

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

NOV
2019

SELAMAT TINGGAL
TRUK ODOL



IDR 50.000



Edisi 65 / V / 2019

TRUCKING ONLINE
BELUM JADI PILIHAN UTAMA



MAINTENANCE SLACK ADJUSTER

PENGEPAKAN

PRAKTIK ODOL DI PELABUHAN & DAMPAKNYA

APT CANGGIH, KONTROL JOYSTICK



DIPO STAR FINANCE

Solusi Kredit Otomotif



**PROMO DAHSYAT !
DIPO STAR FINANCE**



**FREE 2
INSURANCE TAHUN**



**TDP RP. 17
RINGAN COLT DIESEL
MULAI DARI JUTA-AN***



Terdaftar & Diawasi oleh:



*Promo berlaku sampai dengan 30 November 2019



@dipostarfinance



Dipo Star Finance

WWW.DIPOSTAR.COM

Empower Manufacturing. Deliver Capabilities

A PAMERINDO INDONESIA TRADE EVENT

**MANUFACTURING
INDONESIA**

4 - 7 December 2019

Jakarta International Expo, Kemayoran
Indonesia

Incorporating:



Co-located with:



Manufacturing Indonesia is Indonesia's largest international manufacturing exhibition providing a professional business platform for Indonesia's manufacturing industry.

Incorporating Machine Tool Indonesia, Tools & Hardware Indonesia and Industrial Automation & Logistics Indonesia, the event provides the most cost-effective way to increase your business in South East Asia's biggest manufacturing market - all under one roof!

Sign up and register before
29 November 2019



The 30th International
Manufacturing, Machinery, Equipment,
Materials and Services Exhibition

For further information, please contact your nearest office:

**ORGANISERS
INDONESIA**



Farah Alkatiri
☎ +6221 2525 320
✉ faradiba@pamerindo.com

**INFORMA MARKETS
SINGAPORE**



**informa
markets**

Carolyn Lee
☎ +65 6233 6765
✉ carolyn.lee@informa.com

**INFORMA MARKETS
LONDON**



**informa
markets**

Leonie Brooker
☎ +44 20 7560 4311
✉ leonie.brooker@ubm.com

www.manufacturingindonesia.com



Mencari Solusi Over Load - Over Dimensi

Over dimensi dan *over loading* (ODOL) masih menjadi permasalahan kompleks yang dihadapi industri angkutan barang Indonesia hingga saat ini. Isu ODOL boleh dikatakan cukup mengakar akibat tidak adanya kejelasan hukum yang menaungi bisnis angkutan barang selama ini, serta lemahnya upaya penegakan hukum yang berdampak pada pembiaran menahun terhadap para pelaku pelanggaran muatan lebih (*over loading*) dan ukuran lebih (*over dimensi*). Di satu sisi, pemerintah selaku regulator menganggap bahwa praktik ODOL yang dilakukan pihak transporter sekadar demi meraup keuntungan lebih. Di sisi lain, pihak *trucking* atau pengusaha angkutan barang melakukan ODOL lantaran demi memenuhi keinginan pemilik barang atau *customer*-nya, yang menghendaki *cost* angkutan serendah mungkin dan barangnya dapat terangkut sebanyak-banyaknya.

Pasar yang sangat sensitif terhadap harga angkutan selama ini akibat tidak adanya acuan atau pedoman tarif angkutan barang secara jelas dari pemerintah. Pihak regulator dalam hal ini Kementerian Perhubungan memang mengakui bahwa, dalam membuat pedoman tarif angkutan logistik sangat sulit karena komoditas yang diangkut sangat beragam. Belum lagi pola bisnis kurang *fair* dari perusahaan BUMN yang banyak memanfaatkan anak usahanya dalam urusan pengangkutan, demi mengefisienkan *cost* padahal produk-produknya termasuk kategori *heavy commodity*.

Tuntutan pasar dengan paradigma bisnis yang masih menganut struktur tarif angkutan berbiaya murah, mendesak pihak transporter untuk putar otak supaya armadanya mampu mengangkut barang sebanyak mungkin tanpa memedulikan aspek *safety* dari kendaraan dan bagi si pengemudinya sendiri. Kecurangan pun akhirnya dilakukan dengan memanjangkan dimensi kendaraan, di luar ketentuan standar dari pihak agen pemegang merek (APM) maupun secara regulasi yang berkaitan dengan kendaraan.

Lingkaran permasalahan ini sudah seharusnya dibereskan dari hulu sampai ke hilir hingga tuntas. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan memang telah mendeklarasikan program Zero ODOL yang ditargetkan tercapai pada 2021 mendatang. Namun kondisinya tidak semudah membalikkan telapak tangan karena ini menyangkut keterlibatan banyak pihak mulai dari penyedia jasa angkutan barang, pemilik barang, perusahaan karoseri, dan APM mewakili produsen kendaraan. Dalam hal ini, Kementerian Perhubungan diharapkan dapat lebih merangkul kementerian terkait yang menaungi kepentingan bisnis dari seluruh *stakeholder*, dalam meramu satu kesepakatan bersama yang mengedepankan solusi dan tidak berujung pada kepentingan institusi semata.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Antonius Sulistyono

Fotografer
Giovanni Versandi

Kontributor Ahli
Zaroni
Bambang Widjanarko

Accounting
Evi Kumala Putri

Sirkulasi
M. Abdurrohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
 +62 821 3912 1239

www.truckmagz.com



Cover

SELAMAT TINGGAL TRUK ODOL / 65

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #65

Laporan Utama

- 06 INDONESIA DITARGETKAN BEBAS ODOL TAHUN 2021
- 10 NORMALISASI SESUAI SKRB
- 14 TRANSPORTER SEDIAKAN TRUK ODOL
- 18 STERILISASI ODOL DI JALUR DISTRIBUSI JALAN TOL DAN KAPAL LAUT
- 22 PEDOMAN TARIF ANGKUTAN BARANG
- 26 KAROSERI DIIMBAU PATUH REGULASI
- 32 TRUCKING ONLINE
- 36 GAGAP TEKNOLOGI MASIH TERJADI
- 38 PAKET KAROSERI SIAP PAKAI
- 44 PENGEPAKAN
- 50 MUHAMMAD NUH NASUTION
- 54 DFSK JAKARTA
- 58 UPDATE (JANUARI - SEPTEMBER 2019)
- 60 IVECO SIAPKAN RANGE BARU UNTUK MINING
- 62 DRC RADIAL D841
- 64 INDEKS HARGA TRUK BEKAS
- 68 MAINTENANCE SLACK ADJUSTER
- 72 PRAKTIK ODOL DI PELABUHAN DAN DAMPAKNYA
- 76 APT CANGGIH, KONTROL JOYSTICK
- 80 DORONG EFISIENSI LEWAT TEKNOLOGI
- 84 ITSCL 2019
- 88 KOMUNITAS DRIVER LAROS BANYUWANGI

Liputan Khusus

Market Review

Rantai Pasok

Leader interview

Fokus Diler

Data Gaikindo

ATPM Update

Info Produk

Bursa Truk

Tips & Trik

Variasi

Spesial Truk

Event

Komunitas

Penerbit

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan

PETEMON GRAFIKA

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11

Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya

Kode Pos 60292 / Tlp. 031-9984-2822 / Email. info@truckmagz.com

Jalan Petemon Kali No. 43 Surabaya

Tlp. 031-532-33-44



Indonesia Ditargetkan Bebas ODOL Tahun 2021

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovanni Versandi



Pelanggaran overdimensi dan *overload* (ODOL) di sektor transportasi logistik dengan moda kendaraan angkutan barang khususnya truk, masih menjadi fokus perhatian Pemerintah Indonesia. Setelah berkali-kali tidak berhasil menuntaskan permasalahan ini secara maksimal, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) akhirnya mendeklarasikan kebijakan untuk mewujudkan Indonesia bebas pelanggaran ODOL, yang ditargetkan tercapai pada tahun 2021.

"Kebijakan terkait ODOL mungkin selama ini banyak yang bertanya-tanya, ini jangan-jangan pemerintah paling hanya sebentar saja, paling hanya sekadar saja dan sebagainya. Dalam konteks ini, saya mau mengajak kita semua bahwa apa yang sedang kita lakukan ini bukan hanya untuk kita saja secara pribadi, melainkan untuk kepentingan negara dan bangsa. Saya juga pernah dapat masukan yang menyatakan sepintas bahwa kebijakan yang kami lakukan terkait ODOL ini banyak yang masih meragukan," ujar Budi Setiyadi, Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat Kemenhub.

Budi menegaskan bahwa diperlukan komitmen bersama dalam penyelesaian masalah ODOL. "Saya teringat apa yang pernah Bapak Menteri PUPR katakan bahwa kalau ada ODOL maka negara ini rugi sampai Rp 44 triliun, banyak kecelakaan melibatkan truk ODOL dan sebagainya. Sebenarnya ini bisa kita selesaikan dengan catatan kita semua punya komitmen bersama," katanya.

Menurut Dirjen Perhubungan Darat, pihaknya juga tidak ingin memaksakan dalam waktu singkat masalah ODOL bisa terselesaikan. "Saya juga *nggak* mau besok sudah harus selesai semuanya, tidak seperti itu. Kami ada toleransi karena persoalan menyangkut ODOL ini sangat kompleks dari hulu sampai ke hilir, tetapi satu per satu persoalan itu coba kami selesaikan. Sehingga nanti pada tahun 2021, kami dari Kementerian Perhubungan dalam hal ini Ditjen Perhubungan Darat mendeklarasikan tahun 2021 kita selesaikan," ucap Budi.



Budi Setiyadi

Dirjen Perhubungan Darat
Kemenhub

Pembiaran Menahun

Pemerhati Kebijakan Publik dari PH & H Public Policy Interest Group, Agus Pambagio mengatakan bahwa salah satu penyebab munculnya praktik ODOL terkait pembiaran terhadap pelanggaran yang sudah berlangsung lama. Menurutnya, pembiaran oleh regulator dan aparat penegak hukum baik tingkat pusat maupun daerah terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan yang ada, khususnya UU No. 22 Tahun 2009 dan Permenhub No. 134 Tahun 2015, merupakan pemicu munculnya ODOL selama ini.

“Jadi apa pun yang namanya aturan itu dibuatnya gampang dan cepat, tetapi pelaksanaannya tidak demikian. Nah, ODOL ini permasalahannya seperti itu. Sekarang, sebelum semua pihak terkait mulai dari APM (agen pemegang merek) termasuk produsen ban, pemilik barang, dan pengusaha *trucking* ini bersepakat terkait ukuran dan segala macamnya, kan susah kita menjalaninya,” ujar Agus.

Agus mencontohkan, seperti Semen Indonesia atau Krakatau Steel yang punya anak perusahaan. “Sekarang, si anak perusahaan ini kan dikasih kesempatan untuk mengangkut 80 persen muatan dari hasil korporasinya dan 20 persen sisanya dia disuruh cari di luar. Nah, si induk perusahaannya ini misalnya Semen Indonesia menekan anak usahanya, karena dia sudah memproduksi semen maka dia menekan anak perusahaannya harus kasih harga yang paling murah kalau bisa gratis. Sehingga anak perusahaan yang bergerak di bidang pengangkutan atau transportasi barang ini menaikkan volume muatannya. Ketika dia tidak mengangkut muatan katakanlah 10 ton tetapi hanya delapan ton karena ODOL, sudah pasti rugi dia,” jelasnya.

Budi Setiyadi juga setuju dengan pernyataan Agus. “Memang persoalannya sampai dengan sekarang adalah pembiaran selama berpuluh-puluh tahun terhadap kondisi yang seperti sekarang ini. Kalau di provinsi besar atau kota besar di salah satu pulau misalnya di Jawa atau Sulawesi, ada satu kota yang besar tidak punya tempat uji KIR tetapi mengeluarkan buku uji KIR, kan *kebangetan* karena ada pembiaran selama ini. Masak kayak begini mau dipelihara terus-menerus? Padahal kita bicara filosofinya menyangkut keselamatan,” kata Budi.

Kesepakatan Bersama

Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Darat saat ini telah membuat rencana aksi penanganan ODOL tahun 2019-2021. Dalam rencana aksi tersebut, terkait regulasi untuk penanganan overdimensi, Ditjen Perhubungan Darat sedang membuat Peraturan Direktur Jenderal (Perdirjen) tentang SOP (*standard operating procedure*) pemeriksaan atau pengecekan kesesuaian fisik kendaraan bermotor, dan pengisian hasil uji atau BAP oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD). Di samping itu juga melakukan pengawasan dalam proses pembuatan SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Tipe). "Kondisi di lapangan, masih terjadi praktik memanjangkan atau meninggikan bodi karoseri. Kalau bicara dokumen memang semuanya legal, yang menjadi masalah adalah pengawasan kita lemah pada saat dia membangun karoserinya," ujar Sigit Irfansyah, Direktur Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Perhubungan Darat.

Pembuatan Perdirjen tentang SOP pemeriksaan kesesuaian fisik kendaraan bermotor ini ditargetkan penetapannya pada Oktober 2019 dan langsung dilakukan sosialisasi pada tahun ini. Implementasi dan evaluasi ditargetkan tercapai di 25 BPTD pada tahun 2020 hingga 2021. Selain itu, juga diberlakukan kebijakan normalisasi dan modifikasi kendaraan bermotor. Ditjen Perhubungan Darat akan menetapkan kebijakan ini pada Desember 2019 dan ditargetkan pada 2020 untuk sosialisasi, implementasi, dan evaluasi. Pada tahun 2021, implementasi kebijakan normalisasi ditargetkan dapat terlaksana.

"Saya mengistilahkannya sekarang bukan memotong tetapi menormalisasi kendaraan truk yang overdimensi. Pertama kali kami melakukannya di Pekanbaru, Riau. Kemudian kami juga sudah melakukan normalisasi di Semarang, Jawa Tengah. Sekarang di Semarang sudah mulai banyak pelaku logistik untuk komoditas tertentu, yang *support* atas kontraknya dengan mewajibkan operator menggunakan kendaraan-kendaraan truk yang sesuai dengan regulasi. Contoh yang di Semarang itu mobil truk untuk pengangkut sepeda motor, dan PT Astra Honda Motor sudah akan *support* atau kontrak dengan operator angkutannya yang menggunakan truk-truk sesuai regulasi. Kami memotongnya sekitar tiga atau empat meter karena panjangnya bukan main. Normalisasi yang baru-baru ini kami lakukan adalah di SS Trans di Bekasi yang merupakan angkutan minuman ringan," urai Budi Setiyadi.

Namun menurut Agus Pambagio, perusahaan transporter besar juga harus ditertibkan. "Conohnya salah satu perusahaan *trucking* besar di Indonesia. Memangnya pihak perhubungan berani untuk memotong truknya perusahaan besar tersebut kalau kedapatan overdimensi di tengah jalan? Urusannya kan dengan orang besar di belakang perusahaan itu. ODOL ini kan mau ditargetkan sampai tahun 2021 harus sudah jalan, maka hal-hal semacam ini harus dibereskan terlebih dulu, karena hal-hal semacam itu akan menghambat pelaksanaan penegakan ODOL. Kalau peraturannya tidak dilaksanakan dengan baik, sampai kapan pun ODOL ini tidak akan tertib," katanya.

Rencana aksi penanganan ODOL 2019-2021 ini menurut Agus sudah bagus, namun poin utamanya harus ada kesepakatan terlebih dulu antara pihak terkait dan harus diberikan waktu untuk sosialisasi. "Sebisa mungkin pihak Kemenhub menyiapkan sebuah kesepakatan ditambah enam bulan sosialisasi sebelum melakukan penindakan. Di sini semuanya harus sepakat dulu karena aturannya sudah ada dan tinggal dijalankan. Setelah itu baru penegakan hukumnya. Kalau langsung diterapkan per Januari 2020, saya ragu Pak Dirjen juga akan berkeriang berhadapan dengan pembesar di balik *trucking* besar tadi. Jadi harus sepakat dulu dan secara regulasi tidak ada masalah, karena tanpa ODOL logistik darat lancar dan biaya bersaing," ujarnya.

Budi Setiyadi menegaskan bahwa pihaknya telah menyurati BUMN yang banyak mempekerjakan truk-truk yang overdimensi agar tidak melakukan lagi. "Saya juga sudah membuat surat lagi supaya ada kesepakatan bersama, karena nanti dalam waktu dekat akan ditindaklanjuti oleh Jasa Marga. Nantinya, setiap kendaraan yang nanti akan kerja di jalan tol terutama untuk *dump truck*, semuanya harus sesuai dan *comply* dengan regulasi kita," katanya.



NORMALISASI SESUAI SKRB

Teks: **Antonius Sulisty** / Foto: **Giovanni Versandi**

Kebijakan normalisasi atas pelanggaran dimensi kendaraan (overdimensi) sesuai Rencana Aksi Penanganan Over-Dimensi dan Over-Loading Tahun 2019-2021 yang digagas Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Kemenhub), saat ini tengah diupayakan agar dapat dikuatkan dengan tersedianya peraturan mengenai normalisasi dan modifikasi kendaraan bermotor. Dalam rencana aksi tersebut, kebijakan normalisasi ini ditargetkan untuk ditetapkan pada Desember 2019 mendatang. Sementara untuk sosialisasi dan implementasi ditargetkan pada 2020 termasuk evaluasinya. Sedangkan pelaksanaannya secara utuh ditargetkan mulai berlaku tahun 2021. Normalisasi kendaraan bermotor angkutan barang ini ditargetkan akan menyasar 400 unit pada tahun 2019 dan 600 unit pada tahun 2020 di seluruh BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat) di Indonesia. Pada 2021 ditargetkan bisa mencapai 1.200 unit di masing-masing BPTD.

Menurut Direktur Sarana Transportasi Jalan, Ditjen. Perhubungan Darat, Sigit Irfansyah, kebijakan ini sebenarnya telah dimulai sejak tahun lalu, tepatnya pada 1 Agustus 2018. “Sebenarnya penyebab overdimensi ini mungkin terkait dengan hukum ekonomi. Banyak perusahaan transporter ingin dapat menawarkan tarif paling murah untuk pengangkutan barang. Akhirnya, supaya bisa memuat lebih banyak, truknya dimodifikasi. Sementara mereka tidak tahu regulasinya, begitu juga dengan pemilik barangnya. Maka itu, kami sekarang kampanye,” ujar Sigit. Ia menambahkan, melalui kebijakan ini, truk pengangkut barang dengan dimensi yang tidak sesuai Surat Keputusan Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor atau biasa disebut Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB), dan tidak sesuai dengan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT) tidak dapat beroperasi di jalan.

Saat ini, menurut Sigit, Direktorat Sarana Transportasi Jalan sedang menggodok Peraturan Dirjen tentang rancang bangun normalisasi. “Kalau karoseri-karoseri mesti bikin SKRB sendiri akan kena biaya cukup mahal. Jadi kami inisiatif untuk membuat SKRB pemerintah untuk BPTD. Sedang kami godok mudah-mudahan dalam waktu dekat bisa selesai,” katanya.



SRUT BARU

Pelanggaran terkait overdimensi yang sering terjadi adalah menambah tinggi, lebar, dan panjang bak pengangkut barang atau menggeser axle kendaraan. Tujuannya agar dapat mengangkut lebih banyak muatan, meskipun tidak sesuai dengan kapasitas angkut yang telah ditetapkan. Menurut Kasubdit Uji Tipe Kendaraan Bermotor, Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Dewanto Purnacandra, pada dasarnya untuk mekanisme dalam normalisasi adalah mengembalikan bentuk kendaraan seperti kondisi aslinya. "Artinya, sesuai dengan SKRB yang diterbitkan saat kendaraan diproduksi. "Mungkin dulu sewaktu beli di karoseri sudah sesuai, tetapi diubah sendiri di bengkel-bengkel dengan menambah panjang atau tinggi bak dan sebagainya. Sejak dicanangkan operasi normalisasi ini, artinya kendaraan harus kembali ke spesifikasi awal," kata Dewanto.

Bagi pemilik truk yang terkena dampak normalisasi, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Budi Setiyadi menegaskan bahwa pemilik kendaraan tidak perlu takut kendaraannya akan bermasalah dalam pengurusan dokumennya. "Jangan khawatir bagi pemilik truk yang kendaraannya dinormalisasi, karena aturannya dan SOP-nya sudah kami buat. Sehingga begitu (peraturan dan SOP normalisasi-red.) keluar, itu akan kami perbaiki semua menyangkut masalah dokumennya. Bukti bahwa kendaraan akan dinormalisasi, sementara ini akan kami berikan stiker penanda dan kemudian dalam jangka waktu tertentu silakan dilakukan normalisasi. Jadi tidak harus sekarang langsung mendaftar kemudian besok dinormalisasi. Selama dalam kegiatan ini, mungkin kami ada toleransi untuk menjalankan aktivitas," kata Budi Setiyadi.

Mekanisme dalam normalisasi overdimensi ini, petugas akan memberi tanda yang menunjukkan dimensi yang seharusnya dimiliki kendaraan sesuai dengan SKRB-nya. Perusahaan transporter pemilik kendaraan angkutan kemudian akan dihubungi dan diminta menyesuaikan kembali dimensi kendaraan sesuai dengan anjuran petugas tersebut. Supaya kendaraan yang terkena dampak normalisasi ini dapat kembali beroperasi, kata Dewanto, usai dinormalisasi maka truk tersebut harus kembali mengurus SRUT baru. Hal ini harus dilakukan karena SRUT yang baru akan dipakai saat melakukan uji berkala/KIR.



Sigit Irfansyah

Direktur

*Sarana Transportasi Jalan Ditjen
Perhubungan Darat*

"Setelah normalisasi harus buat SRUT lagi agar bisa beroperasi lagi truknya, karena kendaraan ini termasuk kendaraan bermotor wajib uji yang harus melalui uji KIR. Harus melalui uji KIR pertama lagi seperti kendaraan baru, dan kemudian selanjutnya enam bulan sekali melakukan uji berkala. Penguji tidak akan bisa melakukan pengujian kalau tidak ada SRUT," ujar Dewanto. Untuk memonitor bahwa kendaraan yang telah dinormalisasi tidak dimodifikasi lagi dan berdampak overdimensi, Dewanto mengatakan bahwa saat uji KIR enam bulanan, isi SRUT dan buku uji akan diperiksa kembali.

Namun menurut Dewanto, saat ini kebijakan normalisasi masih terkendala dalam pelaksanaannya di lapangan. Kendala tersebut, katanya, terkait ketersediaan SKRB dan SRUT kendaraan yang valid, dan banyak ditemui kendaraan yang overdimensi yang butuh normalisasi merupakan kendaraan lama. Keberadaan SKRB dan SRUT-nya tidak jelas. Sementara untuk menelusuri di mana kendaraan tersebut dibeli dan di perusahaan karoseri mana kendaraan dibuat, tidaklah mudah. Solusinya, SKRB kendaraan sejenis digunakan sebagai panduan.

TANPA PAKSAAN

Direktur Sarana Transportasi Jalan, Ditjen. Perhubungan Darat, Sigit Irfansyah mengatakan, saat ini untuk normalisasi overdimensi dilakukan tanpa paksaan. Menurutnya, implementasi dalam normalisasi lebih mengedepankan diskusi dan asistensi dengan pemilik kendaraan angkut barang. “Kami menghindari *enforcement* karena dengan adanya desakan maka tidak akan berhasil. Setelah tertangkap ODOL, mereka kami beri waktu mengatur kapan akan melakukan normalisasi agar tidak mengganggu operasional kerja mereka,” ujar Sigit.

Program normalisasi yang sudah cukup sukses dilakukan dengan menggandeng perusahaan pengangkut sepeda motor. Saat ini pihak produsen sepeda motor, seperti PT Astra Honda Motor, telah menekankan kepada perusahaan pengangkut produk kendaraannya untuk menggunakan truk yang sesuai regulasi. Beberapa perusahaan transporter, seperti di Kota Pekanbaru, Riau; Kota Semarang, Jawa Tengah; dan Tambun, Bekasi, Jawa Barat juga menunjukkan respons positif yang secara sukarela melakukan normalisasi armada angkutannya. “Kalau dibilang efeknya belum berasa, tentu belum, karena kami baru mulai, *we just start*,” kata Sigit.

Pihak Ditjen Perhubungan Darat pun terus menggelar bimbingan teknis untuk perusahaan-perusahaan karoseri. Selain itu, dialog yang mempertemukan antara pemilik barang, perusahaan APM yang menjual kendaraan dan pengusaha transporter. “Kami undang supaya ada pembicaraan, agar APM jual kendaraan sesuai kebutuhan transporter. Kebanyakan transporter juga salah beli kendaraan, dipikir satu kendaraan bisa untuk macam-macam ternyata tidak bisa. Kami pertemuan semua pihak biar ada kontrol dari APM dan perusahaan transporter, sehingga investasinya juga tidak salah,” kata Sigit. Mengingat pelanggaran ODOL terkait erat dengan tarif angkut barang, pihak Ditjen Perhubungan Darat akan berupaya berdialog mengenai hal tersebut. “Logika bisnisnya, tarif angkutan itu tergantung biaya operasional dan harus disesuaikan lagi dengan jumlah muatan. Tanpa itu susah berhasil,” ujarnya menambahkan.



Transporter Sediakan Truk ODOL

Pemilik Barang Dilarang Kerja Sama



Muatan berlebih (*overload*) masih menjadi momok bagi regulator dalam upaya mewujudkan industri angkutan barang berkeselamatan. Menurut Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat, Djoko Setijowarno, berdasarkan hasil riset Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Darat di tujuh lokasi Unit Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang berada di Jawa dan Sumatera pada September-November 2017, mencatat komoditas pupuk, semen, pasir, sawit, kayu, besi, karet diangkut dengan muatan lebih.

Umumnya, pihak Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang melakukan pelanggaran batas muatan lebih, seperti PT Semen Gresik, PT Petrokimia Gresik, PT Semen Indonesia, PT Semen Padang. "Sudah ada imbauan tertulis dari Kemenhub ke BUMN tersebut dan Menteri BUMN, supaya mengangkut patuh aturan yang berlaku. Namun hingga kini belum ditaati karena belum ada larangan tertulis dari Menteri BUMN," kata Djoko.





Ia menambahkan, peraturan perundang-undangan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang berlaku saat ini masih terdapat beberapa kelemahan. Sehingga berdampak pada maraknya pelanggaran muatan angkutan barang di jalan. “Penegakan hukum oleh aparat polisi yang diberi kewenangan di jalan raya harus lebih agresif. BUMN harus mematuhi untuk tidak mengangkut muatan lebih. Kontraktor BUMN juga tidak mengangkut material untuk kebutuhan proyeknya dengan kendaraan yang ilegal dan bermuatan lebih,” ujarnya.

Belum lama ini, insiden kecelakaan yang terjadi di Tangerang, Banten pada 1 Agustus lalu, *dump truck* menimpa mobil penumpang dan mengakibatkan empat orang meninggal dunia. Kemudian insiden yang juga melibatkan *dump truck* di Tol Cipularang km 92 pada 2 September, menyebabkan 18 kendaraan terlibat tabrakan beruntun dengan korban delapan orang meninggal dunia. Menyikapi kejadian tersebut, Kementerian Perhubungan melalui Surat Dirjen. Perhubungan Darat No.AJ.502/28/16/DJPD/2019 menyampaikan acuan mengenai Standar Dimensi Angkutan Barang Pengangkut Barang Curah (*dump truck*) untuk Pembangunan Konstruksi. Dalam surat tertanggal 5 September 2019 tersebut meminta kepada pihak BUMN yang melakukan pekerjaan pembangunan konstruksi, baik dilakukan sendiri maupun melalui anak usahanya yang bekerja sama dengan perusahaan lain, agar menggunakan *dump truck* untuk mengangkut material keperluan pembangunan tersebut dengan spesifikasi bak sesuai ketentuan yang berlaku.

Surat yang ditandatangani Dirjen Perhubungan Darat, Budi Setiyadi ini, ditujukan secara khusus kepada para pimpinan BUMN terkait, yakni PT Angkasa Pura I, PT Angkasa Pura II, PT Jasa Marga, PT Adhi Karya (Persero) Tbk., PT Amarta Karya (Persero), PT Brantas Abipraya (Persero), PT Hutama Karya (Persero), PT Istaka Karya (Persero), Perum Pembangunan Perumahan Nasional, PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk., PT Waskita Karya (Persero) Tbk., PT Wijaya Karya (Persero) Tbk., PT Nindya Karya (Persero), serta Kapolri dan Kakorlantas Polri. “Penegakan hukum pada kendaraan yang melanggar hukum, kami akan melakukan MoU dalam waktu dekat dengan pihak BPJT (Badan Pengelola Jalan Tol) dan pihak kepolisian,” kata Budi Setiyadi, Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat, Kemenhub.

Pernyataan Dirjen Perhubungan Darat ini pun telah dikuatkan dengan surat edaran Menteri Perhubungan (Menhub) No.SE 21 Tahun 2019 tentang Pengawasan terhadap Mobil Barang atas Pelanggaran Muatan Lebih (*Over-Loading*) dan/atau Pelanggaran Ukuran Lebih (*Over-Dimension*), yang ditetapkan per 11 Oktober 2019. Dalam SE Menhub ini menugaskan Ditjen Perhubungan Darat untuk mengawal penerbitan Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB), penimbangan mobil barang, Norma Standar Prosedur Kriteria (NSPK) uji tipe dan uji kendaraan; melaksanakan pengawasan dan penegakan hukum secara tegas terhadap pelanggaran muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih; dan/atau melakukan koordinasi dengan Kepolisian Negara Republik Indonesia melalui Korps Lalu Lintas dan Badan Reserse Kriminal, Ditjen Bina Marga, Badan Pengatur Jalan Tol, Dinas Perhubungan Provinsi, Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota dan Badan Usaha Jalan Tol terhadap pengawasan dan penindakan pelanggaran muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih.

Selain itu, SE 21 Tahun 2019 menyatakan bahwa Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, dan badan usaha dilarang melakukan kontrak kerja sama dengan jasa pengurusan transportasi yang menggunakan mobil barang yang dapat menimbulkan pelanggaran muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih. Pemilik barang juga dilarang melakukan kontrak kerja sama dengan transporter yang menggunakan kendaraan angkutan barang, yang dapat menimbulkan pelanggaran muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih.

Pengawasan di Jembatan Timbang

Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) juga menyoroti sistem pengawasannya melalui UPPKB/jembatan timbang. Menurut Djoko Setijowarno, dalam hal pengawasan muatan angkutan barang melalui UPPKB dinilai kurang efektif, karena kondisi jembatan timbang yang ada saat ini sudah tidak sesuai dengan perkembangan teknologi kendaraan bermotor dan lalu lintas angkutan jalan. Dia menjelaskan, pemerintah perlu mengkaji ulang lokasi UPPKB secara komprehensif sesuai dengan perkembangan jaringan jalan, sehingga seluruh mobil barang dapat tersaring oleh UPPKB.

Menanggapi hal ini, Budi Setiyadi mengatakan bahwa pihaknya saat ini sudah mulai melakukan modernisasi, mengoptimalkan, dan mengaktualisasikan jembatan timbang di seluruh Indonesia yang jumlahnya sekitar 90 lebih dan sekitar 73 jembatan timbang kini sudah direvitalisasi. "Ini sebenarnya sudah berjalan cukup lama, tetapi saya ingin sampaikan sekali lagi bahwa tidak ada lagi jembatan timbang yang pungli. Kalau ada pelanggaran harus bayar denda, sekarang tidak ada lagi karena begitu ada pelanggaran ya ditilang. Begitu ada pelanggaran lebih muatan atau melebihi batas toleransi ya diturunkan barangnya. Untuk pembayaran tilangnya juga sudah menerapkan sistem elektronik atau e-tilang. Jadi tidak ada lagi kalau ditilang langsung bayar di tempat, semua harus lewat bank," katanya.

Namun di mata MTI, *layout* UPPKB yang ada saat ini sudah tidak relevan dan perlu ditinjau ulang, sehingga mampu mendukung proses penindakan pelanggaran. "Kondisi fasilitas dan peralatan penimbangan di UPPKB perlu renovasi dan penggantian, sehingga dapat mendukung pengawasan muatan seiring dengan pertumbuhan volume lalu lintas mobil barang. Untuk kasus pelanggaran kelebihan muatan, maka kendaraan dilarang melanjutkan perjalanan dan diberlakukan tindakan kepada pengangkut atau pemilik barang untuk wajib memindahkan kelebihan muatan ke kendaraan lain dan tidak boleh diturunkan di area UPPKB," ujarnya. Selain itu, menurut Djoko, sumber daya manusia (SDM) jembatan timbang perlu ditingkatkan kualitas pelaksanaan tugasnya, dengan memiliki kompetensi di bidang tugasnya. "Diperlukan perangkat teknologi informasi yang mendukung di setiap UPPKB, sehingga sistem pendataan dan pemantauan kinerja UPPKB dapat diwujudkan," tambahnya.

"Jadi sekarang di jembatan timbang tidak ada lagi petugas dari daerah. Mulai tahun 2017, jembatan timbang isinya bukan orang-orang Perhubungan saja, di sana juga ada pihak swasta yang menjamin bahwa SOP jembatan timbang sudah sesuai ketentuan dan juga sekaligus mengawasi. Kemudian kami juga melakukan pengembangan sistem informasi jembatan timbang secara online. Jadi kalau nanti semua sudah menggunakan e-BLUE (Bukti Lulus Uji Elektronik), kami akan mulai menerapkan jembatan timbang *online*, di mana secara *by system* akan bisa mendeteksi mobil itu dimensinya, tingginya, lebarnya, panjangnya lebih atau tidak. Kalau selama ini, kalau ada yang overdimensi, itu diukur sama anggota dan kemudian langsung ditulis untuk dipotong begitu. Tahun 2020 kami harapkan ini sudah bisa berjalan," kata Budi Setiyadi.

Sesuai Rencana Aksi Penanganan ODOL tahun 2019-2021 dari Kemenhub, saat ini tengah dilakukan revitalisasi UPPKB yang meliputi peningkatan prasarana demi terwujudnya UPPKB sesuai dengan standar disasi. Ditargetkan pada tahun ini dapat terealisasi di delapan lokasi. Kemudian penambahan 22 lokasi serta lima lokasi baru di antaranya yang ditargetkan tercapai pada 2020, dan pada tahun 2021 ditargetkan ada penambahan 25 lokasi. Terkait SDM, berdasarkan Rencana Aksi Penanganan ODOL 2019-2021, akan dilakukan penambahan SDM UPPKB/jembatan timbang yang terdiri dari tenaga operasional dan PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil). Ditargetkan pada tahun ini ada 1.200 tenaga operasional dan 90 PPNS, dan pada tahun 2020 tersedia 1.200 tenaga operasional dan 255 PPNS.



STERILISASI ODOL DI JALUR DISTRIBUSI

JALAN TOL DAN KAPAL LAUT TAK BISA DILALUI TRUK ODOL

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovanni Versandi

Jalur distribusi logistik nasional baik melalui darat maupun lintas penyeberangan antarpulau, masih didominasi angkutan truk barang yang pada kenyataannya masih banyak kedapatan melakukan pelanggaran muatan lebih atau *overloading*. "Pelanggaran muatan angkutan barang berdampak terhadap rusaknya infrastruktur jalan dan jembatan, serta fasilitas pelabuhan penyeberangan. Sehingga kinerja keselamatan dan kelancaran lalu lintas menurun, biaya operasi kendaraan meningkat, dan pada akhirnya akan berdampak terhadap kelancaran distribusi logistik nasional," kata Djoko Setijowarno, Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat.

Statement ini cukup beralasan, mengingat data-data yang disuguhkan pihak pengelola jalan tol dan jalur penyeberangan antarpulau, mengindikasikan bahwa moda transportasi barang dengan truk berkontribusi pada kemacetan lalu lintas dan kerusakan jalan.

Menurut Anggota Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT), Agita Wijayanto, kendaraan *overload* di jalan tol berdampak terhadap kelancaran lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, dan meningkatkan biaya pemeliharaan perkerasan jalan. "Semakin tinggi jumlah kendaraan *overload* maka semakin meningkat VC ratio di ruas jalan tol tersebut. Dengan semakin berkurangnya kecepatan kendaraan, maka semakin meningkat VC ratio di gerbang tol GT dan kapasitas transaksi juga berkurang," kata Agita. Ia menambahkan, semakin tinggi jumlah kendaraan *overload* juga memicu tingginya potensi kecelakaan dan tingkat *fatality* (kematian) yang diakibatkan.

Dari data BPJT, jumlah kecelakaan yang melibatkan truk di ruas Cipali selama Januari – September 2019 sebanyak 292 insiden kecelakaan, dengan tingkat kecelakaan sebesar 1,069 kecelakaan/hari. Sementara jumlah kecelakaan di ruas Cipularang periode Januari–September 2019 mencapai 88 kecelakaan, dengan tingkat kecelakaan sebesar 0,322 kecelakaan/hari.

Berdasarkan komposisi faktor penyebab kecelakaan di kedua ruas tol tersebut, mayoritas dipicu oleh faktor pengemudi dan sisanya disebabkan dari kendaraan.



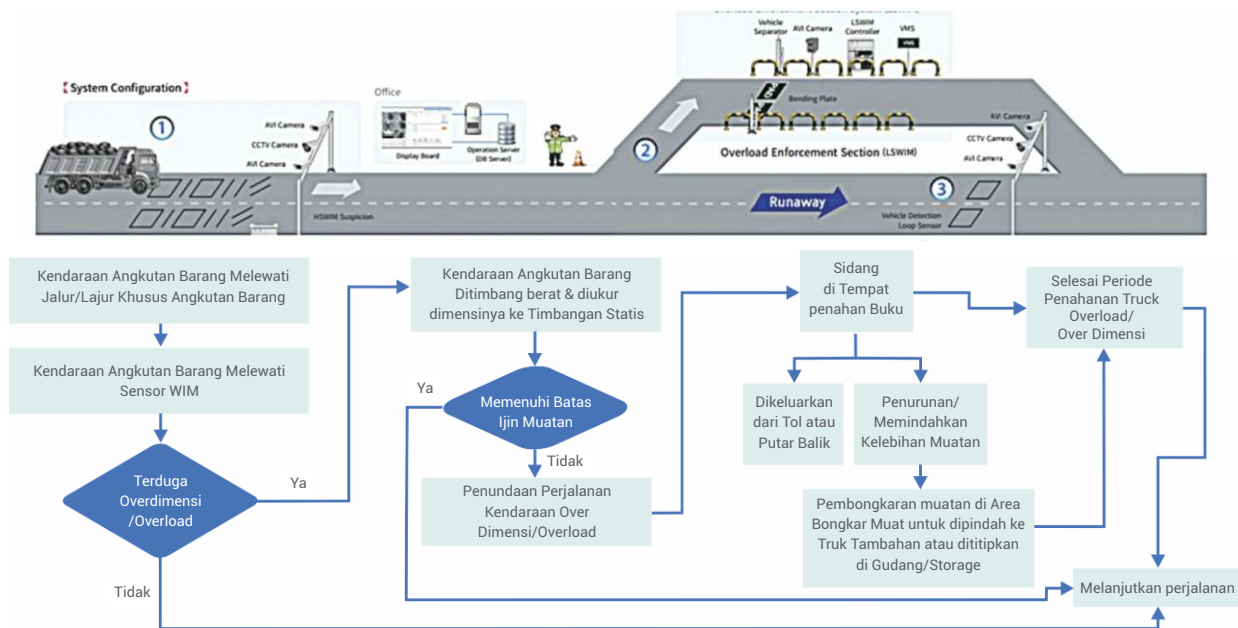


Operation Management Group Head PT Jasa Marga (Persero) Tbk., Fitri Wiyanti menambahkan, jumlah kendaraan non-golongan I atau kendaraan angkutan barang (golongan II, III, IV, dan V) jumlahnya 8,81 persen di semua jalan tol milik Jasa Marga. "Tetapi dari tahun ke tahun, kalau kita lihat datanya, hampir 50 persen penyebab kecelakaan di jalan tol (milik PT Jasa Marga) melibatkan kendaraan angkutan barang. Jadi dari jumlah kendaraan angkutan barang yang cuma 8,81 persen dari seluruh kendaraan yang melewati jalan tol, sampai dengan akhir Juni 2019 itu sekitar 45,93 persen menyebabkan terjadinya kecelakaan," ujar Fitri.

Idealnya, jalur distribusi logistik seperti Tol Trans Jawa harus steril dari kendaraan angkutan yang melebihi batas muatan karena ikut berkontribusi mempercepat usia pemakaian jalan. Sesuai data BPJT terkait biaya pemeliharaan jalan tol di beberapa ruas, diprediksi terjadi kenaikan biaya pemeliharaan makro selama 2017-2022 akibat *overload* senilai Rp 3,2 triliun; kenaikan biaya pemeliharaan mikro tahun 2017-2022 mencapai Rp 515 miliar; dan kenaikan biaya pemeliharaan preventif dalam periode 2017-2022 senilai Rp 548 miliar. Penambahan biaya perkuatan struktur juga telah dikucurkan sebesar Rp 150 miliar selama 2013-2016 di ruas Tol Cawang-Tanjung Priok-Pluit.

Sistem Pemantau di Ruas Tol

Teknologi informasi kini sudah jadi keharusan dalam upaya pengawasan jalur distribusi logistik terhadap kendaraan overdimensi dan *overload* (ODOL). "Kami sebagai salah satu BUJT yang mengelola jalan tol di Indonesia berupaya mengurangi angka kecelakaan di jalan tol khususnya milik Jasa Marga, dengan memasang alat *Weigh in Motion* (WIM) sebagai pemantau kendaraan angkutan barang, dan sudah terpasang di Tol Semarang pada tahun 2018," kata Fitri Wiyanti. Ia menjelaskan, rencananya sampai dengan akhir tahun 2019 Jasa Marga akan melakukan pemasangan WIM di ruas Surabaya-Gempol, Jakarta-Cikampek, JORR non-S, Jakarta-Tangerang, Jago-rawi, Ngawi-Kertosono, dan ruas Cipularang. Kemudian pada tahun 2020 juga akan dipasang di ruas Palikanci, Semarang-Solo, Solo-Ngawi, Semarang-Batang, Surabaya-Mojokerto, dan Pandaan-Malang. "Jadi kalau dilihat dari datanya, yang belum ada WIM-nya itu sebagian besar di luar Pulau Jawa. Untuk Pulau Jawa, Jabotabek-nya dapat dan Trans Jawa juga sudah ada," tambahnya.



Skema Pengawasan Angkutan Barang dengan Weigh in Motion

Berdasarkan data Jasa Marga, pengawasan kendaraan ODOL menggunakan WIM di Tol Semarang periode November 2018-Mei 2019, rata-rata kendaraan yang melintas Jembatan Kaligawe (arah GT Muktiharjo), yaitu 47,73 persen kendaraan ringan dan 48,05 persen kendaraan berat, dengan persentase rata-rata kendaraan overload per bulan sebesar 15,9 persen.

Untuk jenis kendaraan yang kepadatan *overload* didominasi kendaraan Golongan II sebanyak 73,28 persen, dengan kelebihan muatan 5-20 persen dari JBI sebanyak 33,69 persen dan 20-50 persen melebihi JBI sebanyak 30,64 persen. Selain *weigh in motion*, kata Fitri, beberapa ruas jalan tol milik Jasa Marga juga akan dipasang pengendali batas kecepatan atau *speed sensor*, baik untuk kendaraan yang *underspeed* maupun yang *overspeed*.

Djoko Setijowarno menambahkan bahwa pemerintah sudah punya Peraturan Menteri Perhubungan No.111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. "Aturan ini dapat digunakan untuk menangkal muatan lebih di jalan, bekerja sama dengan kepolisian yang punya wewenang menindak pelanggaran atau tilang. Ruas Tol Surabaya-Mojokerto sudah menerapkan aturan ini, dan hasilnya cukup bagus mengurangi angka kecelakaan. Seharusnya bisa diselenggarakan di semua ruas tol," katanya.

Tata Cara Muat Jalur Penyeberangan

Jalur distribusi antarpulau melalui pelabuhan penyeberangan juga menjadi titik krusial dalam sistem logistik nasional. Bisa dibayangkan jika sewaktu-waktu terjadi gelombang laut tinggi di selat yang menjadi jalur penyeberangan antarpulau, otomatis operasional kapal penyeberangan akan dihentikan sementara demi keselamatan. Ditambah lagi dengan permasalahan truk *overload* yang masih terjadi di pelabuhan penyeberangan.

"Kami punya memori, *movable bridge* kami patah pada H-10 Lebaran tahun 2013 dan dermaga kami pada waktu itu menjadi fasilitas kritis atau alat produksi kritis. *movable bridge* patah itu karena ternyata muatannya *overload* karena truk-truk gayor. Kalau istilah kami di pelabuhan, truk yang gayor itu adalah truk yang sudah panjang dan ditambah panjangnya. Dan pada umumnya, kecelakaan yang terjadi di dermaga kami itu ketika posisi air laut surut, karena di situ terdapat berat dari kapal kemudian diterima oleh *movable bridge* ditambah lagi truknya dengan muatan dan beban cukup besar," urai Ferry Snyders, VP Perencanaan Layanan dan Fasilitas PT ASDP Indonesia Ferry.

Dari sekian banyak regulasi terkait ODOL, Ferry mengatakan bahwa pihaknya lebih menyoroti di Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 103 Tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angku-

tan Penyeberangan. "Fokus kami ada di Pasal 2 dan Pasal 5 dari peraturan menteri ini, bahwa prinsipnya pelabuhan penyeberangan bersifat sebagai portal atau sebagai penyaring pemuatan," katanya.

Tata cara muat, menurut Ferry, menjadi hal yang menarik bagi pihak ASDP saat ini. "Sebab begini, pemuatan di kapal itu pada prinsipnya kendaraan yang berat selalu di tengah posisinya. Jadi pada saat truk-truk itu masuk di pelabuhan kami, ketika masuk ke kapal itu selalu di *line* tengah. Ketika di dalam kapal tidak berada di *line* tengah atau posisinya di sebelah kiri atau kanan, apalagi kalau muatan truknya itu over karena biasanya ada truk yang tidak terlalu panjang namun bobotnya sangat berat, itu kapal langsung miring. Jadi dalam hal ini, kami mesti hati-hati dalam hal pemuatan," ujarnya menjelaskan.

Menurut Ferry, selama ini ASDP menemui beberapa kendala yang sifatnya dimensi baik tinggi maupun panjang, termasuk berat kendaraan dan muatannya. Terkait tinggi kendaraan atau tinggi muatan, yang perlu diketahui bersama bahwa alat sprinkler secara teknis pada umumnya harus bebas dari barang antara 80 sentimeter (cm) sampai 100 cm. Namun kenyataan di lapangan, jarak sprinkler dengan ujung bagian atas muatan hanya berjarak satu jengkal. Sprinkler adalah alat pemadaman api otomatis yang akan mengeluarkan debit air ketika terdeteksi ada api, atau ketika suhu dalam ruangan telah melampaui suhu yang telah ditentukan.

"Kemudian terkait panjang kendaraan, dari sisi operator pelabuhan juga banyak yang mengalami kendala. Operator pelabuhan di Pasal 5 ayat 1, Operator pelabuhan penyeberangan berhak menolak kendaraan yang tidak menaati ketentuan sebagaimana diatur dalam PM 103 Tahun 2017. Ayat 2, Kendaraan yang tidak menaati ketentuan dikeluarkan dari lajur antrian pembelian tiket. Nah, pada saat kendaraan itu dikeluarkan dari antrian, itu ada kendala di kami.

Karena kalau truknya panjang dan dia perlu olah gerak di dalam pelabuhan kami, itu sudah menciptakan antrian yang baru yang nantinya lebih panjang untuk mengular ke jalan raya," urainya. Ferry menambahkan, ASDP punya cita-cita melakukan sinergi penanganan kendaraan ODOL, yang salah satunya terkait revitalisasi UPPKB atau jembatan timbang.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Budi Setiyadi menyatakan bahwa fasilitas jembatan timbang di ASDP sebetulnya sudah tersedia cukup lama, seperti di Merak dan Bakauheni. "Cuma persoalannya, di sana juga ada dermaga penyeberangan di Bojonegara (kecamatan di Kabupaten Serang, Banten). Nah, Bojonegara itu adalah dermaga untuk ke laut bukan ke darat (antarpulau), tetapi juga sama untuk melakukan penyeberangan yang menggunakan kapal LCT (*landing craft tank*) bukan kapal roro. Kalau pun Merak-Bakauheni saya berlakukan langsung jembatan timbang dihidupkan, nanti truknya banyak lari ke Bojonegara. Jadi saya sedang menunggu dermaga Bojonegara untuk segera memasang jembatan timbang yang sama dengan yang di pelabuhan ASDP," katanya.



Ferry Snyders

VP Perencanaan Layanan dan
Fasilitas ASDP Indonesia Ferry

Budi Setiyadi menambahkan, nantinya jembatan timbang akan dipasang di pelabuhan penyeberangan ASDP, mulai dari Pelabuhan Telaga Punggur (Provinsi Kepulauan Riau) sampai dengan Pelabuhan Poto Tano (Provinsi Nusa Tenggara Barat). "Saya juga menguatkan apa yang disampaikan pihak ASDP, dalam tahun 2019 kami juga ada banyak movable bridge di pelabuhan penyeberangan yang jatuh ke laut karena masalah *overloading* dan *overdimensi*," ujarnya.

Mengacu pada Rencana Aksi Penanganan ODOL 2019-2021 dari Kemenhub, dalam pelaksanaannya menargetkan untuk mengoperasikan jembatan timbang di pelabuhan penyeberangan, dalam rangka terwujudnya pemenuhan daya angkut muatan barang di jalur penyeberangan antarpulau. Ditargetkan pada 2019 sudah beroperasi di empat lokasi pelabuhan penyeberangan, yaitu Merak, Bakauheni, Ketapang, dan Gili-manuk. Kemudian pada 2020 ditargetkan dapat beroperasi di Pelabuhan Padang Bai dan Pelabuhan Lembar, dan pada tahun 2021 ditargetkan jembatan timbang dapat beroperasi di Pelabuhan Bajoe dan Kolaka.



Pedoman Tarif Angkutan Barang

Teks & Foto: Antonius Sulisty o

Dampak kebijakan Zero ODOL ditanggapi positif oleh pelaku bisnis *trucking*. “Sisi baiknya, jika penegakan ODOL ini benar dilakukan, seperti pengangkutan trailer dan *dump truk* hitungannya *kan* tonase. Dengan mengurangi beban, pengusaha juga dapat untung dan harga akan menyesuaikan, sebab margin perusahaan akan berpengaruh jika perusahaan harus tambah unit. Sehingga jika ingin ringan yang dibagi marginnya ke perusahaan pengangkutan lain,” kata Putra Lingga, Ketua DPC Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Surabaya, Jawa Timur.

Sementara itu dari kacamata pemerhati kebijakan publik, pihak pemilik barang juga dituntut untuk menanyakan biaya per ton per kilometernya ini kepada pihak transporternya. "Jadi supaya kalau dia muat 10 ton itu sudah untung. Caranya ya diomongin secara B to B karena pemerintah tidak bisa mengatur biaya untuk angkutan barang. Kalau pemerintah memberi batas atas-batas bawah itu boleh dan itu haknya pemerintah, tetapi kembali lagi ke kesepakatan B to B-nya. Makanya selama ini cost ekspedisi itu masih mahal, belum lagi berapa persen cost punglinya di jalan," ujar Agus Pambagio, Pemerhati Kebijakan Publik dari PH&H Public Policy Interest Group.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Budi Setiyadi mengatakan bahwa pihaknya telah membuat suatu formula untuk perhitungan tarif angkutan barang, yang selama ini hanya sebatas wacana untuk dibuatkan pedoman tarifnya. "Kami sudah membuat Peraturan Menteri Perhubungan terkait masalah perhitungan untuk melakukan biaya logistik. Kalau di angkutan penumpang *kan* sudah ada perhitungan untuk biaya penumpang per kilometer. Kalau di logistik memang kami akui sangat susah, karena angkutan logistik ini mengangkut bermacam-macam komoditas. Jadi sekarang sudah ada acuan untuk menghitung biaya logistik itu per barang per kilometernya berapa, dan kami sudah membuat semua formulanya itu seperti apa," kata Budi.

Dalam Rencana Aksi Penanganan ODOL 2019-2021, salah satu target yang ingin dicapai adalah melakukan revisi KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan. Sejak September 2019 telah ditetapkan dan diundangkan revisi aturan tersebut melalui Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, yang salah satunya mengatur tentang pedoman tarif angkutan barang. Dalam Peraturan Menteri ini juga menyatakan di dalam Pasal 88 bahwa, KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan dan KM 30 Tahun 2002 tentang Perubahan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Biaya per Ton-Km

Regulasi yang mengatur tentang pedoman tarif angkutan barang diatur dalam Bab V PM 60 Tahun 2019 tentang Tarif Angkutan Barang. Pasal 61 ayat 1 berbunyi, 'Tarif angkutan barang memuat harga pemakaian jasa angkutan barang berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan perusahaan angkutan umum'. Ayat 2 menyatakan bahwa tarif angkutan barang ditentukan oleh faktor: a. berat/volume muatan yang diangkut; b. jenis muatan yang diangkut; dan c. waktu dan/atau jarak pengiriman muatan yang diangkut. Sedangkan di Pasal 62 ayat 1 tertulis, 'Tarif angkutan barang disusun dengan mempertimbangkan biaya tetap dan biaya tidak tetap. Dalam Lampiran IV PM 60 Tahun 2019, pedoman tarif menggunakan rumus sebagai berikut.



$$\text{TARIF} = \frac{\text{Biaya Tetap} + \text{Biaya Tidak Tetap} + \text{Keuntungan Pengusaha}}{\text{Berat Muatan Barang} \times \text{Jarak Tempuh}}$$

Perhitungan Komponen Tarif Angkutan Barang secara ringkas dijabarkan sebagai berikut.

A. Kapasitas angkut per kendaraan diasumsikan 20 ton atau liter

B. Produktivitas per Kendaraan Truk

• Km Tempuh per rit	300 km
• Frekuensi	1 rit
• Km Tempuh per hari	300 km
• Hari Operasi per bulan	30 hari
• Hari Operasi per tahun	360 hari
• Km-tempuh per bulan	9.000 km
• Km-tempuh per tahun	108.000 km
• Ton.Km per rit	6.000 ton-km
• Ton.Km per hari	6.000 ton-km
• Ton.Km per bulan	180.000 ton-km
• Ton.Km per tahun	2.160.000 ton-km
• Jumlah Truk	10 unit
• Produktivitas (ton-km/thn sesuai jumlah truk yang dimiliki):	21.600.000 ton-km

C. Komponen Biaya

- Biaya tidak tetap meliputi:

- pemakaian bahan bakar minyak;
- pemakaian oli/pelumas;
- penggunaan ban;
- perawatan kendaraan; dan
- biaya lain-lain

- Biaya tetap meliputi:

- penyusutan kendaraan/depresiasi;
- suku bunga pinjaman;
- perizinan dan administrasi;
- gaji operator (awak Kendaraan); dan
- asuransi kendaraan (premi asuransi per kendaraan per tahun).

D. Rekapitulasi Biaya per Ton-Km

1. Biaya Tidak Tetap (Variable Cost)

a. Biaya Penggunaan Truk

• Biaya Bahan Bakar Minyak	Rp 103
• Biaya Oli/Pelumas	Rp 12,08
• Biaya Ban	Rp 32,85
• Biaya Pemeliharaan dan Suku Cadang	Rp 20,38

b. Biaya Operasional Perjalanan

	Rp 191,67
<i>Jumlah Biaya Tidak Tetap (Variable Cost):</i>	<i>Rp 359,97</i>

2. Biaya Tetap (Fixed Cost)

a. Biaya Depresiasi Kendaraan

• Biaya Pembelian Kendaraan Truk	Rp 36,96
• Biaya Pembelian Karoseri Kendaraan	Rp 11,14
• Biaya Bunga Bank	Rp 42,33
• Biaya Asuransi Kendaraan Truk	Rp 9,06

b. Biaya Perizinan

• Biaya STNK Truk	Rp 1,34
• Biaya KIR Kendaraan Truk	Rp 0,69
• Biaya Izin Angkutan Barang Khusus	Rp 0,56
• Biaya Izin Pengangkutan Barang B3	Rp 0,46
• Biaya Izin Pengangkutan Barang Migas	Rp 0,37
• Biaya Izin Usaha	Rp 0,09
• Biaya Izin Bongkar Muat	Rp 0,09

c. Biaya Pengujian

• Biaya Terra dan Kalibrasi Truk	Rp 0,46
• Biaya Terra dan Kalibrasi Karoseri	Rp 0,46

d. Biaya Perlengkapan dan Peralatan

• Biaya Perlengkapan Keselamatan	Rp 1,73
• Biaya Peralatan Angkutan Barang	Rp 4,17

e. Biaya Overhead

• Biaya Gaji Pegawai Kantor	Rp 51,51
• Biaya Depresiasi Kantor & peralatan	Rp 1,39
• Biaya Pemeliharaan Kantor & peralatan	Rp 0,69
• Biaya Administrasi & Operasional Kantor	Rp 1,12

Jumlah Biaya Tetap (Fixed Cost): **Rp 164,64**

3. Total Biaya per ton-km:

Rp 524,61/km/ton

E. Margin Keuntungan Operator dari Tarif (10%) :

Rp 52,46/km/ton

F. Biaya Dibebankan per Ton-Km:

Rp 577,08/km/ton

G. Biaya Dibebankan yang Berlaku:

Rp 9.233.301



Karoseri Diimbau Patuh Regulasi

Teks: Sigit Andriyono, Antonius Sulistyo

Wacana *Zero ODOL* (Over-Dimensi dan Over-Load) terus digaungkan pihak Kementerian Perhubungan, melalui berbagai aktivitas sosialisasi melibatkan *stakeholder* terkait dalam bisnis *body builder* kendaraan angkutan barang ini. Pasalnya selama ini, pihak karoseri selalu dituding sebagai biang keladi munculnya praktik ODOL di Tanah Air. Hal ini diungkapkan oleh Sekretaris Jenderal (Sekjen) DPP Asosiasi Karoseri Indonesia (Askarindo), T.Y. Subagio. Menurutnya, selama ini masih banyak pihak yang tidak memahami skema bisnis dalam industri karoseri.

Menurut Subagio, dalam skema bisnis industri karoseri, pertama adalah *customer* datang ke diler karena membutuhkan suatu jenis kendaraan tertentu untuk angkutan barang. Kemudian diler menghubungi karoseri dan terjadi transaksi di sana. Atas dasar itu, perusahaan karoseri membuat atau memproduksi bodi

karoseri. Setelah memproduksi lalu di-BAP oleh Balai dan kemudian diajukan Surat Registrasi Uji Tipe (SRUT). Setelah dikeluarkan SRUT tadi, dikembalikan kepada karoseri dan karoseri mengirimkan produknya kepada diler. Kemudian diler mengurus KIR, STNK, dan BPKB, baru kemudian dikembalikan lagi kepada *customer*.



“Mekanisme ini tidak banyak dipahami oleh teman-teman di lapangan, di mana karoseri selalu dijadikan biang kerok dari permasalahan ODOL. Sebab sebenarnya, tuntutan pasar melalui diler atau melalui *customer* langsung, itu yang menyebabkan produk-produk karoseri menjadi overdimensi. Walaupun overdimensi sebenarnya tidak sepenuhnya berdampak pada *overload*, karena tidak overdimensi pun bisa *overload*,” kata Subagio.

Sementara itu menurut Direktur Sarana Transportasi Jalan, Ditjen. Perhubungan Darat, Sigit Irfansyah, Zero ODOL ditargetkan dapat terealisasi sepenuhnya pada tahun 2021 mendatang. Demi terwujudnya pemahaman pihak agen pemegang merek (APM) dan perusahaan karoseri tentang uji tipe fisik dan rancang bangun kendaraan bermotor, sesuai Rencana Aksi Penanganan ODOL Tahun 2019-2021 dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Ditjen. Perhubungan Darat sedang melakukan bimbingan teknis uji tipe fisik dan penelitian rancang bangun kendaraan bermotor kepada APM dan karoseri. Program ini ditargetkan bisa terlaksana dua kali pada tahun ini, empat kali pada 2020, dan enam kali pelaksanaan pada tahun 2021.

Salah satunya seperti yang telah dilaksanakan bersama PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi truk Mitsubishi Fuso di Indonesia. Sedikitnya lima puluh perusahaan karoseri dan lebih dari 20 *group dealer* Mitsubishi Fuso dari seluruh Indonesia terlibat dalam kegiatan Aksi Penanganan ODOL Kemenhub ini. “Perusahaan karoseri menjadi pihak penting, karena di sinilah kerangka badan kendaraan dibangun. Perusahaan karoseri diimbau agar mematuhi regulasi yang berlaku, karena jika tidak sesuai maka pemerintah tidak akan meloloskan berkas-berkas perizinan kendaraan, seperti SKRB dan SRUT,” ujar Sigit.

Menanggapi pernyataan Sigit, Subagio mengatakan bahwa pihaknya akan mencoba memperbaiki pola bisnis karoseri dengan APM melalui kesepakatan bersama, supaya masing-masing pihak tidak lagi melakukan pelanggaran dimensi. “Di sini kami juga meminta kepada APM untuk terlibat di dalam pembuatan rancang bangun dan juga dalam proses produksi karoserinya. Kami juga meminta kepada APM untuk tidak memberikan pekerjaan kepada karoseri-karoseri yang bisa berdampak ODOL. Perlu diketahui bahwa di Indonesia ini jumlah karoseri ada lebih 400 perusahaan, dan yang terdata di Kementerian Perhubungan hanya sekitar 300 perusahaan. Bisa dibayangkan, 300 karoseri yang terawasi itu pun masih banyak yang melakukan pelanggaran, apalagi yang tidak terawasi. Mereka yang tidak punya SKRB atau rancang bangun bisa produksi, bisa KIR, bisa keluar STNK, dan bisa operasi di jalan,” jelasnya.

Terkait hal ini, Ditjen. Perhubungan Darat telah merilis imbauan untuk pembuatan karoseri kendaraan bermotor melalui Surat Direktur Sarana Transportasi Jalan No.AJ.510/1/2/DJPD/2019 tertanggal 3 September 2019. Berikut data perusahaan karoseri yang telah terdaftar di Kemenhub dan memiliki SKRB.

Data Nama Perusahaan Karoseri yang telah Terdaftar

NO	NAMA PERUSAHAAN KAROSERI	PROVINSI
1	PT. BERJAYA MANDIRI PERKASA	BPTD WILAYAH I PROVINSI ACEH
2	CV. MAJU JAYA	BPTD WILAYAH I PROVINSI ACEH
3	PT. MAHAKARVA JAVA SINERGI	BPTD WILAYAH I PROVINSI ACEH
4	BIMA KENCANA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
5	CV. BARUS JAVA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
6	CV. BINA TEHNIK	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
7	CV. CIPTA KARVA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
8	CV. GARUDA JAVA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
9	CV LAU LINGGA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
10	CV RIMBUN JAYA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
11	CV SUKSES BARU	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
12	PT MAHAKARYA JAYA SINERGI	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
13	PT TOBA OTO PERKASA	BPTD WILAVAH II PROVINSI SUMATERA UTARA
14	UD ADI JAYA MAKMUR	BPTD WILAVAH III PROVINSI SUMATERA BARAT
15	BENGKEL SINAR LAS	BPTD WILAVAH III PROVINSI SUMATERA BARAT
16	CAHAYA MOTOR	BPTD WILAVAH III PROVINSI SUMATERA BARAT
17	CV KARYA UTAMA	BPTD WILAVAH III PROVINSI SUMATERA BARAT
18	CV SATRIA NUSANTARA	BPTD WILAVAH III PROVINSI SUMATERA BARAT
19	PT MAHAKARYA JAYA SINERGI	BPTD WILAVAH III PROVINSI SUMATERA BARAT
20	CV CIPTA KARYA DIANSA	BPTD WILAVAH IV PROVINSI RIAU & KEPULAUAN RIAU
21	PT HYDTRONINDO PRIMA	BPTD WILAVAH IV PROVINSI RIAU & KEPULAUAN RIAU
22	PT MAHAKARYA JAYA SINERGI	BPTD WILAVAH IV PROVINSI RIAU & KEPULAUAN RIAU
23	PT SEJAHTERA MANDIRI PEKANBARU	BPTD WILAVAH IV PROVINSI RIAU & KEPULAUAN RIAU
24	TOP CENTRAL	BPTD WILAVAH V PROVINSI JAMBI
25	CV. PUTRA MANDIRI PRINGSEWU	BPTD WILAYAH VI PROVINSI BENGKULU & LAMPUNG
26	JAYA MAKMUR	BPTD WILAYAH VI PROVINSI BENGKULU & LAMPUNG
27	PT. BINTANG TERANG MULIA	BPTD WILAYAH VI PROVINSI BENGKULU & LAMPUNG
28	PT. TOP SENTRAL MANDIRI	BPTD WILAYAH VI PROVINSI BENGKULU & LAMPUNG
29	CV. ANUGERAH	BPTD WILAYAH VII PROVINSI SUMATERA SELATAN & BANGKA BELITUNG
30	CV. TRISAKTI UTAMA	BPTD WILAYAH VII PROVINSI SUMATERA SELATAN & BANGKA BELITUNG
31	CV.ANUGRAH	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
32	CV.JAYA INDAH	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
33	CV.ANUGRAH	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
34	CV.JAYA INDAH	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
35	CV. KURNIA JAYA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
36	CV. MITRA SUKSES BERSAMA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
37	PT. AIR LIQUIDE INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
38	PT. ALTORA INTER GLOBAL	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
39	PT. BENGAWAN KARYA SAKTI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
40	PT.CAKRA KEJORA MANDIRI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
41	PT. CAKRAWALA MOTOR INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
42	PT. ELNUSA FABRIKASI KONSTRUKSI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
43	PT. HARAPAN DUTA PERTIWI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
44	PT. HARMON! SATYA SUKSES	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
45	PT. HINO MOTORS SALES INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
46	PT. HYDRAXLE PERKASA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
47	PT. ICEBEAR KAROSERI INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
48	PT. INDO JAYA EQUIPMENT	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
49	PT. KARUNIA PERDANA PUTRA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN

NO	NAMA PERUSAHAAN KAROSERI	PROVINSI
50	PT. KARYA MANDIRI SUKSES	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
51	PT. KARYA NASIONAL INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
52	PT. KARYATUGAS PARAMITRA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
53	PT. KORINDO HEAVY INDUSTRY	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
54	PT. MEGA TRUKINDO UTAMA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
55	PT. MITRA TOYOTAKA INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
56	PT. NASRINDO KAROSERI SUKSES	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
57	PT. PELITA BANGUN BERSAMA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
58	PT. PEMUDA BAJA RAYA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
59	PT. PORTER REKAYASA UNGGUL	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
60	PT. PRAKARSA LANGGENG MAJUBERSAMA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
61	PT. PRIMA UTAMA MITRA ANDA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
62	PT. SANDIN HEAVY EQUIPMENT	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
63	PT. SINAR LENTERA KENCANA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
64	PT. SUBUR SUKSES MANDIRI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
65	PT. SUKSES MANDIRI SEJATI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
66	PT. SUKSES TUNGGAL MANDIRI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
67	PT. TIARINDO	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
68	PT. TOPRE REFRIGERATOR INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
69	PT. TRIJAYA UNION	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
70	PT. USAHA TEKNIK INDONESIA	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
71	CV.JATI MANDIRI	BPTD WILAYAH VIII PROVINSI BANTEN
72	CIMENTENG MOTOR	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
73	CV. AMBULANCE PINTAR INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
74	CV. BAGUS JAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
75	CV. BERKAH RAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
76	CV. BERKAH RIZKI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
77	CV. BOGOR KIAT SARANA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
78	CV. BUARAN MOTOR	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
79	CV. DELIMA JAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
80	CV. DELIMA MANDIRI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
81	YCV. LILING PUTRA KAROSERI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
82	CV. MITRA ABADI SEJATI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
83	CV.PAN JAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
84	CV.SARANA MOTOR	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
85	CV.SIGMA STEEL MANUFACTURI NG	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
86	CV.SIMAJA GRAGE CEMERLANG	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
87	CV. SURFINDO UTAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
88	CV. YUDA PUTRA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
89	KUJANG PRIMA LESTARI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
90	PAHALA KAROSERI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
91	PT. ADHIKARYA PERKASA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
92	PT. AKBAR MANDIRI SEJAHTERA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
93	PT. ANUGRAH KARYA INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
94	PT. ASIAN AUTO INTERNATIONAL	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
95	PT. ASTANITA SUKSES APINDO	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
96	PT. AUTO UNIVERSAL DESIGN INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
97	PT. BAHANA SELARAS	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
98	PT. BAIK RASA PERKASA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
99	PT. BERKAH MANUNGGAL PRAKARSA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT

di Kementerian Perhubungan dan Mempunyai SKRB

NO	NAMA PERUSAHAAN KAROSERI	PROVINSI
100	PT. CARLOSINDO UTAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
101	PT. CB VATOR PACIFIC	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
102	PT. DELIMA MANDIRI SEMESTA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
103	PT. HUDAYA MAJU MANDIRI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
104	PT. INDOSALUYU PRIMAJAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
105	PT. INDRAPRASTA MULIA TEKNIK	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
106	CV. JATI MANDIRI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
107	PT. KHARISMA TEKNIK UTAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
108	PT. KARYA SAKTI SENTOSA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
109	PT. KARYA JAYA MANDIRI MEGAH PRAKOSO	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
110	PT. KYOKUTO INDOMOBIL MANUFACTURING INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
111	PT. LIE LING INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
112	PT. MAHAKARYA JAYA SINERGI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
113	PT. MATRA PERKASA UTAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
114	PT.MEKAR USAHA DAYATAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
115	PT.MITRAKARYA JAYA MANDIRI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
116	PT. MUNCUL SURYA PRIMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
117	PT. PANAH JAYA STEEL	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
118	PT. PANCA TUNGGAL BERSATU	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
119	PT. PUNDARIKA ATMA SEMESTA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
120	PT. PUTRA GANDA JAYA PRATAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
121	PT. RAHAYU SANTOSA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
122	PT. SANGGAR KARYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
123	PT.SEJAHTERA UTAMA PERKASA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
124	PT. SELECTA GRAGE JAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
125	PT. SENANG JAYA ABADI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
126	PT. SENTRAS BOX INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
127	PT. SUGITY CREATIVES	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
128	PT. SUKSES MOTOR SEJAHTERA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
129	PT.SUKSES TUNGGAL SEJATI	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
130	PT.SUMBER LARIS JAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
131	PT.SUMBER MANDIRI SEJAHTERA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
132	PT.TASS ENGINEERING	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
133	PT.TEGAR PRIMA PERKASA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
134	TOP CENTRAL	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
135	PT. TRI PALOMA MOBILINDO	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
136	PT.TUNAS BAHANA SPARTA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
137	PT. YONG KHARISMA UTAMA JAYA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
138	PT. ZIEGLER INDONESIA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
139	PT. ADI DAYA SENTOSA PRATAMA	BPTD WILAYAH IX PROVINSI JAWA BARAT
140	PT. ADI DAYA SENTOSA PRATAMA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
141	CV. MAJU JAYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
142	CV. ANUGERAH	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
143	CV. BINTANG PRIMA PERKASA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
144	CV. IWAN KARYA PRATAMA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
145	CV. JATI ASRI	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
146	CV. KARYA PUTRA SEMPURNA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
147	CV. KARYA SAHABAT	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
148	CV. KREASI BARU	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA

NO	NAMA PERUSAHAAN KAROSERI	PROVINSI
149	CV. KURNIA MANUNGGAL AGUNG	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
150	CV. LAKSANA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
151	CV. MOJOSARI MOTOR	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
152	CV. SEMPURNA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
153	CV.TRI SAKTI	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
154	CV. USAHA JAYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
155	CV.VICTORY TEKNIK	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
156	FAJAR MANDIRI	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
157	GEMILANG	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
158	GHO FARUDIN	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
159	HS. JAYA MOTOR	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
160	HUTAMA KARYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
161	INDAH JATI	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
162	KAROSERI TAMBAH MAJU	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
163	KARYA JAYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
164	MITRA JAVA ABADI	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
165	NASIKIN	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
166	NEW SENTOSA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
167	PERKASA INDAH	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
168	PT. CAHAYA AVENA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
169	PT. HAMANA WORKS TIRA INDONESIA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
170	PT. KAROSERI NUSANTARA GEMILANG	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
171	PT. MEKAR ARMADA JAYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
172	PT. PUTRA AGUNG SETIA (AGUSTUS)	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
173	PT. SURYA KARYA UTAMA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
174	PT. SURYA KENCANA MULYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
175	PT. TJAKRA JAYA PERKASA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
176	PUTRO TUNAS BARU	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
177	SERBA GUNA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
178	SURYA JATI STEEL	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
179	SURYA MEKAR	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
180	TIGA PRIMA PUNCAK	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
181	UD. BUDHI KARYA	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
182	UD. DOLASINDO	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
183	UD. RAJAWALI SAKTI	BPTD WILAYAH X PROVINSI JAWA TENGAH & D.I YOGYAKARTA
184	PT. RAGAM JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
185	PT. RAGAM MULYA ABADI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
186	PT. RAGAM PUTRA UTAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
187	PT. REMAJA PRIMA ENGINEERING	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
188	PT. SANGGAR BAJA UTAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
189	PT. SATRIO ANEKA LOGAM	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
190	PT. SEMBILAN SEMBILAN SEJATI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
191	PT. SENTRABUMI PALAPA UTAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
192	PT. SIMOJOYO ENGINEERING	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
193	PT. SUMBER URIP SEJATI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
194	PT. SURYA HAN TIMBAR	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
195	PT. SURYA PUTRA BARUTAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
196	PT.TENTREM SEJAHTERA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
197	PT. UNGGUL JAWA ENERGI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
198	RAGAM KARYA ABADI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR

NO	NAMA PERUSAHAAN KAROSERI	PROVINSI
199	UD.AYENG MANDIRI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
200	UD.KAYU MANIS	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
201	UD.KIM	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
202	UD.MEKAR JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
203	UD. RAGAM TIGA PUTRI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
204	UD.SANTOSO PUTRA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
205	UD. SINAR PUTRA BAJA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
206	UD. SOPONYONO	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
207	UD. TENTRAM JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
208	UD. TENTRAM MANDIRI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
209	WARTA AGUNG ENGINEERING	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
210	CV. MOJOSARI MOTOR	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
211	CV. SUMBER PANGESTU	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
212	CV. SURYA INDAH PRATAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
213	CV. WIJAYA BROTHERS	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
214	EDI PUTRA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
215	GAJAH MADA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
216	KIM PUTRA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
217	LOGAM MULYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
218	PT. ADHIKARISMA PUTRAPRATAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
219	PT. ADICITRA BHIRAWA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
220	PT. ADI PUTRO WIRASEJATI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
221	PT. ANTIKA RAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
222	PT. AWECO INDOSTEEL PERKASA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
223	PT. BERKAT ANUGERAH RAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
224	PT. BUMIDIPTA NIRWANA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
225	PT. FAMIGLAS MITRA MANDIRI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
226	PT. GARIS HARMONI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
227	PT. GELURAN ADIKARYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
228	PT.GROEN INDONESIA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
229	PT.GUNUNG MAS BERSINAR	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
230	PT.HARVEST METALINDO PERKASA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
231	PT. KARYA TUGASANDA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
232	PT.MASTER ARTHA KHARISMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
233	PT.MEGO INOXPRIMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
234	PT.METAL HITECH ENGINEERING	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
235	PT. MORODADI PRIMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
236	PT. MUNTJUL DIAMOND	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
237	PT. PIALA MAS INDUSTRI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
238	PT. PRIMA ABADI ENGINEERING	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
239	CV. ANUGERAH ARTHA KARYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
240	CV. BAGONG	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
241	CV. BERDIKARI JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
242	CV. DUA BERSAUDARA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
243	CV. HARTONO PUTRA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
244	CV. IRMASOFYAN	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
245	CV. KARYA MANDIRI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
246	CV. KEMAYORAN MACHINERY	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
247	CV. LANGGENG JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
248	CV. LESTARI ABADI JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
249	CV. MEGAH JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
250	CV. NGAGEL TAMA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR

NO	NAMA PERUSAHAAN KAROSERI	PROVINSI
251	CV. NUGRAHA MITRA SEJATI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
252	CV.SAN.JAYA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
253	CV. SINAR BARU PERKASA	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
254	CV. SUMBER KARYA ABADI	BPTD WILAYAH XI PROVINSI JAWA TIMUR
255	BENGKEL ASASI	BPTD WILAYAH XII PROVINSI BALI & NUSA TENGGARA BARAT
256	UD.JATI KAWI	BPTD WILAYAH XII PROVINSI BALI & NUSA TENGGARA BARAT
257	UD.LANCAR JAYA	BPTD WILAYAH XII PROVINSI BALI & NUSA TENGGARA BARAT
258	UD.SURYA KAROSERI	BPTD WILAYAH XII PROVINSI BALI & NUSA TENGGARA BARAT
259	CV. KARYA MANDIRI	BPTD WILAYAH XIV PROVINSI KALIMANTAN BARAT
260	PT. TOTAL JAYA PERKASA	BPTD WILAYAH XIV PROVINSI KALIMANTAN BARAT
261	CV. BORNEO TEKNIK	BPTD WILAYAH XV PROVINSI KALIMANTAN SELATAN
262	CV. KALIMANTAN TEHNIK	BPTD WILAYAH XV PROVINSI KALIMANTAN SELATAN
263	CV. PUTRA BENGAWAN MANDIRI	BPTD WILAYAH XV PROVINSI KALIMANTAN SELATAN
264	PT. BARITO INTI PERKASA	BPTD WILAYAH XV PROVINSI KALIMANTAN SELATAN
265	CV. CAHAYA MOTOR	BPTD WILAYAH XVII PROVINSI KALIMANTAN TIMUT & KALIMANTAN UTARA
266	CV. ISAKUTAMA	BPTD WILAYAH XVII PROVINSI KALIMANTAN TIMUT & KALIMANTAN UTARA
267	CV.CIPTA KARSA MANDIRI	BPTD WILAYAH XIX PROVINSI SULAWESI SELATAN & SULAWESI BARAT
268	CV.MORTEZA PRIMA TEKNIK	BPTD WILAYAH XIX PROVINSI SULAWESI SELATAN & SULAWESI BARAT
269	UD. KENCANA AGUNG	BPTD WILAYAH XIX PROVINSI SULAWESI SELATAN & SULAWESI BARAT
270	PT. STAR QUEEN INDONESIA	DKI JAKARTA
271	PT. SUMBER MOTOR PERKASA	DKI JAKARTA
272	PT. SUMBER TEKNIK MOTOR	DKI JAKARTA
273	PT. TRESNA SUKSES MANDIRI	DKI JAKARTA
274	PT. UNITED TRACTORS PANDU ENGINEERING	DKI JAKARTA
275	PT. WIRA GULFINDO SARANA	DKI JAKARTA
276	UD.KARYA TEKNIK SERVICE	DKI JAKARTA
277	UD.SUMBER TEHNIK SERVICE	DKI JAKARTA
278	PT. INDOSALUYU PRIMAJAYA	DKI JAKARTA
279	PT. ADICITRA BHIRAWA	DKI JAKARTA
280	PT. ANTIKA RAYA	DKI JAKARTA
281	CV. ANUGERAH KARYA MANDIRI	DKI JAKARTA
282	PT. ADHIKARISMA PRATAMA	DKI JAKARTA
283	PT. AMAN SINAMBUNG KARYA	DKI JAKARTA
284	PT. BAGUS JAYA KAROSERI	DKI JAKARTA
285	PT. BUANA PAKSI ABADI	DKI JAKARTA
286	PT. CIPTA LAKSANA ARMADA SELARAS	DKI JAKARTA
287	PT. FARRASINDO PERKASA	DKI JAKARTA
288	PT. JAKARTA FAMILI TEHNIK	DKI JAKARTA
289	PT. KARYA GUNA TEKNOLOGI	DKI JAKARTA
290	PT. KURNIA PRATAMA TRANSINDO	DKI JAKARTA
291	PT. MAHOTTAMA ALUMINIUM SURYAGIRI	DKI JAKARTA
292	PT. NATIONAL ASSEMBLERS	DKI JAKARTA
293	PT. PANDAWA ABDI SELARAS	DKI JAKARTA
294	PT. PENTASADA SURYA DINAMIKA	DKI JAKARTA
295	PT. PRIMA USAHA MITRA ABADI	DKI JAKARTA
296	PT. RESTU IBU PUSAKA	DKI JAKARTA
297	PT. SANDEBAJA PERKASA	DKI JAKARTA
298	PT. SEGARA MILIARTA	DKI JAKARTA

Disiplin Dalam Penegakan Hukum

Subagio menegaskan bahwa pihaknya terus berupaya untuk menciptakan bisnis karoseri yang mendukung kendaraan angkutan barang yang sesuai regulasi. "Sebelum keluar PNBP pada tahun 2015 melalui PP No.11 Tahun 2015, rancang bangun yang diajukan oleh industri karoseri bisa berbeda-beda dalam satu Surat Uji Tipe (SUT). Misalnya, ada tiga karoseri mengajukan satu SUT untuk satu tipe atau produk karoseri yang sama, hasilnya itu bisa berbeda-beda. Artinya, bisa terbit SKRB dengan dimensi berbeda-beda inilah yang menyebabkan ODOL," ungkapnya.

Menurut Subagio, setelah tahun 2016 dengan keluarnya PP No.15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan, rancang bangun sudah mulai tertata terutama kontrol terhadap SKRB sudah betul-betul diawasi. "Walaupun di lapangan juga masih terjadi pelanggaran dan hal ini memang tidak bisa dipungkiri, karena adanya kebutuhan dan pasar menghendaki kebutuhan itu," ujarnya menambahkan.

Sesuai Rencana Aksi Penanganan ODOL Tahun 2019-2021 Kemenhub, dalam pelaksanaannya sedang dibentuk Tim Inspeksi dan Gakum terkait SUT dan SRUT di APM, karoseri, diler, dan jembatan timbang di 34 provinsi sampai dengan akhir tahun 2019. Selain itu, dalam rencana aksi ini juga akan dilakukan digitalisasi desain rancang bangun kendaraan bermotor demi terwujudnya kendaraan yang sesuai regulasi. Pembuatan sistem digitalisasi ini ditargetkan rampung pada tahun ini, sementara sosialisasi dan pelaksanaannya ditargetkan dapat terwujud pada tahun 2020-2021. Selain itu, dalam Aksi

Penanganan ODOL ini, Ditjen. Perhubungan Darat juga melakukan bimbingan teknis kepada seluruh BPTD (Balai Pengelola Transportasi Darat), terkait pemeriksaan kesesuaian fisik kendaraan bermotor terhadap pengesahan Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB) kendaraan. Pelaksanaannya pada tahun ini ditargetkan dapat menjangkau 16 BPTD, yaitu di Aceh, Sumatera Utara, Sumatera Barat, Sumatera Selatan, Lampung, Jambi, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Tengah, Jawa Timur, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, dan Sulselbar (Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat).

DPP Askarindo berkoordinasi secara internal untuk berkomitmen melakukan perbaikan-perbaikan di dalam bisnis karoseri, dalam rangka membuat produk karoseri yang tidak ODOL lagi. "Dalam hal ini kami sepakat bahwa karoseri taat pada aturan, tetapi kami juga meminta kepada pemerintah untuk disiplin dalam penegakan hukumnya. Jangan hanya sebatas pada karoseri dan operator yang terkena dampak (ODOL), tetapi pemerintah sendiri yang melakukan pelanggaran juga harus ada penindakannya," kata Subagio menegaskan.

MAN Heavy Duty Truck
Diciptakan untuk pekerjaan berat



MAN TGS 40.440 6x6

Bersama MAN membangun Indonesia



MAN TGS 33.360 6x4



TRUCKING ONLINE

belum Jadi Pilihan Utama

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Tiga tahun terakhir industri logistik dalam negeri perlahan mengalami era digitalisasi sekaligus mulai mendisrupsi sektor bisnis konvensional. Dimulai dengan tren munculnya *trucking online* sebagai penghubung pemilik armada dengan pemilik barang. Layanan ini ditekankan pada kemudahan bagi pemilik barang untuk mendapatkan truk dengan harga transparan.

Sebaliknya, bagi transporter akan memperoleh peningkatan utilisasi hingga kepuasan pembayaran. Catatan *TruckMagz*, dalam kurun waktu 2016 hingga 2018 telah ada sekitar 10 aplikasi yang mengkhususkan diri sebagai *trucking online*. Beberapa di antaranya, On-Trucks (PT Phos Tekno Indonesia), Ritase (PT Digital Truk Indonesia), Trukita (PT Trukita Inovasi Mandiri), dan Kargotech (Kargo Technologies).

“Ke depan pemilik armada lebih memilih untuk berkolaborasi daripada saling menjatuhkan pesaing. Tetapi, tetap pada inti jalannya bisnis bahwa disrupsi teknologi ini dipandang sebagai sesuai yang dilakukan untuk menekan *cost variable*,” kata Artha Nugraha Jonar, Praktisi Logistik.

Ia menambahkan, mengutip temuan Convergence Ventures Indonesia yang menyebutkan, setidaknya ada empat hal yang akan membuat perusahaan *startup* logistik ke depan bisa berkembang. Pertama, memahami struktur pasar logistik terutama perusahaan *trucking* dengan banyak armada namun mengalami inefisiensi. Misalnya, selepas mengantar order dan kembali ke asal tidak membawa muatan balik alias kosong. Problem ini diyakini bisa teratasi sekaligus peluang bagi para perusahaan rintisan logistik.

Kedua, memahami pertumbuhan *e-commerce* dalam negeri yang mengalami peningkatan pesat. *E-commerce* dalam kegiatan logistiknya sangat bergantung pada gudang yang memiliki teknologi pengelolaan stok terintegrasi. Mengingat industri ini pelanggannya menuntut pengiriman cepat, dengan biaya rendah, dan memiliki fitur pelacakan pemesanan. Sehingga vendor *e-commerce* diharuskan menggunakan teknologi secara ekstensif untuk memenuhi.



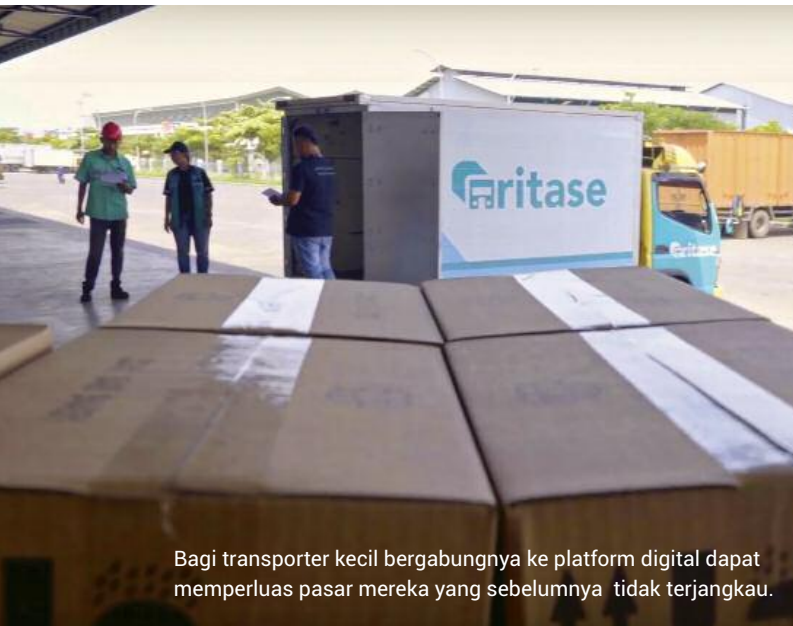
Hal ini diperkuat dengan pendapat Hadi Kuncoro, *Chief Executive Officer* PowerCommerce Asia, bahwa tren pasar logistik ke depan tidak lagi terbatas *business-to-business*. “Sekarang bukan bicara tentang *last mile delivery*, tetapi pasar logistik digital sudah meluas. Tidak melulu B2B (*Business-to-Business*), tetapi juga B2C (*Business-to-Customer*) bahkan ada yang sudah merambah sampai *super app* (aplikasi yang menyediakan semua layanan dalam satu *platform*),” ucapnya.

Ketiga, pelaku *startup* logistik perlu memahami kondisi bisnis pelaku logistik sedang mengalami penurunan margin keuntungan. Makin tergerusnya keuntungan tersebut bisa dimanfaatkan para *startup* logistik dengan menawarkan solusi yang dapat menghemat biaya operasional.

Terakhir, industri logistik dianggap relatif tidak mempunyai regulasi yang tidak terlalu banyak dibandingkan industri lainnya seperti keuangan, asuransi atau pun kesehatan. Hal ini memungkinkan untuk perusahaan teknologi dapat memanfaatkan peluang tersebut.



Januari – Oktober 2019
masih bermunculan perusahaan teknologi rintisan baru yang mencoba peruntungan pasar trucking



Bagi transporter kecil bergabungnya ke platform digital dapat memperluas pasar mereka yang sebelumnya tidak terjangkau.

TRANSPORTER DIKLAIM TIDAK RESISTEN

Sepanjang Januari-Oktober 2019 masih bermunculan perusahaan teknologi rintisan baru yang mencoba peruntungan pasar *trucking*. Mereka di antaranya Logisly (PT Logistik Pintar Indonesia), Logan (PT Logan Ahwaya Nusantara), Mostrans (PT Enseval Putera Megatrading), dan Boksman (PT Boksman Asia Anugerah Teknologi).

Menurut Roolin Njotosetiadi, *Chief Executive Officer* Logisly, masih bermunculannya pelaku *startup* baru menandakan pasar logistik tidak resisten. "Kami baru bikin produk jasa sebulan kemudian langsung bisa jualan. Ini menandakan *trucking* konvensional terbuka dengan kehadiran *platform* digital seperti kami. Tentu di awal bisnis ada tantangan tersendiri, seperti memberikan tutorial operasional ke mitra *trucking* beberapa kali," ucapnya.

Meski begitu, ia memaklumi masih ada sebagian transporter yang khawatir pasarnya akan tergerus dengan hadirnya *trucking online*. Kekhawatiran itu umumnya datang dari transporter skala bisnisnya besar yang telah matang secara pasar. Sedangkan bagi transporter kecil bergabungnya ke *platform* digital dapat memperluas pasar mereka yang sebelumnya tidak terjangkau.

Roolin meyakini, sebenarnya pemain besar yang resisten dengan kehadiran platform digital jumlahnya minoritas. Sebab mitra *trucking* yang tergabung Logisly beberapa di antaranya memiliki armada lebih dari 1.000 unit. Alasan terjadinya resistensi, salah satunya ketakutan jika mereka bergabung maka sebagian pemilik barang yang sebelumnya menjadi klien mereka bisa beralih ke ke *trucking online*.

"Belum genap satu tahun pertumbuhan kami terbilang memuaskan. Ini tak lain karena strategi pendekatan pasar yang Logisly bangun tidak mengandalkan perang tarif seperti yang dilakukan sebagian kompetitor. Kami tidak ingin merusak harga pasar dengan cara banting harga. Sebab dengan melakukan cara itu pasti *trucking* tidak berminat gabung," tuturnya.

Tercatat sampai dengan Oktober 2019, jumlah mitra Logisly mencapai 300 perusahaan *trucking* dengan jumlah armada sekitar 20.000 unit. Setiap mitra Logisly yang bergabung model kerja samanya berbasis kontrak berjangka dari bulanan hingga tahunan. Dari sisi pembayaran, mitra *trucking* akan mendapatkan langsung pembayaran paling cepat dua hari pasca-muatan *shipper* terkirim.

Senada dengan Logisly, Boksman lewat produk aplikatornya Bokshaul yang mengkhususkan diri sebagai penghubung angkutan pelabuhan dengan eksportir dan importir yakin bahwa model bisnis yang diusung bisa diterima pasar. Terlebih berdasarkan riset internal mereka menunjukkan, angkutan khusus pelabuhan di Tanjung Priok rata-rata per harinya hanya mendapat 0,8 trip saja. Artinya dalam sebulan mereka mendapatkan 20 trip saja.

Kondisi tersebut tentu saja membuat *break event point* transporter akan semakin lama, bisa tujuh sampai delapan tahun per armada. Johannes M. Situmorang, *Chief Executive Officer* Boksman mengatakan, lewat fitur yang dimiliki aplikasinya, transposter yang bermitra diklaim akan mudah mendapatkan *customer*. Transporter dengan mudah melihat order-order yang siap angkut dari area industri ke pelabuhan.

"Misalnya satu truk yang membawa kontainer impor dari pelabuhan menuju ke area industri. Pihak transporter akan segera mengetahui sehari atau dua hari sebelumnya, muatan balik yang akan diangkut dari area industri ke pelabuhan. Dengan *visibility* semacam ini order jelas transparan, setiap pihak akan mudah berkolaborasi," terangnya.

Sederhananya, lanjut Johannes, semua pihak akan terbantu, termasuk pemilik barang karena kontainer bekas impor dapat langsung digunakan untuk digunakan untuk ekspor pada hari yang sama. Dengan demikian importir atau eksportir, diyakini dapat melakukan perencanaan angkutan kontainer pelabuhan jauh lebih baik.

"Kami optimis pasar *trucking* akan menerima Bokshaul. Walaupun kami baru akan berjalan akhir tahun ini, pada bulan pertama operasi kami menargetkan 5.500 trip sebulan. Itu pun baru untuk kawasan industri Cikarang dahulu," tambahnya.

MASIH ANDALKAN CUSTOMER LAMA

Menanggapi semakin bermuncunya *trucking online* baru, Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) menilai wajar mengingat pasar *trucking* yang besar. Hanya saja, saat ini pelaku transporter konvensional tak menjadikan platform digital sebagai basis utama untuk mencari order muatan. Dikarenakan rata-rata telah memiliki *customer* tetap dengan order muatan berkesinambungan.

"*Trucking online* itu sah-sah saja, karena sejauh ini pengamatan kami yang bergabung ke mereka kebanyakan transporter yang belum memiliki *customer* pasti. Artinya kemunculan *trucking online* ini merupakan *market* baru dan tidak akan merusak pasar. Sepanjang tarif yang disodorkan sesuai harga pasar tidak masalah," kata Mustadjab Susilo Basuki, Ketua DPD Aptrindo DKI Jakarta.

Selebihnya, bagi transporter menginginkan kepastian dari sisi pembayaran setelah layanan jasa sudah ditunaikan. Apabila *platform* digital menawarkan pembayaran lebih awal kemungkinan besar banyak yang berminat bergabung. Mengingat selama ini pembayaran konvensional masih mengandalkan sistem termin sehingga berisiko bagi perusahaan yang bermodal kecil.



Artha Nugraha Jonar

Praktisi Logistik



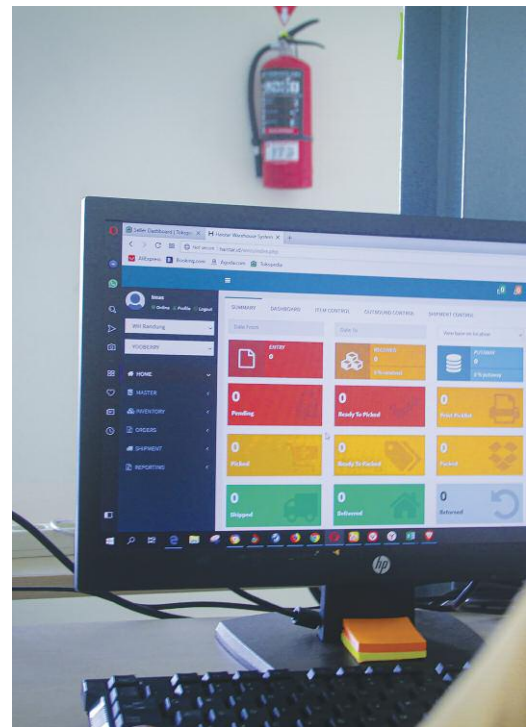
Johannes M Situmorang

Chief Executive Officer Boksman



Roolin Njotosetiadi

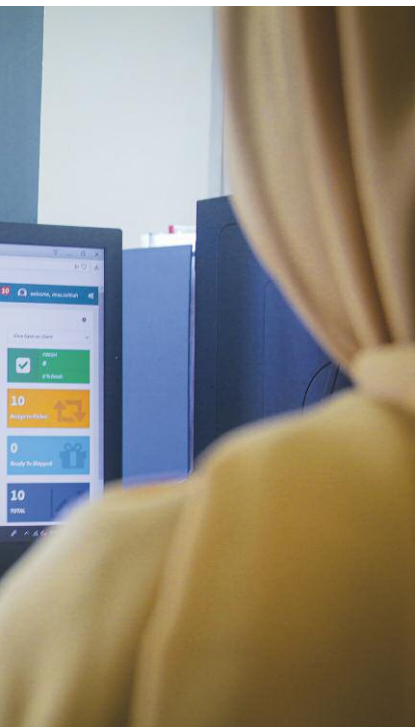
Chief Executive Officer Logisly



GAGAP TEKNOLOGI MASIH TERJADI

Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) menilai tren *trucking online* di Indonesia masih membutuhkan waktu untuk adaptasi dengan pasar. Mengingat kehadirannya akan memengaruhi pola bisnis lama yang masih banyak melibatkan berbagai pihak. Tidak sekadar hubungan kemitraan pemilik armada dengan pemilik barang, tetapi juga ada pihak lain yakni pengemudi dan pemberi order muatan.

Trucking online dianggap tidak bisa serta-merta memotong rantai bisnis dengan langsung menghubungkan pemilik armada dengan pemilik barang. "Apalagi kalau pola laku bisnisnya *third party* atau *fourth party*. *Third party* itu artinya pengemudi dan pengusaha ada kemitraan sendiri melebur dalam satu perusahaan. Termasuk pemberi order seperti broker, vendor atau agen," kata Mustadjab Susilo Basuki, Ketua DPD Aptrindo DKI Jakarta.



Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) menilai gap teknologi merupakan hal yang lumrah ketika para startup logistik baru bermunculan

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Aprindo beranggapan model bisnis *trucking online* lebih cocok menyasar transporter perorangan di mana pemilik armada merangkap sekaligus sebagai pengemudi. Model bisnis seperti ini akan memudahkan pemilik barang mencari armada, transporter perorangan akan segera mengambil keputusan mengambil order atau tidak.

Berbeda halnya pengemudi yang terikat kerja dengan perusahaan angkutan barang mesti harus melapor dahulu sebelum mengambil order. Lebih rumitnya lagi, apabila muatan diperoleh dari agen membuat transporter harus mengonfirmasi kembali order muatan berikutnya. Dengan demikian, transporter akan kesulitan mengambil keputusan jika order muatan datang bersamaan baik dari agen atau *trucking online*.

“Mekanisme serba-konvensional itulah yang bisa menyulitkan *trucking online*. Belum lagi kalau misal pengemudinya menolak ambil muatan dengan alasan rutanya bahaya atau muatannya tak jelas. Kalau sudah begini apa *trucking online* apakah sudahantisipasi? Kan yang mereka tawarkan serba-pasti baik muatannya atau armada,” ujar Mustadjab.

Ia menambahkan, pada tahun 2015 menggandeng PT Telekomunikasi Indonesia, Aprindo sempat melakukan digitalisasi *trucking* dengan meluncurkan Lontar (Logistik Pintar). Sayangnya, program bersama tersebut akhirnya tidak optimal dalam pelaksanaan akibat beragam kendala. Mulai dari pengemudi gagap teknologi, masalah surat digital, klaim kerusakan dan lain-lain.

Gagalnya program digitalisasi juga disebabkan minimnya komitmen bersama antara operator dengan mitra Lontar. Salah contohnya, tidak adanya komitmen terkait pembayaran dan pembagian komisi dari pihak operator dengan mitra. Komitmen dari operator terhadap order muatan yang semestinya perlu verifikasi agar mitra tidak dirugikan.

Di sisi lain, meski beberapa *trucking online* diketahui berani membayar lebih cepat agar transporter tertarik bergabung. Sayangnya, bagi Aprindo penawaran itu tidak menarik apabila ternyata *trucking online* menggandeng perusahaan anjak piutang. Sebab margin keuntungan transporter akan berkurang akibat konsekuensi *fee* yang harus dibayarkan sekitar dua persen.

“Online trucking ini masih wait and see, masih banyak pengusaha ragu-ragu bergabung. Baiknya ekosistemnya dimatangkan dahulu, seperti kepastian order muatan, payment yang transparan dan proses bongkar muat barang yang cepat. Memang yang konvensional sekarang sedang turun 30 persen, tapi itu bukan berarti tergerus trucking online,” jelasnya.



Donny Maya Wardhana

CEO Haistar



Mustadjab Susilo Basuki

Ketua Umum Aprindo DKI Jakarta

TEKNOLOGI HARUS SESUAI KEBUTUHAN PASAR

Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) menilai gap teknologi merupakan hal yang lumrah ketika para *startup* logistik baru bermunculan. Tidak mudah untuk melakukan integrasi sistem dan teknologi apabila pelaku industri industrinya sendiri belum siap menerapkan, baik dari sisi sumber daya manusia atau aset.

“Tren kemunculan *startup* harus benar-benar bisa menjawab kebutuhan pasar, tidak cukup dengan yang penting ada *startup*. Karena sekarang sudah memasuki era di mana investor *startup* logistik tidak mau lagi bakar duit. Mereka harus tahu *demand* sekarang sudah pada level apa dan tidak melulu menyasar Jabodetabek saja yang pasarnya sudah jenuh,” tutur Mahendra Rianto, Wakil Ketua ALI.

Pendapat yang sama disampaikan Donny Maya Wardhana, *Chief Executive Officer* Haistar, perusahaan *startup* yang mengkhususkan diri *fulfillment* atau gudang *e-commerce*. Menurutnya, perjalanan bisnis Haistar yang baru berusia setahun berbasis kebutuhan pasar terbukti dengan makin bertambahnya jumlah *fulfillment* yang dimiliki.

Dari sisi teknologi pun Haistar tetap menyesuaikan kondisi pasar dalam negeri dengan cara mengembangkan *platform* digitalnya sendiri. Tanpa melakukan adopsi atau impor dari luar negeri atas pertimbangan kekhawatiran terjadinya gap teknologi terhadap pasar logistik. Terlebih kondisi digitallisasi logistik di luar Indonesia seperti di negara barat dianggap sudah pada level maju.

“Di Indonesia ini orang tidak percaya kalau hanya menawarkan teknologi. Jadi untuk memigrasi tingkat kepercayaan klien, kita harus punya dulu operasionalnya. Kalau kita hanya punya teknologi, tidak ada *proof of concept* dengan *operating* yang ada, maka akan sulit membuat klien percaya,” ujarnya.

Ia menambahkan, posisi logistik Indonesia saat ini hampir sama dengan Cina 10 tahun lalu di mana semua masih serba-manual. Ini terbukti karena banyak dari klien awal yang ditangani Haistar masih mengandalkan sistem manual mengalami kesulitan untuk beradaptasi dengan teknologi.

Total saat ini Haistar telah memiliki tujuh *fulfillment* yang tersebar di empat kota, Jakarta, Bandung, Surabaya, dan Makasar. Luas *fulfillment* yang dimiliki mulai dari 1.300 meter persegi sampai 2.500 meter persegi. Ditargetkan beberapa tahun ke depan jumlah *fulfillment* yang dikelola bertambah 20 unit.

Donny meyakini target tersebut bisa dicapai seiring tren gudang *e-commerce* yang harus dekat dengan *seller*. Kemudian lokasi gudang juga harus dekat dengan *buyer* agar mampu menurunkan biaya logistik. Guna merealisasikan targetnya ke depan dalam melakukan ekspansi Haistar akan lebih mengutamakan kolaborasi ketimbang membangun *fulfillment* sendiri.

Cara ini dilakukan demi mempercepat permintaan pasar mengingat apabila membangun sendiri membutuhkan waktu tiga bulan. Kurun waktu tersebut habis untuk mempersiapkan infrastruktur, sumber daya manusia, dan instalasi teknologi.

“Sedangkan lewat kolaborasi dengan perusahaan pemilik gudang Haistar cukup melakukan instalasi teknologi dan memakan waktu beberapa hari saja. Oleh karena itu Haistar kini telah menjajaki kerja sama dengan salah satu perusahaan BUMN yang membidangi logistik dengan aset dan jaringan distribusi sangat luas,” tutupnya.



Paket Karoseri Siap Pakai

Teks: Antonius Sulistyio / Foto: Anton, Astra UD Trucks



Kebijakan Zero ODOL (Over Dimensi dan Over Load) dari Kementerian Perhubungan terkait dimensi dan spesifikasi teknis kendaraan, disikapi positif oleh agen pemegang merek melalui distributor resminya dengan menyiapkan paket sasis kendaraan berikut karoserinya. Seperti dilakukan Astra UD Trucks selaku distributor UD Trucks di Indonesia, yang menawarkan karoseri versi *stock* alias bodi karoseri truk yang dijual satu paket dengan kendaraannya kepada *end user*. Hal ini dilakukan pihak Astra UD Trucks untuk memenuhi kebutuhan konsumen yang menghendaki unit kendaraan barunya yang dibeli dari *showroom*, siap pakai tanpa harus menunggu lama lagi untuk membuat karoseri dan mengurus segala administrasinya agar laik jalan.

“Alasan utamanya (menyediakan paket karoseri berikut sasis truk) adalah kami berupaya memenuhi kebutuhan konsumen yang dalam waktu singkat harus menyediakan unit siap pakai atau *ready to use*, untuk kebutuhan bisnisnya dengan dimensi sesuai regulasi,” kata Budi Rudianto, *Brand Manager* Kuzer Astra UD Trucks. Senada dengan peruntukannya, pihak Astra UD Trucks sendiri, menurut Budi, menamakan paket jualannya ini dengan istilah *Ready to Use* atau RTU.

Menurut Budi, pihaknya menyasar profil konsumen yang mengutamakan ketersediaan produk dan juga kualitas karoseri. “Tentunya (kualitas karoseri) dijamin sesuai dengan kualitas yang diminta oleh Astra UD Trucks dan dapat diterima oleh konsumen. Kelebihannya dari sisi ketersediaan produk dan juga kualitas karoseri,” ujarnya.



Dilengkapi side guard sesuai regulasi kendaraan angkutan barang

General Cargo & Angkutan Curah Kering

Terkait kualitas karoseri, divisi *Product and Engineering* Astra UD Trucks menyatakan kepada *TruckMagz*, bahwa karoseri RTU ini sudah lulus uji tipe kendaraan bermotor sesuai regulasi pemerintah. Salah satu prosedurnya mensyaratkan harus dipasang semacam *side guard* atau pengaman di sisi kanan-kiri kendaraan. Sebab jika tidak dipasang pengaman samping ini pasti akan ditolak oleh pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, yang berwenang mengeluarkan Surat Keputusan Pengesahan Rancang Bangun dan Rekayasa Kendaraan Bermotor, atau biasa disebut dengan Surat Keputusan Rancang Bangun (SKRB).

Secara regulasi, persyaratan ini juga diatur dalam Peraturan Pemerintah (PP) No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Pasal 132 ayat 2, PP 55 Tahun 2012 menyatakan, penelitian rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor terhadap bak muatan paling sedikit meliputi:

- a. rancangan teknis;
- b. ukuran dan susunan;
- c. material;
- d. pintu, engsel, dan bumper;
- e. Sistem lampu dan alat pemantul cahaya;
- f. Tempat pemasangan tanda nomor Kendaraan Bermotor
- g. Perisai kolong.

Side guard yang dimaksud tadi tidak lain adalah perisai kolong.

Varian yang dijual satu paket dengan RTU ini, yakni Kuzer RKE150 WB3350 4x2R berikut boks aluminium dengan volume 19,7 meter kubik (m³); RKE150 WB3850 4x2R berikut boks besi bervolume 27 m³; serta model RKE150 WB3850 4x2R termasuk bak model *flatbed* ukuran panjang 5.160 milimeter (mm) dan lebar 2.220 mm. Selain itu, varian lain yang *include* dengan karoseri RTU, yakni Quester CWE280 WB3700 6x4R model mixer kapasitas sembilan meter kubik untuk angkutan *ready mix concrete* di sektor konstruksi. “Untuk layanan *after sales service* terutama untuk bodi karoseri RTU, kami bekerja sama dengan perusahaan karoseri pilihan kami untuk mendukung layanan tersebut,” tambah Budi.

Di sini, varian Kuzer memang lebih banyak ditawarkan satu paket dengan karoseri RTU karena diposisikan oleh Astra UD Trucks sebagai andalannya menerobos segmen pasar *general cargo*, termasuk angkutan barang tidak berbahaya jenis barang curah kering seperti semen dan pupuk. Kuzer merupakan truk kategori *light-duty* dari UD Trucks, yang selama ini bermain di kategori *medium-heavy duty truck* di pasar kendaraan komersial Indonesia. Model ini dibekali *output* 150 dk dan torsi 490 Nm dengan dua pilihan *wheelbase* (WB), yaitu WB 3.350 mm yang mulai dipasarkan pada 2018 lalu, dan WB 3.850 mm yang baru dipasarkan awal semester pertama 2019.

Karoseri RTU-nya sendiri diproduksi oleh beberapa perusahaan karoseri rekanan Astra UD Trucks. “Perusahaan karoseri (pembuat karoseri RTU) yang telah bekerja sama dengan kami dan telah dilakukan *training* karoseri, dan juga telah lolos evaluasi kualitas pekerjaan dan kapasitas produksi. Contohnya karoseri WGS, VClas, dan STM,” ucap Budi. Ia menambahkan, Astra UD Trucks juga secara rutin melaksanakan *training* dan evaluasi karoserinya. “Ada *gathering*, jadi komunikasi dan *update* tidak terputus. Kami juga evaluasi dan melakukan QC (kontrol kualitas) hasil karoseri khususnya RTU dan semua karoserinya sudah punya SKRB, jadi pasti terpantau,” ujarnya.

Memang jika melihat nama-nama karoseri pembuatnya, WGS sebagai singkatan dari PT Wira Gulfindo Sarana yang berlokasi di DKI Jakarta; VClas yang merupakan *product brand* milik PT Cipta Laksana Armada Selaras yang juga berdomisili DKI Jakarta; dan STM sebagai inisial dari PT Sukses Tunggal Mandiri di bawah koordinasi BPTD Wilayah VIII Provinsi Banten, semuanya masuk dalam *list* nama perusahaan karoseri yang telah terdaftar di Kementerian Perhubungan dan mempunyai SKRB, sesuai surat imbauan pembuatan karoseri kendaraan bermotor yang dikeluarkan Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen. Perhubungan Darat No.AJ.510/1/2/DJPD/2019 tertanggal 3 September 2019.



Budi Rudianto

Brand Manager Kuzer Astra UD Trucks



Pengepakan

Hashizume Sensei, seorang pengajar dalam pelatihan di bidang logistik, pernah memberikan kuliah yang menjelaskan pentingnya logistik untuk kehidupan (*logistics for life*).

"Pekerjaan logistik, awalnya, ditangani oleh produsen (*maker*)," demikian Hashizume mengawali kuliahnya. Oleh karena itu, pola pikir logistik lebih banyak dari sudut pandang produsen. Aktivitas logistik menghubungkan produksi dengan konsumsi. Aktivitas dari titik produksi (*origin*) ke konsumsi (*destination*) dikenal dengan istilah distribusi, yang mencakup kegiatan penjualan dan kegiatan transportasi.

"Kegiatan distribusi merupakan bagian dari kegiatan logistik yang lebih besar. Distribusi komersial mencakup kegiatan untuk menjual barang perencanaan pasar, periklanan, pemasaran, penjualan, layanan purnajual, dan kegiatan untuk mengangkut barang," terang Hashizume.

Hashizume menambahkan, kegiatan transportasi dalam sistem distribusi mencakup pengepakan (*packaging*), pengiriman, penyimpanan, bongkar muat, dan informasi. Optimalisasi logistik dilakukan dengan meminimalkan biaya logistik, yang merupakan penjumlahan atau sigma (Σ) dari biaya pengepakan, pengiriman, penyimpanan, distribusi, dan biaya informasi.

Biaya logistik sangat bervariasi antarperusahaan. Umumnya, biaya logistik dihitung dari rasio biaya logistik terhadap penjualan. "Rasio biaya logistik untuk perusahaan manufaktur, utamanya produksi *consumer goods* dan *home appliance* berkisar 6,35% sampai 9,7% dari penjualan", papar Hashizume.

Dari biaya logistik tersebut (6,3%), katakanlah sebagai angka 100%, kontribusi biaya logistik terbesar dari biaya transportasi (65,9%), biaya penyimpanan (16,0%), biaya bongkar muat (9,6%), biaya pengepakan (3,8%), dan biaya lain-lain (4,5%).





Satu hal yang berkaitan erat dengan logistik adalah pengepakan. Aktivitas pengepakan harus dimulai saat perencanaan produk dan semakin terlibat secara intensif sejak produk itu jadi. Pengepakan berkaitan dengan efisiensi di setiap titik proses rantai pasokan perusahaan. Pengepakan memengaruhi kegiatan transportasi, penyimpanan, *handling*, dan informasi logistik.

Produk-produk eceran (*consumer goods*) hasil produksi manufaktur dan barang komoditas hasil pertanian memerlukan pengepakan untuk sampai ke tangan konsumen. Pengepakan merupakan salah satu keputusan penting dalam pembuatan produk retail, selain keputusan penentuan atribut produk, *branding*, *labeling*, dan layanan penjualan (Kotler & Armstrong, 2010).

Pengepakan dipandang dari dua perspektif, yaitu pemasaran (*marketing*) dan logistik. Dari perspektif pemasaran, pengepakan atau kemasan berfungsi untuk mengomunikasikan nama produk, *brand*, fitur, dan daya tarik produk secara keseluruhan pada saat dipajang di rak-rak toko eceran. Dalam konteks pemasaran, pengepakan harus didesain menarik dan jelas. Desain pengepakan yang kurang baik, akan membingungkan konsumen sehingga berisiko mengurungkan niat mereka untuk membeli produk tersebut. Dalam hal ini, fungsi utama pengepakan adalah mempromosikan produk agar konsumen tertarik dan membeli produk tersebut. Inovasi perbaikan dan desain pengepakan akan memberikan manfaat dan keunggulan kompetitif bagi perusahaan dibandingkan dengan pesaingnya.



Zaroni

Head of Consulting Division
Supply Chain Indonesia

Dari perspektif logistik, pengepakan menjadi salah satu aktivitas penting dalam manajemen logistik. Pengepakan yang efisien dan efektif akan mampu menghemat biaya logistik dan memudahkan dalam proses aktivitas logistik, utamanya pada saat penanganan (*handling*) produk dalam transportasi, pergudangan, dan distribusi.

Dalam perkembangan terkini, pengepakan produk tidak hanya untuk kemasan dan promosi, tetapi juga menuntut keamanan, keselamatan, dan isu lingkungan. Untuk produk-produk makanan dan minuman, misalnya, pengepakan menjamin kebersihan, higienis, dan kesegaran produk sampai dikonsumsi oleh pengguna.

Isu penting dalam pengepakan mencakup fungsi, jenis, cara, dan perkembangan teknologi pengepakan untuk mencapai efisiensi biaya logistik, keamanan, dan kemudahan dalam proses *handling* di setiap proses logistik. Perhatian manajemen perusahaan terhadap pengepakan semakin serius, terutama karena:

- Perpindahan fisik barang tidak dapat dihindarkan. Sementara, perpindahan informasi dan uang kini dapat dilakukan secara elektronik.

- Penyimpanan dan perpindahan produk membutuhkan pengepakan. Pengepakan dibutuhkan pada saat penyimpanan dan perpindahan di sepanjang jalur logistik dan rantai pasokan.

- Keunggulan kinerja logistik dan rantai pasokan sangat dipengaruhi keunggulan pengepakan.

Pengepakan dapat berkontribusi dalam penurunan biaya logistik, melalui:

- Desain pengepakan secara fungsional.

- Standardisasi pengepakan.

- Pembuatan unit dalam distribusi.

- Spesifikasi pengepakan untuk setiap rute.

- Mengurangi rasio ruang (*space*) moda transportasi dan gudang dengan inovasi pengepakan.

Perspektif logistik

Pengepakan berarti mawadahi, melindungi, menjaga kondisi, memindahkan, dan menginformasikan produk agar terjual dan digunakan konsumen. Pengepakan merupakan gabungan dari ilmu pengetahuan, seni, desain, dan teknologi untuk membungkus, menutupi, atau melindungi suatu produk agar tidak rusak selama proses distribusi, penyimpanan, penjualan, hingga penggunaannya oleh konsumen.

Diperlukan sistem yang terintegrasi dalam menyiapkan suatu produk menjalani proses aktivitas transportasi, penyimpanan di gudang, penjualan, penggunaan akhir, hingga penarikan atau pengembalian produk (*return* dan *logistics reverse*).

Dalam konteks logistik, pengepakan dikelompokkan sesuai tingkatannya, (Hellstrom & Saghir, 2006), yaitu:

- Pengepakan primer, merupakan bahan yang membungkus dan mawadahi langsung suatu produk. Biasanya, membungkus unit terkecil dalam distribusi atau bersentuhan langsung dengan produknya.
- Pengepakan sekunder, digunakan untuk menyatukan beberapa pengepakan primer.
- Pengepakan tersier, menangani pengepakan sekunder dalam jumlah lebih banyak, untuk penyimpanan di gudang dan pengangkutan. Umumnya, dalam bentuk *palletized* yang tersusun rapi untuk dimasukkan dalam kontainer.

Dalam konteks logistik, kategorisasi pengepakan memang fleksibel. Sebagai contoh, plastik *shrink wrap* dapat menjadi pengepakan primer pada saat membungkus langsung produk, tetapi juga dapat berfungsi sebagai pengepakan sekunder pada saat digunakan untuk menyatukan, dan sebagai pengepakan tersier saat digunakan untuk membungkus pengepakan di atas palet.

Pengepakan produk, baik untuk kepentingan pemasaran maupun *logistics handling*, harus memenuhi beberapa persyaratan, antara lain (Tunggono, 2011):

1 Melindungi dan menjaga isi barang. Produk yang disimpan dalam kemasan membutuhkan perlindungan terhadap getaran, benturan, elektrostatik, tekanan, temperatur, dan lain-lain. Selain itu, kemasan harus dapat menjaga produk dari paparan oksigen, air, dan debu. Namun, terkadang, aliran udara justru menjadi faktor penting yang diperlukan untuk memperpanjang umur produk. Butiran-butiran penyerap air ataupun penyerap oksigen digunakan untuk memperpanjang umur dari produk yang dikemas. Untuk pengepakan makanan, kondisi udara yang dikendalikan atau di'cair, bubuk, dan butiran juga memerlukan wadah.

3 Identifikasi dan informasi yang jelas di setiap tahapan proses logistik. Kemasan dan label juga berisi informasi tentang bagaimana menggunakan, menyimpan, mengangkut, menangani, mendaur ulang, dan membuang produk atau kemasan itu sendiri. Untuk obat-obatan, makanan, bahan kimia dan alat-alat kesehatan, pemerintah mengatur informasi apa saja yang harus dicantumkan di kemasan produk. Informasi pada kemasan dan label juga sering kali digunakan untuk pelacakan produk.

4 Daya tarik kemasan dalam pemasaran (market appeal). Pengepakan dan label dapat digunakan oleh tim pemasaran untuk meyakinkan calon pembeli agar membeli produk tersebut. Desain grafis kemasan maupun desain dari kemasan itu sendiri merupakan bagian penting dan inovasi yang terus dilakukan. Komunikasi pemasaran dan desain grafis dibuat pada permukaan bahan kemasan dan, sering pula, dibuat pada *point of sale display*.

5 Keamanan terhadap keutuhan isi kemasan. Pengepakan berperan penting mengurangi risiko keamanan dalam pengiriman. Ada beberapa rancangan kemasan yang dapat digunakan untuk mengurangi risiko pencurian, yaitu dengan memasang alat anti-pencurian, seperti *dye-packs*, *RFID tags*, atau peralatan *monitoring* elektronik yang akan aktif saat melewati suatu titik/alat tertentu dan memerlukan alat khusus untuk menon-aktifkannya. Pengepakan dapat dibuat dengan anti-pendodasan untuk pencegahan pendodasan (pencurian) dan dapat juga dibuat agar tampak bekasnya bila terjadi pendodasan sehingga dapat diketahui dengan cepat. Segel autentisitas dengan *security printing* juga dapat diterapkan dalam pengepakan guna mengindikasikan bahwa kemasan dan isinya tidak dipalsukan.

6 Kemudahan proses penanganan dan perlakuan dalam pengangkutan. Pengepakan harus dirancang agar mudah dalam penggunaan, penanganan secara manual, maupun penanganan dengan mekanisasi atau otomatisasi. Tak hanya itu, pengepakan juga harus dirancang untuk memudahkan dalam pengelompokan, pendistribusian, penumpukan, penyimpanan, *display*, penjualan, tidak membuang ruang, mudah dibuka, mudah ditutup lagi, mudah digunakan, dan dibuang.

Trade-offs

Meskipun termasuk sebagai aktivitas penting dalam manufaktur, transportasi, pergudangan, dan distribusi, pengaruh pengepakan terhadap waktu pemrosesan di sepanjang aktivitas logistik dalam rantai pasokan juga perlu diperhatikan karena akan memengaruhi *lead time* dan biaya logistik.

Sejatinya, pengepakan diharapkan memberikan manfaat dalam fungsinya sebagai informasi dan pelindung produk. Namun, penekanan pada fungsi utama pengepakan dapat memengaruhi kinerja logistik dari aspek *lead time* dan biaya. Perlu pemahaman yang baik terhadap *trade-offs* antara fungsi pengepakan dan kinerja logistik secara keseluruhan.

Lambert et al (1998) mengidentifikasi trade-offs antara fungsi pengepakan dan kinerja logistik dalam aktivitas utama logistik, yaitu transportasi, pergudangan, dan komunikasi.

Aktivitas Logistik	Trade-offs
TRANSPORTASI	
Informasi pengepakan	Penurunan <i>shipment delays</i> ; informasi yang lengkap dalam pengepakan akan mengurangi <i>tracking</i> kiriman yang hilang.
Proteksi pengepakan	Mengurangi risiko kerusakan dan pencurian, tetapi akan menaikkan berat kiriman dan biaya transportasi.
Standardisasi pengepakan	Mengurangi biaya <i>handling</i> , mengurangi waktu tunggu kendaraan untuk bongkar dan muat kiriman, memberikan banyak pilihan moda transportasi, serta mengurangi kebutuhan kendaraan dan peralatan khusus untuk <i>handling</i> kiriman dengan pengepakan standar.
PERGUDANGAN	
Informasi pengepakan Proteksi produk & pengepakan	Mengurangi <i>order filling time</i> dan biaya tenaga kerja. Mengurangi risiko pencurian, kerusakan, dan biaya asuransi. Meningkatkan ketersediaan produk untuk penjualan, meningkatkan biaya simpan (<i>carrying costs</i>).
Standardisasi pengepakan	Mengurangi <i>cube utilization</i> karena peningkatan dimensi ukuran produk. Mengurangi biaya <i>material handling</i> .
KOMUNIKASI	
Informasi pengepakan	Mengurangi biaya komunikasi mengenai produk, seperti biaya telepon untuk menelusuri kiriman atau produk yang hilang.

Pengendalian **inventory**, mulai dari manufaktur, transportasi, gudang, distribusi ke toko-toko retail, dan penjualan ke konsumen akhir, memerlukan sistem pengepakan dan identifikasi, baik secara manual maupun otomatisasi. Untuk memenuhi semua fungsi pengepakan memang diperlukan biaya sehingga akan menentukan biaya dan proses logistik dalam setiap rantai pasokan. Keputusan untuk menekan biaya pengepakan atau tidak memerlukan pertimbangan dan disesuaikan dengan kebutuhan perusahaan.



Muhammad Nuh Nasution

WUJUDKAN JABAR JUARA LOGISTIK

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Muhammad Nuh Nasution kembali terpilih menjadi Ketua Dewan Pengurus Wilayah Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Jawa Barat periode 2019-2024. Pada periode keduanya ini ALFI Jawa Barat memiliki fokus pada peningkatan kompetensi Sumber Daya Manusia melalui program Jabar Logistik Education Center (JLEC).

Program ini dianggap penting sebagai persiapan tren peningkatan investasi di Jawa Barat dan seiring pertumbuhan infrastruktur wilayah seperti telah beroperasinya Bandara Internasional Kertajati di Karawang serta mulai dibangunnya pelabuhan laut Patimban di Subang. Kedua infrastruktur ini diharapkan dapat mendukung pelaku industri agar mampu berdaya saing.

Ke depan ALFI Jawa Barat juga akan mendorong pemerintah daerah agar membuat kebijakan yang mendukung daya saing industri. Terutama terkait kemudahan dalam kegiatan rantai pasok dan distribusi barang. Ditambah menstimulasi pemerintah di level kabupaten agar turut serta meningkatkan daya saing komoditas unggulan yang dimiliki masing-masing daerah.

Lantas bagaimanakah sebenarnya kondisi terkini logistik di Jawa Barat? Apa saja dampak ekonomi telah terbangunnya beberapa infrastruktur? Bagaimana program strategis ALFI Jawa Barat ke depan? Berikut wawancara eksklusif *TruckMagz* bersama Muhammad Nuh Nasution, Ketua DPW ALFI Jawa Barat.



Jajaran pengurus ALFI Jabar bersama Yukki Nugrahawan, Ketua Umum ALFI

Bisa Anda jelaskan kondisi industri logistik di Jawa Barat saat ini?

Logistik Jawa Barat bertumbuh secara alami lebih karena volume normal yang bertambah. Belum terjadinya pertumbuhan secara fundamental akibat adanya suatu *chain reaction* atas sebuah infrastruktur, ekosistem baru atau pun dorongan regulasi hingga detik ini. Cenderung kegiatan logistik menurun pada tahun ini seiring dengan menurunnya kegiatan industri manufaktur.

Apa dampak banyaknya industri manufaktur yang keluar dari Jawa Barat terhadap sektor logistik?

Dampak dari industri manufaktur yang keluar Jawa Barat sudah pasti mengurangi kegiatan logistik serta pendapatan daerah tentunya. Namun hal ini sebenarnya adalah sebuah fenomena yang biasa untuk suatu daerah yang berevolusi ketika akan berubah bentuk dan beradaptasi pada bisnis logistik itu sendiri. Secara fisik bisnis logistik akan terus bertumbuh mengikuti pola evolusi suatu wilayah, komoditas utama, dan perkembangan teknologi logistiknya.

Apa faktor industri manufaktur keluar-masuk dari Jawa Barat? Lebih karena infrastruktur atau pengaruh upah buruh yang tinggi? Atau ada faktor lain?

Dipengaruhi oleh beberapa hal, seperti ketidaksiapan SDM (Sumber Daya Manusia), kompensasi SDM atau kebijakan upah regional. Kemudian dipengaruhi dari ketidakpastian hukum dan regulasi yang dapat mengurangi daya saing industri.

Tetapi seharusnya secara cepat dapat diantisipasi dan diimbangi ketika terkait upah buruh lebih tinggi maka produktivitas harus dioptimalkan. Prioritas jenis manufaktur yang berinvestasi juga yang *high skill labour*. Sehingga membuat sebuah ekosistem logistik yang kompetitif, berdaya saing dengan penetrasi tiga yakni, *infrastructure*, *new logistics ecosystem* dan dorongan regulasi.

Apa infrastruktur strategis yang perlu dikembangkan di kawasan Jawa Barat guna memacu bisnis logistik?

Bila pemerintah pusat memiliki sislognas (Sistem Logistik Nasional), maka tiap daerah perlu membuat Sislogda (Sistem Logistik Daerah). Perbedaan, Sislogda lebih menekan pada efisiensi dan efektivitas rantai pasok atas komoditas unggulan di Jawa Barat. Pada sektor logistik dapat diterapkan dengan membangun *Regional Distribution Centre* sebagai terminal barang lintas wilayah atau propinsi.

Kemudian dikembangkan SDM yang kompeten sehingga banyak terserap di semua industri secara masif dan berdaya saing. Yang pasti untuk prioritas utama adanya kepastian hukum dan regulasi yang menjamin pelaku usaha maupun pelaku industri dapat berdaya saing dan memperluas jaringan pasar komoditasnya.

Bagaimana peran Bandara Kertajati dan Pelabuhan Patimban terhadap sektor logistik? Apa yang ingin diharapkan dari ALFI Jawa Barat terhadap dua infrastruktur tersebut?

Pelabuhan Patimban dan Bandara Kertajati harus memiliki profil layanan yang mendukung pelaku usaha dan industri untuk berdaya saing serta mendorong produktivitas yang lebih baik. ALFI dengan pengalaman dan kompetensi yang dimiliki akan sangat terbuka untuk berdiskusi dengan pemangku kepentingan dan otoritas di kedua infrastruktur tersebut. Seharusnya Patimban dan Kertajati menjadi sangat berpotensi menjadi hub logistik di Pulau Jawa jika melihat populasi industri manufaktur terbanyak saat ini berada di wilayah Jawa Barat

Seberapa efektif keberadaan Pelabuhan Patimban bisa mengurangi beban Pelabuhan Tanjung Priok?

Melihat kondisi Pelabuhan Tanjung Priok yang relatif sulit dijangkau lagi dalam waktu tempuh yang lebih efisien oleh pelaku industri di wilayah Jawa Barat, maka Pelabuhan Patimban dapat memanfaatkan situasi yang terjadi di Tanjung Priok tersebut dengan menjadikan peluang sebagai pelabuhan utama bagi industri di Jawa Barat.

Permasalahan apa saja yang dihadapi pelaku bisnis logistik di Jawa Barat? Bagaimana peran ALFI Jabar untuk mengatasinya?

Banyak kebijakan regulasi daerah yang sering tidak mendukung daya saing industri di Jawa Barat terutama terhadap kemudahan dan kelancaran rantai pasok. Maka wajar saat ini masih banyak pelaku logistik di Jawa Barat yang mengembangkan usahanya ke wilayah di luar Jawa Barat.

Selain itu, kebijakan di tingkat kabupaten masih perlu dibenahi dalam kerangka daya saing industri dan komoditas unggulannya. Maka dari itu ALFI Jawa Barat lebih fokus untuk mengambil kebijakan pengembangan SDM sebagai langkah efektif untuk mengantisipasi kesulitan dan permasalahan investasi di Jawa Barat.

Pergerakan logistik di Jawa Barat saat ini seperti apa setelah terbangunnya Tol Trans Jawa?

Pasca terbangunnya Trans Jawa seharusnya dapat menjadi peluang bagi Jawa Barat untuk mendorong kelancaran pemasaran produk dan komoditas unggulannya ke provinsi lain. Namun saat ini masih belum dapat dimanfaatkan secara optimal bagi pelaku usaha yang berpotensi di Jawa Barat.

Bisa dijelaskan program Jabar Logistik Education Center (JLEC), apa latar belakang program ini? Apa saja programnya?

Mempertimbangkan salah satu kelemahan daya saing industri di Jawa Barat adalah dari potensi SDM dan nilai standar upah regional yang sudah sangat tinggi. Maka ALFI Jawa Barat memfokuskan pada pembangunan SDM yang kompeten, andal, dan tinggi produktivitasnya sehingga mampu mengimbangi nilai upah regional yang sudah tinggi tersebut.

Jika tidak mengembangkan SDM maka akan semakin melemahkan daya saingnya serta mengurangi daya serap SDM dari penduduk Jawa Barat sendiri pada industri yang berada di Jawa Barat. Sehingga ALFI Jawa Barat perlu mengadakan program Education Centre (JLEC), sebagai penyelenggara kegiatan pendidikan vokasi bidang logistik dan rantai pasok.

Apa saja program kepengurusan ALFI Jabar periode 2019 – 2024?

Intinya kami sedang mengusung jargon “Jabar Juara Logisik”, maka diharapkan melalui program Jawa Barat Logistics Education Centre (JLEC) akan dapat mengurangi beban daya saing pelaku logistik di Jawa Barat. Ada juga program lain, seperti Logistics Consultation Program, dan Jawa Barat Logistics Empowerment Program (JLEP), sarana menyediakan bantuan tenaga ahli yang kompeten untuk menjalankan proyek logistik di Jawa Barat.





DFSK Jakarta

MANJAKAN KONSUMEN DENGAN KONVOI BERSAMA HINGGA LAYANAN 24 JAM ROAD ASSISTANT

Layanan purnajual menjadi salah satu poin utama DFSK dalam melakukan pengembangan bisnis di Indonesia. Mulai dari jumlah diler yang tersebar di berbagai daerah, *training* mekanik dengan standar global DFSK, sampai jaminan suku cadang untuk kepastian perbaikan berbagai masalah di kendaraan.

Selain menghadirkan kendaraan berkualitas, DFSK juga mengembangkan jaringannya ke berbagai daerah di Indonesia. Merek otomotif ternama asal Tiongkok ini tengah mempersiapkan 40 diler resmi di berbagai daerah di Indonesia sepanjang tahun 2019 yang siap memenuhi semua kebutuhan pelanggan DFSK di Tanah Air.

Setelah sukses memenuhi target membuka 50 diler di tahun 2018, DFSK bertekad untuk menambah jaringan resminya yang tersebar di berbagai kota-kota besar seperti di Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali, dan Nusa Tenggara. Tahun 2019, Pulau Jawa menjadi fokus penyebaran jaringan diler karena masih menjadi pusat konsumen. Berikut wawancara bersama Arviane D.B. *Public Relations & Digital Manager* PT Sokonindo Automobile mengenai pasar DFSK di Jakarta.



Bagaimana respons pasar atas munculnya DFSK di Jakarta?

Respons pasar terhadap kedatangan DFSK di Indonesia, khususnya Jakarta, sangat baik. Bahkan sekarang ini, Jakarta bersama daerah satelitnya, yaitu Jabodetabek menjadi penyumbang terbesar penjualan DFSK di Indonesia.

Bisa diceritakan tipikal *customer* di Indonesia, khususnya Jakarta ke pemain baru otomotif?

Masyarakat di kota-kota besar pada umumnya terbuka terhadap pemain baru yang menawarkan teknologi baru. DFSK hadir sebagai salah satu pemain baru dengan sejumlah teknologi yang ditawarkan bisa menjadi magnet bagi sebagian masyarakat di Jakarta dan kota-kota besar lainnya.

Nama DongFeng sendiri adalah merek yang sudah cukup terkenal di dunia, apakah itu cukup membantu di awal pengenalan produk-produk DFSK?

DongFeng dan Sokon merupakan pemain besar di Tiongkok dengan teknologi canggih, modern, serta kualitasnya yang mumpuni. Nilai ini yang DFSK bawa ke Indonesia dan coba ditawarkan kepada masyarakat di Indonesia, sebuah merek kendaraan yang syarat dengan kualitas terbaik, teknologi yang canggih, serta performa yang kuat untuk diandalkan untuk berbagai kebutuhan masyarakat.

Apa saja program DFSK dalam mengenalkan produk-produknya?

Kami memiliki sejumlah program untuk memperkenalkan kendaraan-kendaraan kami kepada masyarakat di Jakarta. Mulai dari menghadirkan program penjualan dengan bunga rendah, cicilan ringan, *cashback*, sampai berbagai hadiah untuk pembelian unit kendaraan DFSK. Selain itu, kami juga kerap melakukan sistem jemput bola dengan melakukan pameran di berbagai tempat dan menyediakan unit *test drive* untuk dicoba oleh para konsumen kami.

Bisa dijelaskan bagaimana penjualan produk DFSK enam bulan terakhir?

Penjualan DFSK di Indonesia selama semester satu tumbuh sangat baik. Buktinya adalah penjualan di semester I 2019 mencapai 1.859 unit. Jumlah ini lebih tinggi sebesar 54,91 persen bila dibandingkan dengan penjualan unit kendaraan pada periode Juli hingga Desember 2018 yang berada di kisaran 1.200 unit.

Apa strategi diler dalam memperbesar pasar? Apakah juga ada rencana untuk membangun komunitas pengguna DFSK?

Kami sadar bahwa kami adalah pemain baru di Indonesia yang masih membutuhkan banyak pengenalan kepada masyarakat di Indonesia. DFSK Roxy akan melakukan banyak kegiatan seperti pameran di pusat-pusat keramaian, menawarkan kepada perusahaan-perusahaan untuk pembelian *fleet*, dan paling penting adalah melayani konsumen kami yang sudah ada sebaik mungkin sehingga mereka akan menyebarkan kepuasan pelayanan DFSK kepada konsumen lainnya.





Selain itu, baru-baru ini kami telah menggelar acara Glory Day yang diperuntukkan khusus bagi konsumen pengguna Glory melakukan konvoi bersama dan acara temu komunitas pertama kalinya. Di sini konsumen dapat saling berbagi informasi dengan sesama pengguna bahkan dengan APM DFSK, yaitu PT Sokonindo Automobile. Dari acara ini, kami mulai membentuk sebuah grup Whatsapp untuk mengkomodir para konsumen setia kami.

Bisa diceritakan, bagaimana porsi pasar pickup di Jakarta?

Berdasarkan data *retail sales* DFSK periode Bulan Januari-Agustus, kontribusi penjualan Super Cab untuk area Jabodetabek terhadap penjualan DFSK sebanyak 37 persen.

Jakarta adalah kota besar yang hampir tidak tidur. Apakah ada layanan kepada *customer* dalam hal servis kendaraan di luar jam kerja?

Diler DFSK Roxy ini buka dari pukul 08.00-18.00. Layanan servis kendaraan rutin bagi *customer* mulai jam 08.00-18.00. Bagi para pekerja kantoran di Jakarta, tetap bisa berkunjung ke diler DFSK Roxy dan melakukan servis kendaraannya di akhir pekan karena pada Sabtu dan Minggu pun tetap buka. Selain itu untuk servis rutin kendaraan juga tidak memakan waktu yang lama karena pengerjaan kami sudah ditargetkan sejam pengerjaan rampung. Untuk *emergency case*, DFSK akan melayani 24 jam *road assistant*.

Apakah *customer* Super Cab, juga membandingkan dengan produk kompetitor?

Kami pikir wajar sebelum membeli sebuah barang, konsumen akan membandingkan dengan produk sejenis. Apalagi ini sebuah kendaraan dengan harga yang tidak murah, sehingga mereka akan mencari produk yang terbaik. Namun kami memastikan bahwa DFSK Super Cab siap menawarkan sebuah kendaraan yang *value for money* dengan tenaga yang kuat, muatan lebih banyak, dan biaya perawatan yang terjangkau.

Dengan melihat kelebihan Super Cab, apakah masih ada *customer* yang masih nego harga?

Soal harga tentu ini menjadi pertimbangan ketika seseorang membeli sebuah kendaraan, namun kami yakin bahwa harga yang kami tawarkan untuk DFSK Super Cab adalah nilai terbaik untuk konsumen. Kemudian bagi yang ingin keringanan untuk memiliki DFSK Super Cab, kami memiliki program mulai DP ringan hanya Rp 9 juta atau bahkan tanpa DP sekalipun, serta cicilan ringan mulai dari Rp 100 ribu per hari selama pembelian hingga akhir 2019 dengan syarat dan ketentuan berlaku.

Bagaimana peta penyebaran SuperCab tipe diesel dan bensin di Jakarta? Segmen apa saja yang mendominasi kedua tipe?

DFSK menawarkan dua tipe Super Cab yaitu Bensin dan Diesel. Untuk area Jabodetabek tipe Bensin mendominasi pasar sebesar 73 persen dan Diesel sebanyak 27 persen.



Banyak perusahaan transportasi di Indonesia didominasi perusahaan keluarga. Sayangnya, sebagian besar adalah *customer* yang setia dengan satu merek. Apa kiat-kiat atau terobosan untuk masuk ke *customer* seperti ini?

Kiat-kiatnya adalah kami tetap konsentrasi kepada kendaraan DFSK. Kami akan terus memperkenalkan dan menawarkan keunggulan kendaraan-kendaraan DFSK kepada masyarakat.

Apa tantangan terbesar berjualan pick up di Jakarta?

Tantangan tentu selalu ada bagi kami, persaingan juga tetap ada, tetapi yakin bahwasanya DFSK Super Cab tetap memiliki pasar yang baik di Jakarta. Mengingat banyak kebutuhan akan kendaraan komersial ringan untuk di Jakarta, dan DFSK Super Cab siap melayani kebutuhan konsumen di Jakarta.

Bisa dijelaskan, lebih susah mana antara mempertahankan *customer* atau mencari *customer*?

Semuanya tidak susah karena bagi kami, semua konsumen itu sama. DFSK memiliki moto *All for Customers* dan ini menjadi semangat kami melayani seluruh konsumen kami.

Bagaimana menjaga loyalitas *customer*?

Berbisnis otomotif itu bukan sekadar bagaimana menjual sebuah kendaraan dan kemudian sudah rampung. Masih ada tahapan panjang kepemilikan yang harus dilayani untuk memastikan kendaraan milik konsumen terjaga. Sehingga kami siap melayani segala kebutuhan konsumen akan kendaraan-kendaraan DFSK.



Dimas Haryo Anggoro

Sales Area Manager
DFSK

Bagaimana prioritas antara produk, sales, dan after sales?

Antara kendaraan, penjualan, dan purnajual adalah sebuah satu kesatuan yang tidak bisa dipisahkan. Buat kami, penting untuk memasarkan sebuah kendaraan yang berkualitas tinggi, ditawarkan dengan harga yang terbaik bagi konsumen, serta menjamin kondisi kendaraan melalui pelayanan purnajual. Sehingga ini sebuah proses yang tidak bisa dihindari, dan semuanya menjadi prioritas DFSK dalam melayani konsumennya.

Apa harapan Anda untuk pasar otomotif di Jatim?

Jawa Timur adalah pasar kedua terbesar dari DFSK setelah Jabodetabek. Kami mengharapkan kendaraan-kendaraan DFSK bisa semakin diterima di Jawa Timur dan DFSK bisa melayani konsumen kami sebaik-baiknya.





Data Gaikindo

Diolah oleh: Antonius Sulistyo

Wholesales Pick Up [Light Commercial Vehicle/LCV GVW < 5 ton]

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	36,910	37.92%
2	DAIHATSU	27,372	28.12%
3	MITSUBISHI MOTORS	24,180	24.84%
4	ISUZU	4,762	4.89%
5	TOYOTA	2,330	2.39%
6	DFSK	1,259	1.29%
7	TATA MOTORS	352	0.36%
8	CHEVROLET	118	0.12%
9	HYUNDAI	47	0.05%
	TOTAL PENJUALAN	97,330	100.00%

Wholesales Double Cabin [Light Commercial Vehicle/LCV GVW < 5 ton]

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	4,801	52.23%
2	TOYOTA	3,869	42.09%
3	NISSAN	315	3.43%
4	ISUZU	206	2.24%
5	MAZDA	1	0.01%
	TOTAL PENJUALAN	9,192	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	25,804	56.71%
2	ISUZU	9,573	21.04%
3	HINO	9,435	20.74%
4	TOYOTA	623	1.37%
5	TATA MOTORS	61	0.13%
6	FAW	5	0.01%
	TOTAL PENJUALAN	45,501	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	2,071	37.1%
2	HINO	1,895	33.9%
3	ISUZU	1,451	26.0%
4	UD TRUCKS	165	3.0%
5	FAW	2	0.0%
	TOTAL PENJUALAN	5,584	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW >24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	9,754	66.1%
2	MITSUBISHI FUSO	1,831	12.4%
3	UD TRUCKS	1,745	11.8%
4	ISUZU	726	4.9%
5	SCANIA	357	2.4%
6	FAW	188	1.3%
7	TATA MOTORS	120	0.8%
8	MAN TRUCK	26	0.2%
	TOTAL PENJUALAN	14,747	100.00%

PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN, DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2019

NO	KATEGORI	BULAN									TOTAL PRODUKSI
		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUST	SEPT	
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	12,665	6,730	15,163	10,318	10,894	6,941	13,849	13,043	14,392	103,995
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	7,126	7,065	6,852	5,046	4,358	3,341	5,278	5,231	2,397	46,694
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	668	937	759	712	586	426	607	630	442	5,767
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	2,526	2,012	1,803	1,350	1,201	825	1,430	1,085	610	12,842
	TOTAL PRODUKSI	22,985	16,744	24,577	17,426	17,039	11,533	21,164	19,989	17,841	169,298

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-SEPTEMBER 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-SEPTEMBER 2019	JANUARI-SEPTEMBER 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	97,330	105,583	(8,253)	-8%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	9,192	12,142	(2,950)	-24%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	45,501	57,391	(11,890)	-21%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	5,584	5,127	457	9%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	14,747	21,651	(6,904)	-32%

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-SEPTEMBER 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-SEPTEMBER 2019	JANUARI-SEPTEMBER 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	97,015	102,648	(5,633)	-5%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	9,199	11,209	(2,010)	-18%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	44,641	53,932	(9,291)	-17%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	5,302	5,357	(55)	-1%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	14,469	21,382	(6,913)	-32%

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-SEPTEMBER 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-SEPTEMBER 2019	JANUARI-SEPTEMBER 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	103,995	121,293	(17,298)	-14%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	0%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	46,694	61,827	(15,133)	-24%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	5,767	7,147	(1,380)	-19%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	12,842	19,861	(7,019)	-35%



Iveco Siapkan Range Baru untuk Mining

Teks & Foto: Antonius Sulistyو



PT Chakra Jawara (CJ), distributor utama truk *heavy-duty* Iveco di Indonesia, melihat kondisi sektor pertambangan belum sepenuhnya membaik. Meski demikian, eksistensi *brand* asal Turin, Italia ini masih diperhitungkan para pemain di sektor *mining* Tanah Air. Sejak awal kiprahnya di Indonesia pada tahun 2000, *core business* Iveco memang di pertambangan. Barulah sejak tiga tahun terakhir ini, CJ mencoba mengembangkan sayap ke sektor transportasi logistik dan konstruksi.

"Ini semua kami lakukan secara bertahap untuk memastikan *core business* di tambang masih terjaga, dan di setiap *step* yang coba kami kembangkan di bisnis itu fokusnya pada perbaikan *after sales*. Untuk saat ini kami fokus pada tiga hal, yaitu perbaikan *after sales service*, menghadirkan produk yang dapat meningkatkan produktivitas, serta menghadirkan produk yang bisa menurunkan *cost of production* di sektor tambang," kata Rama Harditya Widodo, *Business Manager Truck & Bus Iveco Indonesia*.

Sementara itu menurut *Commercial Division Head* CJ, Rudhi Wibawa Rusadhi, sasaran jangka pendek perusahaan tentunya ingin terus meningkatkan *brand awareness* sebagai salah satu penyedia truk pertambangan di Indonesia. "Tentu hal ini terkait layanan purnajual kami. Saat ini kami coba meningkatkan layanan kami dari sisi teknisnya, termasuk dalam hal ketersediaan *spare parts*. Perbaikan dari sisi *spare parts* yang kami utamakan adalah terkait ketersediaannya," ujar Rudhi.

Saat ini, menurut Rudhi, jaringan layanan purnajual CJ untuk sektor pertambangan didukung 16 *site support* termasuk cabang. "Mulai dari Kalimantan Utara seperti di Tarakan kemudian Berau dan Sangatta, Balikpapan, Samarinda di Kalimantan Timur, Banjarmasin di Kalimantan Selatan, dan kami juga ada di Timika. Tahun ini segera kami buka satu lagi layanan *after sales* kami di Surabaya. Sehingga totalnya ada 17 poin layanan purnajual Iveco di Indonesia. Cabang di Surabaya memang utamanya untuk *on road*, tetapi tidak menutup kemungkinan untuk melayani *off road* karena kami punya *customer* besar di

Banyuwangi dan itu cukup dekat aksesnya dari Surabaya," jelasnya.

Selain itu, Rudhi menambahkan bahwa target jangka panjang, pihaknya akan memperkenalkan produk-produk truk *heavy-duty* yang belum pernah dipasarkan. "Saat ini kami sudah memasarkan varian-varian, seperti Iveco Trakker 6x4 untuk aplikasi OB (*overburden*). Kemudian kami punya unit *support* mulai dari model Iveco Trakker 6x6 untuk aplikasi *lug truck*, adapula Iveco Astra 6x6, serta model 682 untuk *service truck*," urai Rudhi.

Terkait produk-produk baru Iveco yang belum pernah dipasarkan sebelumnya, Rama mengatakan bahwa Iveco saat ini sedang menyiapkan beberapa model baru untuk dua tahun sampai tiga tahun ke depan. "Beberapa model baru ini mewakili teknologi Iveco yang ada di Eropa yang mau kami coba perkenalkan di Indonesia. Kami yakin *market* Indonesia bisa menerima, dan tentunya hal ini akan membawa dimensi baru bagi para pelaku bisnis truk di Indonesia," ujarnya. Ia menambahkan, beberapa model baru yang mengusung teknologi Iveco di Eropa nantinya akan disematkan di varian Iveco Astra, Iveco Trakker. "Ada satu *range* baru yang sedang kami siapkan. Untuk model 682 memang ada persiapan ke arah sana, namun yang kelihatan dalam dua tahun ke depan ini fokusnya ke Astra dan Trakker terlebih dulu," katanya.

Rama menjelaskan, Iveco 682 juga akan diperbaiki lantaran varian ini merupakan senjata Iveco Indonesia untuk bertarung di sektor transportasi logistik. "Perbaikan di sini dari sisi varian unitnya yang akan lebih lebar dari versi yang ada saat ini. Kemudian dari sisi *engine power* juga akan lebih besar. Kami bersama Chakra Jawara juga menyiapkan paket pembiayaannya, serta perbaikan dari sisi ketersediaan *spare part*-nya. Mengingat industri transportasi logistik ini sangat sensitif dengan harga dan *spare parts*," ujarnya menjelaskan.

Volvo Dynamic Steering Resmi Hadir di Indonesia

Teks & Foto: Antonius Sulistyo



Volvo Trucks resmi memperkenalkan teknologi Volvo Dynamic Steering (VDS) untuk pertama kalinya di Indonesia. VDS merupakan teknologi yang menggabungkan *power steering* hidrolik konvensional dengan motor listrik, yang diatur secara elektronik melalui *electronic control unit* (ECU) dan terpasang di roda kemudi kendaraan. "Teknologi yang dipatenkan ini bermanfaat bagi pengemudi truk di Indonesia di setiap kondisi operasi. Di jalan bebas hambatan, sistem Volvo Dynamic Steering memberikan stabilitas arah kendaraan yang tak tertandingi. Di jalan *off-road* saat kecepatan rendah, truk yang penuh muatan pun akan sangat mudah dikendalikan. Sehingga pengemudi dapat melakukannya dengan satu jari," kata Jurn Terpstra, *Managing Director* PT Volvo Trucks Indonesia, agen pemegang merek Volvo Trucks di Tanah Air.

Sistem VDS diklaim dapat mengurangi tenaga yang dibutuhkan sopir saat mengemudi hingga 85 persen. Selain itu, mampu meredam entakan akibat lubang, jalan tidak rata, jalan berlumpur, pengereman, serta menjaga truk tetap pada jalur yang dipilih pengemudi. VDS bekerja pada sistem kemudi mekanis konvensional serta poros yang terhubung ke roda kemudi. Unit servo hidrolik menghasilkan tenaga yang membantu pengemudi memutar lingkaran kemudi truk.

"Dalam salah satu survei yang kami lakukan sebelumnya, empat dari 10 pengemudi mengeluhkan nyeri di punggung, leher, bahu atau lengan setiap minggunya. Dengan mengembangkan sistem kemudi ini, kami menawarkan kondisi mengemudi yang lebih santai. Kami percaya bahwa Volvo Trucks dapat mendorong kemajuan kenyamanan dan keselamatan mengemudi di Indonesia," kata Jurn.

Volvo Dynamic Steering (VDS) diperkenalkan Volvo Trucks untuk pertama kalinya pada tahun 2013 dan terus mengalami perbaikan. Pada tahun 2018, update fitur seperti VDS dengan fitur Kemudi Eksternal (*External Steering*); VDS dengan fitur Pengaturan Pribadi (*Personal Settings*); VDS dengan fitur Bantuan Stabilitas (*Stability Assist*); dan VDS dengan fitur bantuan untuk menjaga agar laju truk tetap pada jalurnya (*Lane Keeping Assist*).

Saat ini fitur VDS sudah tersedia di Indonesia untuk truk *rigid* dan *prime mover* dengan poros roda depan tunggal (6x4) dan poros depan ganda (8x4), VDS sudah mulai diterima oleh konsumen sektor pertambangan batu bara di Kalimantan.

Hino Tambah Parts Depo Kawasan Timur Indonesia

Teks: Antonius Sulistyo • Ilustrasi Foto: HMSI

PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) selaku agen pemegang merek truk Hino di Tanah Air terus memperbarui layanan purnajualnya, dengan menambah *parts depo* atau sentra suku cadang asli Hino untuk kawasan Indonesia timur. Secara struktur suplai *spare parts*, HMSI tidak langsung menyalurkan suku cadang asli Hino atau Hino Original Part (HOP) ke *partshop* atau *fleet customer*. Tahapan distribusi suku cadang Hino HOP selama ini, dari vendor dikirim ke jaringan depo milik HMSI, seperti Hino Parts Center Jatake-Tangerang, Hino Branch Balikpapan, Hino Branch Medan, Hino Parts Depo Surabaya, dan Hino Parts Depo Banjarmasin, kemudian baru dikirim ke diler-diler Hino seluruh Indonesia.

Depo suku cadang Hino di Makassar ini merupakan depo kelima yang dimiliki Hino Indonesia. Kehadiran *parts depo* Hino di Makassar bertujuan untuk meng-cover kebutuhan suku cadang resmi Hino bagi diler-diler Hino di Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Gorontalo, Sulawesi Utara, Maluku, dan Papua. Hino Spare Part Depo Makassar memiliki total kapasitas penyimpanan suku cadang Hino sebanyak 6.000 item dengan luas area 1.200 m².



"Kami berharap depo baru ini bisa berkontribusi untuk meningkatkan pelayanan purnajual, dan memudahkan distribusi suku cadang resmi ke diler-diler Hino yang terletak di kawasan Sulawesi, Maluku, dan Papua atau Indonesia bagian timur," kata Hiroo Kayanoki, Presiden Direktur HMSI.

Pembukaan depo suku cadang Hino di Makassar diharapkan dapat mempersingkat waktu pengiriman suku cadang asli Hino. Sebelumnya, *lead time* pengiriman untuk area Makasar butuh waktu enam hari, dengan adanya depo Makasar akan lebih cepat menjadi satu hari. Begitu pun untuk Kendari, dari 10 hari menjadi empat hari. Sementara untuk Palu, Gorontalo, Manado dan Maluku, dari sebelumnya yang butuh waktu pengiriman rata-rata 11 hari kini hanya perlu enam hari. Sedangkan untuk Sorong di Papua Barat, dari sebelumnya perlu waktu dua minggu, kini rata-rata waktu pengirimannya hanya satu minggu.



Bokshaul

TINGKATKAN UTILISASI ANGUSPEL

Teks: Abdul Wachid / Foto: Bokshaul



Tren bisnis logistik berbasis digital perlahan memasuki angkutan khusus pelabuhan dengan hadirnya Bokshaul. Sebuah aplikasi yang dikembangkan PT Boksman Asia Anugerah Teknologi (Bokshaul) bertujuan melakukan simplifikasi angkutan kontainer pelabuhan yang selama ini dianggap tidak efisien. Mengingat dari 24 ribu trip setiap hari yang lalu-lalang khususnya di Pelabuhan Tanjung Priok hampir separuhnya merupakan muatan kosong.

"Hampir 12 ribu truk yang lalu-lalang itu kosong, sangat dasyat kalau jumlah sebesar itu bisa kita manfaatkan. Kami bilang itu

pergerakan tanpa nilai tambah, di mana truk berjalan tanpa menghasilkan apa-apa. Bokshaul hadir sebagai enabler sekaligus agregator," kata Johannes M. Situmorang, *Chief Executive Officer* Bokshaul.

Selain menyasar perusahaan *trucking*, Bokshaul juga akan menjaring perusahaan *shipping line*, depo kontainer, dan pemilik barang (ekspor & importir). Johannes mengatakan, semua pihak yang bergabung akan mendapatkan keuntungan melalui ekosistem yang dibangun lewat aplikasinya. Terutama pemilik armada yang kerap kali mengeluh sepi muatan akan menikmati peningkatan utilitas.

"Hasil riset internal kami, angkutan khusus pelabuhan rata-rata per harinya mendapat 0,8 trip saja. Itu berarti dalam sebulan mereka mendapatkan 20 trip saja. Kondisi tersebut tentu saja membuat *break event point* mereka akan semakin lama, bisa tujuh sampai delapan tahun per armada," katanya.

Diketahui pergerakan truk kontainer diawali dari pelabuhan menuju ke kawasan industri. Setelah melakukan kegiatan bongkar muat, truk akan menuju ke depo untuk mengembalikan kontainer kosong. Nantinya lewat Bokshaul, truk yang bermuatan kosong tersebut dapat terutilitas sekaligus mempercepat kegiatan ekspor.

DRC Radial D841

UMUR PAKAI HINGGA 100 KILOMETER

Teks: Abdul Wachid / Foto: DRC Radial

Pasar ban kendaraan niaga semakin kompetitif seiring kemunculan banyak merek baru dari dalam dan luar negeri. Terbaru DRC Radial, merek dagang asal Vietnam yang didatangkan oleh PT Star Sparta Indonesia sebagai distributor resmi. DRC Radial meramaikan pasar ban dalam negeri dengan menawarkan tiga produk andalannya, yakni D841, D821, dan D911.

Di antara ketiganya tipe D841 menjadi terlaris untuk sektor kargo dan logistik. Varian produk ini memiliki kelebihan mampu melakukan pelepasan panas yang baik dan tahan terhadap sayatan. Memiliki pembuangan air yang baik sehingga mampu mengoptimalkan pengereman pada kondisi basah. Ditambah di negara asalnya rata-rata penggunaan ban DRC Radial bisa mencapai 70 ribu hingga 100 ribu kilometer.

Terkait mutu produk, Daniel, *Sales Manager* B2B PT Star Sparta Indonesia menjelaskan pihak

pabrikan selalu mengutamakan keselamatan pada setiap tahap pengembangan dan siklus hidup ban dari penelitian, produksi, dan penggunaan. Kemudian selama fase penelitian dan pengembangan, pabrikan mengidentifikasi tiga elemen inti, keselamatan, kenyamanan, dan keramahan lingkungan.

Jadi dalam produksi ban PT Star Sparta Indonesia selalu memasukkan tiga hal tersebut. "Kami tergolong sangat baru memasuki pasar ban ini, baru sekitar tiga bulan. Saat ini transaksi penjualan masih banyak di daerah Sumatera Utara, untuk Jakarta ada tapi belum banyak. Ke depan kami optimis secara penjualan akan terus tumbuh seiring pemerintah menggenjot infrastruktur jalan," katanya.



Topre Refrigerator

REFRIGERATOR DAN BOX DIPRODUKSI BERSAMAAN

Teks: Abdul Wachid / Foto: Topre

Penggunaan truk berpendingin semakin pesat seiring pertumbuhan industri ritel dalam negeri yang merambah berbagai daerah. Lewat truk berpendingin pengiriman makanan segar, dingin, dan beku dapat mengurangi risiko rusaknya makanan atau terjadinya kadaluwarsa. Di antara banyak distributor refrigerator di Tanah Air, PT Topre Refrigerator Indonesia menjadi salah satu penyuplai refrigerator yang telah mampu menjual 800 unit selama tiga tahun terakhir.

"Sebagian lagi produk kami ekspor ke luar negeri seperti ke Filipina. Beberapa perusahaan besar seperti Indofood, ACL Logistics, Dunex, dan Dakota telah menggunakan produk kami. Kami satu-satunya manufaktur asal Jepang yang memiliki sistem produksi terintegrasi untuk unit (refrigerator) dan box," kata Sandi Kurniawan, *Production Engineering & Service* PT Topre Refrigerator Indonesia.

Ia menambahkan, lewat proses produksi yang integrasi tersebut dapat mengurangi risiko kegagalan produksi. Mengingat sering terjadi beberapa kasus bahwa antara pabrikan box dengan penyuplai refrigerator saling menyalahkan ketika terjadi gagal produksi. Kondisi tersebut tentu sangat merugikan konsumen terlebih jika tidak ada jaminan garansi.



Di Indonesia, Topre memasarkan produk unggulannya FL Series yang terdiri dari empat varian. Berbagai jenis kendaraan dapat disesuaikan penggunaannya mulai truk ringan hingga truk kargo berat. Box yang digunakan Topre terbuat dari *fiberglass reinforced plastic*, dengan keunggulan permukaan lebih halus, antigores, dan mudah dibersihkan.

Zonasea

APLIKASI KAPAL KARGO PERTAMA

Teks: Abdul Wachid / Foto: Zonasea

Saat ini tren kemunculan perusahaan rintisan logistik masih didominasi di bidang angkutan darat dan sektor pergudangan. Namun, belakangan telah muncul *platform* logistik yang mengkhususkan diri angkutan kapal laut, yaitu Zonasea. Sebuah *platform marketplace* untuk mempertemukan kapal dengan pemilik muatan.

Aplikasi ini menawarkan beberapa benefit, seperti tanpa perantara alias menghubungkan langsung pemilik kapal dengan pemilik barang. Menggunakan teknologi algoritma yang mampu menghitung rute terbaik untuk kapal secara otomatis dalam hitungan detik. Ditambah diklaim memiliki akurasi terhadap informasi muatan terbaru sesuai dengan jenis dan kapasitas kapal.

"Di Indonesia itu banyak sekali mediator atau broker. Dari broker-broker tersebut sebagian tidak bertanggung jawab, maka Zonasea hadir salah satunya untuk itu. Kami punya sistem untuk melakukan verifikasi profil pemilik kapal untuk memastikan bahwa mereka benar-benar punya kapal," kata Rolan Permana, *Chief Executive Officer* Zonasea.



Tak hanya pemilik kapal yang diverifikasi, pihak Zonasea juga melakukan verifikasi terhadap pemilik barang. Verifikasi yang dimaksud dimulai dari legalitas perusahaan, aset yang dimiliki hingga jenis muatan yang akan diangkut.

Roland mengatakan, perkembangan saat ini Zonasea masih pada tahap uji coba dengan mengajak pemilik kapal maupun barang bergabung secara gratis. "Jadi mereka yang sudah gabung bisa mencoba dulu apakah Zonasea memberi manfaat secara bisnis. Sebagai pionir, sejauh ini respons pasar cukup bagus terlebih INSA (Indonesian National Shipowners Association) *welcome* dengan kehadiran kami," tambahnya.



Indeks Harga Truk Bekas

MERЕК	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 110 SDL	2010	Rp 115 juta-Rp 120 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2011	Rp 105 juta-Rp 110 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2011	Rp 110 juta-Rp 115 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2011	Rp 120 juta-Rp 130 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2011	Rp 135 juta-Rp 145 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2012	Rp 135 juta-Rp 145 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2013	Rp 135 juta-Rp 140 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2013	Rp 145 juta-Rp 155 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2013	Rp 130 juta-Rp 140 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2013	Rp 200 juta-Rp 215 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2014	Rp 135 juta-Rp 140 juta
Hino 300	Dutro 130 MDL	2014	Rp 145 juta-Rp 155 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2015	Rp 140 juta-Rp 145 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2016	Rp 160 juta-Rp 165 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2017	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2017	Rp 160 juta-Rp 170 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2017	Rp 190 juta-Rp 195 juta
Hino 300	Dutro 130 MD	2017	Rp 190 juta-Rp 195 juta
Hino 500	SG 260 TI	2005	Rp 180 juta-Rp 195 juta
Hino 500	FM320TI	2007	Rp 285 juta-Rp 300 juta
Hino 500	FM260JM	2007	Rp 350 juta-Rp 355 juta
Hino 500	SG260J	2008	Rp 300 juta-Rp 310 juta
Hino 500	SG260J	2009	Rp 310 juta-Rp 320 juta
Hino 500	FG235TI	2009	Rp 295 juta-Rp 310 juta
Hino 500	FL235TI	2009	Rp 360 juta-Rp 375 juta
Hino 500	SG260TI	2010	Rp 300 juta-Rp 335 juta
Hino 500	FM320TI	2010	Rp 355 juta-Rp 400 juta
Hino 500	FM260TI	2011	Rp 390 juta-Rp 405 juta

Hino 500	FG235TI	2011	Rp 395 juta-Rp 415 juta
Hino 500	FG235J	2011	Rp 330 juta-Rp 350 juta
Hino 500	FL235TI	2012	Rp 390 juta-Rp 405 juta
Hino 500	FM320TI	2012	Rp 345 juta-Rp 360 juta
Hino 500	FG235JP	2012	Rp 285 juta-Rp 305 juta
Hino 500	FL235JW	2012	Rp 400 juta-Rp 435 juta
Hino 500	SG260TI	2012	Rp 450 juta-Rp 490 juta
Hino 500	FL235TI	2012	Rp 490 juta-Rp 500 juta
Hino 500	FM260TI	2013	Rp 420 juta-Rp 435 juta
Hino 500	FM260JW	2013	Rp 650 juta-Rp 670 juta
Hino 500	FL235JW	2013	Rp 450 juta-Rp 470 juta
Hino 500	FG235JP	2014	Rp 450 juta-Rp 465 juta
Hino 500	FM320TI	2014	Rp 730 juta-Rp 750 juta
Hino 500	FL235TI	2014	Rp 425 juta-Rp 440 juta
Hino 500	FM260JM	2014	Rp 665 juta-Rp 685 juta
Hino 500	FM220TI	2014	Rp 390 juta-Rp 410 juta
Hino 500	FL235JW	2014	Rp 430 juta-Rp 455 juta
Hino 500	FJ190TI	2014	Rp 290 juta-Rp 300 juta
Hino 500	FG235TI	2015	Rp 390 juta-Rp 405 juta
Hino 500	FC190TI	2015	Rp 300 juta-Rp 320 juta
Hino 500	SG260TI	2015	Rp 490 juta-Rp 500 juta
Hino 500	FM285JD	2016	Rp 780 juta-Rp 810 juta
Hino 500	SG260TI	2017	Rp 530 juta-Rp 550 juta
Hino 500	FG235TI	2017	Rp 470 juta-Rp 490 juta
Hino 500	SG260TH	2018	Rp 735 juta-Rp 750 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2011	Rp 75 juta-Rp 80 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2012	Rp 90 juta-Rp 105 juta
Isuzu Elf	NKR71	2013	Rp 130 juta-Rp 140 juta
Isuzu Elf	NKR71HD	2013	Rp 140 juta-Rp 145 juta

Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 120 juta-Rp 125 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 135 juta-Rp 150 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 155 juta-Rp 160 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2016	Rp 135 juta-Rp 145 juta
Isuzu Elf	NKR 71 LWB	2016	Rp 205 juta-Rp 210 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 230 juta-Rp 235 juta
Isuzu Giga	FVZ34P 285PS	2012	Rp 330 juta-Rp 340 juta
Isuzu Giga	FVM240 240PS	2012	Rp 315 juta-Rp 350 juta
Isuzu Giga	FTR90S 210PS	2014	Rp 280 juta-Rp 295 juta
Isuzu Giga	FVM34Q 240PS	2014	Rp 345 juta-Rp 385 juta
Isuzu Giga	FVM34W 240PS	2015	Rp 390 juta-Rp 400 juta
Isuzu Giga	FVR34P 240PS	2016	Rp 420 juta-Rp 440 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 140 juta-Rp 145 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 150 juta-Rp 160 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 180 juta-Rp 205 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2013	Rp 195 juta-Rp 215 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 136PS HD-L	2013	Rp 200 juta-Rp 220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2014	Rp 205 juta-Rp 215 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2015	Rp 210 juta-Rp 220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2016	Rp 220 juta-Rp 230 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2017	Rp 290 juta-Rp 300 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2006	Rp 240 juta-Rp 260 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2011	Rp 315 juta-Rp 330 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517	2012	Rp 335 juta-Rp 340 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2012	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Mitsubishi Fuso	FN 627	2012	Rp 800 juta-Rp 830 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2012	Rp 340 juta-Rp 350 juta

Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 550 juta-Rp 580 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 590 juta-Rp 600 juta
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 60 juta-Rp 65 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 65 juta-Rp 70 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 75 juta-Rp 85 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 80 juta-Rp 90 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 90 juta-Rp 95 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 110 juta-Rp 115 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 115 juta-Rp 125 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 130 juta-Rp 135 juta
Toyota Dyna	130 XT	2012	Rp 125 juta-Rp 135 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 150 juta-Rp 170 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 140 juta-Rp 145 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 190 juta-Rp 210 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 210 juta-Rp 225 juta
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 215 juta-Rp 230 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 250 juta-Rp 275 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 260 juta-Rp 270 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 255 juta-Rp 265 juta
UD Trucks	PK260CT	2009	Rp 250 juta-Rp 270 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 280 juta-Rp 290 juta
UD Trucks	PK 215	2010	Rp 295 juta-Rp 310 juta
UD Trucks	PK260CT	2013	Rp 385 juta-Rp 400 juta
UD Trucks	PK260CT	2014	Rp 430 juta-Rp 450 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 640 juta-Rp 665 juta

CATATAN :Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan tanggal 25 Oktober 2019. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik unit truk bekas di Jakarta, Tangerang, Bekasi, Surabaya, Lampung. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.



MAINTENANCE SLACK ADJUSTER

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Pada rem angin, *slack adjuster* adalah bagian terpenting dari sistem rem. Karena itu adalah komponen paling akhir dari rangkaian yang menghubungkan sistem pneumatik dan rem. *Slack adjuster* adalah tuas yang mengubah gaya dorong dari angin ke *chamber*, lalu diubah menjadi torsi yang menggerakkan *brake camshaft* dan akhirnya kendaraan berhenti.

Wahyu Suwarno Kepala Bengkel Rama Bangkit Jaya Krian menjelaskan, "*Slack adjuster* terdiri dari empat komponen dasar, yaitu *body*, *worm*, roda gigi dan sekrup *adjuster*. Sekrup *adjuster* berfungsi untuk menyesuaikan kencang atau kendurnya kampas rem. *Slack adjuster* memanfaatkan prinsip kerja ulir dan roda gigi. Pabrik memproduksi *slack adjuster* dengan berbagai ukuran panjang lengan dan konfigurasi lebar ulirnya."

Slack adjuster bekerja dengan komponen lain pada sistem rem. Saat pedal rem diinjak, tekanan udara memberikan gaya dorong ke *chamber* dan *pushrod* untuk bergerak. Gaya ini menyebabkan gerakan rotasi *slack adjuster*, yang pada proses selanjutnya memutar *camshaft*. Ini yang menyebabkan "S" *cam* bergerak mengaktifkan

kampas rem lalu bergesekan dengan tromol. Saat rem dilepaskan, tekanan udara akan keluar dari *chamber*. Pegas pada *chamber* meregang kembali dan kampas rem juga kembali seiring pegas mengembalikan "*S*" *cam*, *camshaft*, *slack adjuster* ke posisi semula.

Ada beberapa prosedur penyetelan *slack adjuster*. Wahyu menjelaskan dua metode paling sering digunakan. "Kedua metode pastinya diawali dengan memarkir kendaraan di lokasi yang memiliki permukaan rata dan solid, lalu dongkrak roda yang akan diservis. Setelah itu lepaskan dudukan rem," jelasnya. Tahap pertama adalah pemeriksaan fungsi rem. Ada dua metode yang bisa digunakan, sebagai berikut.

A. Metode konvensional

Periksa spesifikasi rem angin. Pastikan tekanan angin terukur 100 psi. Uji kontraksi pegas untuk menentukan seberapa besar interval kampas rem hingga menyentuh tromol.

B. Metode alternatif

Periksa panjang lengan *slack adjuster*. Ukur perpanjangan *pushrod* secara manual dari kampas rem hingga menyentuh tromol, jika interval jarak terlalu panjang dari rekomendasi pabrikan, ini artinya rem perlu disetel ulang.

Penyetelan rem

A. Metode konvensional

Dongkrak roda yang akan disetel hingga roda bisa berputar dengan tangan. Sambil memutar roda, putar sekrup *slack adjuster* hingga roda terasa mulai tertahan. Setelah itu kendurkan hingga putaran roda terasa bebas.

B. Metode alternatif

Terlepas dari spesifikasi *chamber* atau panjang lengan *slack adjuster*, setel sekrup hingga secara manual kampas rem menyentuh tromol. Setelah disetel, periksa kekuatan daya henti rem dengan dengan memukul tromol menggunakan palu. Ketika kampas rem menjauh dari tromol dan terdengar bunyi gesekan, menandakan rem perlu disetel ulang hingga bunyi gesekan tidak terdengar.

Perawatan preventif

Semua jenis *slack adjuster* memerlukan perawatan yang sama setiap beberapa periode. "Periksa tekanan angin dari *pushrod* setiap 12 ribu km. Pegerakan pegas harus sesingkat mungkin menggerakkan kampas rem tanpa ada bunyi gesekan. Periksa operasional *slack adjuster* setiap 800 ribu km dengan melumaskan *grease* pada komponen rem," katanya.

1 Lepaskan tutup karet dari lubang *grease*.

2 Cari sisi mana dari *slack adjuster* yang bisa diakses untuk memasukkan *grease*. Gunakan *grease gun* untuk melumasi komponen.

3 Pasang baut penyumbat di sisi lain cover.

4 Masukkan *grease* secara perlahan hingga dorongan *grease gun* terasa mulai berat.

Tes fungsi rem

1 Injak pedal rem dan periksa apakah *slack adjuster* berputar bebas.

2 Lepaskan rem dan periksa kembali *slack adjuster* ke posisi semula tanpa terasa ada hambatan mekanisme.

3 Ketika rem dilepaskan, periksa sudut yang dibentuk oleh lengan *slack adjuster* dan pengukur *pushrod* harus lebih besar daripada 90 derajat. *Slack adjuster* harus disetel pada sudut yang sama.

4 Pada posisi mengerem, periksa sudut yang dibentuk oleh *slack adjuster arm* dan pengukur *pushrod* harus sedikit lebih besar daripada 90 derajat. Atur semua sudut *slack adjuster* pada ukuran yang sama.

Penggantian *Slack Adjuster*

Saat mengganti *slack adjuster* dengan tipe lain, perlu untuk mencocokkan torsi level dan panjang lengan, diameter *yoke pin*, dan lebar roda gigi. Jika memungkinkan perlu juga untuk memastikan jarak *clearance* antara posisi meregang dan posisi normal.

A. *Slack adjuster* dengan mekanisme kunci dan *cover*.

1. Lepaskan kuncian yang dikaitkan dengan *cover*.
2. Lepas tutup *seal*.
3. Sebelum melepas *worm shaft*, ukur panjang sekrup ke *slack adjuster*. Pengukuran ini penting untuk mengetahui referensi kedalaman ketika *worm shaft* dipasang kembali.
4. Tekan *worm shaft* dengan menekan pada ujung yang berlawanan dengan sekrup *adjuster*.
5. Lepaskan *worm shaft*, kuncian *worm shaft*, dan pegas pengunci *worm shaft*.
6. Lepaskan *worm* dan roda gigi *slack adjuster* dari rangkaian *slack adjuster*.

B. *Slack adjuster* dengan mekanisme kunci.

1. Lepaskan cincin penahan yang dikaitkan dengan *cover*.
2. Lepaskan sekrup yang mengunci *worm*.
3. Tekan kuncian *worm* dan lepaskan mur *pin*-nya.
4. Lepaskan kuncian *worm* dan pegas *worm*.
5. Buka mur *worm*.
6. Lepaskan *worm shaft*, kuncian *worm* dan roda gigi dari *slack adjuster*.
7. Sebelum melepas *worm shaft*, ukur ketinggian dari atas sekrup ke *slack adjuster*. Pengukuran ini berguna untuk memasang kembali *worm shaft*.

Pembersihan dan Inspeksi

Cuci semua bagian dalam *slack adjuster* dan keringkan. Periksa bagian-bagian dan ganti bagian mana pun yang menunjukkan tanda-tanda keausan atau kerusakan.

A. *Slack adjuster* dengan mekanisme kunci dan *cover*.

1. Pasang *worm* dan roda gigi *worm* ke *slack adjuster*.
2. Posisikan lalu tekan *worm shaft* dan kuncian *worm shaft*. Sisa bagian *worm* yang belum terlihat harus sejajar dengan *pin slack adjuster*. Pastikan ketika menekan *worm shaft* ke dalam, sudah mengetahui jarak antara bagian atas dari sekrup *adjuster* ke ujung *worm*.
3. Pasang *cover* dan kuncian *cover* dengan perlahan.
4. Pasang tutup *seal* baru.
5. Lumasi dengan *grease* pada bagian yang bergesekan.



B. *Slack adjuster* dengan mekanisme kunci.

- 1 Tekan *worm shaft* ke dalam *worm*. Penanganan ini harus dilakukan secara perlahan untuk memastikan *worm shaft* tidak tergores ketika ditekan ke dalam.
- 2 Pasang *worm shaft*, *worm*, dan roda gigi ke dalam *slack adjuster*.
- 3 Pastikan saat menekan *worm shaft* ke dalam, mekanik sudah mengetahui jarak antara bagian atas sekrup *adjuster* dan ujung *worm*. Ini untuk mengonfirmasi bahwa pengaturan interval tidak ada yang berubah antara sebelum dan sesudah dibongkar.
- 4 Pasang *pin* kunci *worm* ke dalam mur *worm*.
- 5 Putar mur *worm* ke dalam *slack adjuster*.
- 6 Pasang kunci *worm* dan pegas kunci *worm*.
- 7 Tekan kunci *worm* dan pasang pin mur kunci *adjuster*.
- 8 Pasang sekrup *adjuster* pada mur *worm*.
- 9 Pasang *cover* dan tutup mur lalu kunci dengan ring penahan.
- 10 Lumasi *slack adjuster* pada bagian yang bergerak.

C. *Slack adjuster* tanpa bandul pengunci.

- 1 Pasang pegas *plunger* dan *plunger*.
- 2 Pasang roda gigi *slack adjuster*.
- 3 Jika *worm* sudah dilepas dari *shaft*, *worm* baru harus segera dipasang.
- 4 Pasang *worm* dan *shaft*. Pastikan saat menekan *worm shaft* ke dalam, mekanik sudah mengetahui jarak antara bagian atas sekrup *adjuster* dan ujung *worm*. Ini untuk mengonfirmasi bahwa pengaturan interval tidak ada yang berubah antara sebelum dan sesudah dibongkar.
- 5 Pasang *cover* dan ring penahan.
- 6 Pasang kunci pada mur *worm* dan kencangkan. Tekuk pada kedua ujung yang terlihat untuk menahan kawat terlepas.
- 7 Pasang pegas *plunger* dan kunci *plunger*.
- 8 Pasang *cam lock* dan *pin lock*.
- 9 Lumasi *slack adjuster* dengan *grease*.

D. *Slack adjuster* dengan bandul pengunci.

- 1 Pasang *worm* dan roda gigi *worm* ke *slack adjuster*.
- 2 Tekan *worm shaft* ke dalam *worm*. Bandul dalam *worm shaft* harus disejajarkan dengan lubang kunci. Pastikan saat menekan *worm shaft* ke dalam, mekanik sudah mengetahui jarak antara bagian atas sekrup *adjuster* dan ujung *worm*. Ini untuk mengonfirmasi bahwa pengaturan interval tidak ada yang berubah antara sebelum dan sesudah dibongkar.
- 3 Pasang *cover* dan ring penahan.
- 4 Pasang mekanisme kunci, pegas, dan bandul. Putar sekrup untuk memberi ruang pada bandul sehingga sejajar dengan *shaft*. Periksa kekencangan sekrup *adjuster* untuk memastikan bandul sudah pada tempatnya.
- 5 Sebelum memasang tutup *seal*, berikan sedikit lapisan *grease* pada bagian *shaft*. Akhiri dengan memasang tutup *seal* baru.
- 6 Lumasi *slack adjuster* pada bagian yang bergerak.



PRAKTIK ODOL DI PELABUHAN & DAMPAKNYA

Teks: Abdul Wachid / Foto: YKTI



Penyusunan muatan tambahan sebelum truk masuk ke kapal

Keberadaan truk overdimensi dan overload (ODOL) di Indonesia belakangan ini semakin dipersoalkan. Yayasan Transportasi Keselamatan Indonesia (YKTI) mencermati dampak negatif akibat truk ODOL tidak hanya sebatas pada kerusakan infrastruktur jalan, namun juga menyangkut kapal dan pelabuhan.

Masalah tersebut patut mendapat perhatian serius dari semua pemangku kepentingan terkait sebab menyangkut aspek keselamatan kapal, termasuk para penumpang, kendaraan dan muatannya. Terlebih di Indonesia terdapat sejumlah penyeberangan vital menggunakan kapal Ro-Ro Pax (*Roll On-Roll Off* pengangkut penumpang).

RAWAN KEBAKARAN DAMPAK DARI OVERDIMENSI

Dampak serius dari truk SOD dapat diulas berdasarkan faktor dimensi, yaitu vertikal dan horizontal. Dimensi vertikal terkait ketinggian truk SOD beserta muatannya, sedangkan horizontal mengenai lebar dan panjang truk SOD dan muatannya. Masing-masing menimbulkan risiko buruk bagi pelayar dan muatan di atas kapal dalam hal pemadaman kebakaran dan akses darurat.

Renan mengatakan, ketinggian truk beserta muatannya pada truk SOD akan melampaui aturan tinggi maksimal truk, yakni lebih kurang setinggi 4,2 meter. Padahal ketika truk akan memasuki kapal sudah diberi palang ketinggian maksimal dan aturannya sudah dipampang pada rambu berukuran besar. Pada kondisi ini, bagian atas muatan truk akan dekat sekali dengan *sprinkler* yang terpasang di langit-langit geladak kendaraan.

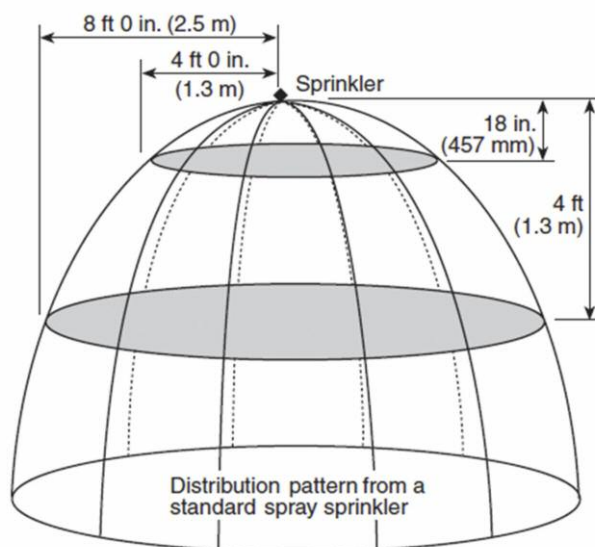
YKTI menilai diperlukan kajian terhadap keselamatan lebih lanjut terkait dampak truk ODOL pada angkutan laut. Diketahui, dengan menggunakan kapal Ro-Ro Pax muatan di dalam truk tidak perlu dipindahkan ke dalam peti kemas. Tapi cukup truk beserta muatannya dapat langsung menyeberangi selat menggunakan kapal Ro-Ro Pax.

Pengamatan YKTI, overdimensi (OD) pada truk yang menyeberangi suatu selat menggunakan jasa kapal Ro-Ro Pax dapat digolongkan menjadi dua jenis. Pertama adalah OD bersifat tetap sebagaimana lazim terlihat di jalan raya, di mana muatan menyembul melewati ketinggian bibir bak muatan, baik ke atas maupun ke belakang.

Sementara, jenis kedua merupakan overdimensi yang bersifat sementara, di mana truk hanya terjadi ketika truk menjelang masuk ke kapal. Untuk jenis kedua ini selanjutnya disebut super-overdimensi (SOD) sebab truk biasanya berupa penambahan muatan di atas bak muatan, di kolong kendaraan, di depan bumper, dan di belakang bak muatan. Truk SOD akan terlihat aneh karena lebih panjang dan lebih tinggi daripada biasanya.

“Situasi SOD tergolong unik karena hanya terlihat di area pelabuhan. Truk SOD tidak akan dapat bergerak lincah di jalan. Jadi, SOD memang disengaja hanya terjadi ketika truk di kapal saja. Tujuan praktik SOD seperti ini untuk mengurangi biaya pengiriman barang,” kata Renan Hafsar, Peneliti Bidang Perhubungan Laut YKTI.

Sebagai contoh, ada dua truk dengan muatan penuh harus membayar total biaya pengiriman sebesar dua kali. Jika dikirim hanya dengan satu truk alias dua muatan tersebut dipusatkan di satu truk, maka biayanya menjadi setengahnya saja. Dalam melakukan hal tersebut, muatan ditambah sebelum masuk ke kapal. Di pelabuhan tujuan, truk yang siap menampung muatan sudah siap menunggu sebagian muatan tersebut.



Ilustrasi penyebaran air oleh sprinkler (sumber: ASHE)

Sprinkler bekerja dengan menyemprotkan air pemadam kebakaran ke sekitarnya dengan radius tertentu. Karena jarak antara *sprinkler* dan muatan pada truk SOD terlalu dekat, maka luas wilayah yang dapat dibasahi oleh *sprinkler* menjadi jauh berkurang. Misalkan jika *sprinkler* tidak terhalang dapat membasahi area berdiameter lima meter, tapi karena terhalang muatan truk SOD menjadi kurang dari setengah meter saja.

Bahkan, tidak sedikit di lapangan ditemukan kasus kepala *sprinkler* patah akibat tersangkut muatan di truk. Tanpa ada kepala *sprinkler*, air yang seharusnya memancar ke sekeliling *sprinkler* justru mengucur ke satu titik saja. Ketika ada kebakaran di geladak kendaraan, air tidak dapat menjangkau titik api dengan baik.

"Truk SOD yang berukuran panjang dan lebar luar biasa akan menyulitkan pergerakan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, pada Pasal 20 dinyatakan bahwa jarak minimal sisi kendaraan adalah 60 cm, sedangkan jarak muka-belakang adalah 30 cm," terang Renan.

Namun demikian, keberadaan truk SOD tersebut akan menyulitkan pergerakan orang di geladak kendaraan. Awak truk akan sulit keluar dari truk untuk naik ke geladak akomodasi. Awak kapal juga sulit untuk bergerak di sela-sela kendaraan ketika melakukan patroli atau sedang melakukan pemadaman menggunakan alat pemadam api ringan atau hidran.

Hampir semua kasus yang ditangani oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menunjukkan hasil mengejutkan pada kasus kebakaran di atas kapal Ro-Ro Pax. Ketika terjadi kebakaran pada geladak kendaraan, sebagian besar berakhir dengan kegagalan karena awak kapal tidak dapat menjangkau sumber api akibat akses yang terlalu sempit.

Akibatnya, kebakaran terus meluas ke semua kendaraan dan kapal. Pada kecelakaan kebakaran di Ro-Ro Pax, korban jiwa juga sering terjadi, terutama pada penumpang atau awak kendaraan yang terjebak di kendaraannya. Sebagian dari mereka enggan naik ke geladak akomodasi karena akses yang sulit dari kendaraan ke tangga.



Renan Hafsar

Peneliti Bidang perhubungan laut
YKTI

OVERLOADING TIMBULKAN DEFORMASI PADA GELADAK KAPAL

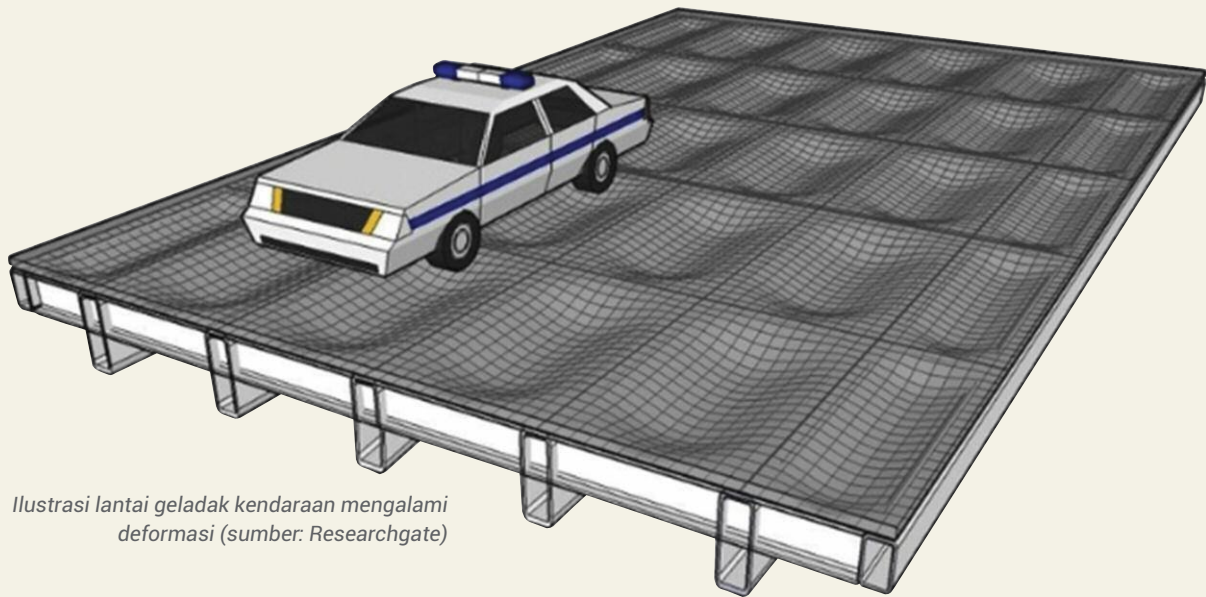
Temuan YKTI *overloading* (OL) di pelabuhan penyeberangan, pada truk terbilang kritis karena akibat yang ditimbulkannya cukup signifikan. Aspek yang diakibatkan truk OL meliputi dampak kegagalan material dan stabilitas kapal. Kendati truk OL tidak berarti harus terlihat OD, namun hal ini juga harus mendapatkan perhatian serius.

Dampak truk OL yang pertama adalah deformasi pada lantai geladak kendaraan (*car deck*). Diketahui, rata-rata kapal Ro-Ro Pax yang beroperasi di Indonesia merupakan kapal bekas asing yang dibuat berdasarkan asumsi bahwa di negara asalnya tidak ada truk OL. Akibatnya geladak kendaraan pada Ro-Ro Pax yang menahan beban truk OL akan mendapat gaya tegangan tertentu.

Deformasi pada pelat geladak kendaraan tergantung dari ketebalan, luas penampang, dan jarak penegar di bawah pelat geladak kendaraan. Berbeda dengan struktur berbentuk kolom, pelat memiliki karakter berbeda. Ketika tegangan yang diberikan belum mengalami kegagalan (*robek*), pelat dapat mengalami deformasi permanen alias berlekuk (*buckling*).

Deformasi pada lantai geladak kendaraan Ro-Ro Pax memang tidak langsung membunuh awak truk atau awak kapal. Akan tetapi, dalam jangka waktu lama, seiring banyak dan lamanya beban melewati pelat terdeformasi tersebut, pelat lantai akan mengalami kelelahan (*fatigue*) lebih cepat yang berujung pada robeknya pelat ketika tegangan melampaui *yield stress* pelat pada kondisi *post buckling*.

"Dari sini, jika konstruksi di bawah pelat ikut mengalami kegagalan, maka akan menjalar, sehingga geladak ambruk ke bawah. Jika di bawahnya ada orang, dapat dibayangkan akibatnya," ujarnya.



Ilustrasi lantai geladak kendaraan mengalami deformasi (sumber: Researchgate)

Truk OL juga berpotensi menimbulkan kerusakan pada struktur dan perangkat di kapal. Beberapa kapal Ro-Ro Pax yang memiliki geladak kendaraan lebih dari satu dilengkapi rampa miring atau *lift* kendaraan sebagai penghubung geladak kendaraan. Ketika truk OL tidak sanggup menaiki rampa miring, truk akan terjerembab ke geladak kendaraan yang lebih rendah. Benturan truk OL pada lantai kendaraan berpotensi merusak lantai, tiang, dan konstruksi memanjang kapal.

Lebih lanjut, dampak lain akibat truk OL adalah kerusakan pada sarana penghubung daratan dan kapal. Kecelakaan berupa patahnya rampa kapal ketika dilewati truk beberapa kali dalam setahun merupakan indikasi andil negatif truk OL di samping pengawasan pada struktur rampa itu sendiri. Truk OL juga turut menyumbang pendeknya usia pakai *movable bridge* di pelabuhan.

"Truk OL, juga semua kendaraan beroda empat atau lebih lainnya, di dalam kapal Ro-Ro Pax akan diikat menggunakan suatu pengikat ke lantai kendaraan. Cara ini biasa disebut dengan *lashing*. Faktanya, pengikatan kendaraan pada truk OL akan bermasalah. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut mensyaratkan tali yang digunakan memiliki kekuatan minimal 120 kilo newton atau sekitar 12 ton. Dengan kondisi truk OL, besar kemungkinan beban truk dan muatan yang harus diikat menjadi di luar kemampuan *lashing*," terang Renan.

Ia menambahkan, ketidakmampuan *lashing* menahan kendaraan tetap pada tempatnya menyebabkan kondisi bahaya. Ketika *lashing* tidak lagi sanggup menahan pergerakan kendaraan ketika kapal oleng, maka kendaraan akan bergeser. Misalkan kapal oleng ke salah satu sisi, truk-truk OL yang bergeser akan menyebabkan pergeseran resultan titik berat. Hal ini berlanjut pada perubahan stabilitas kapal.

Apabila kemiringan kapal akibat pergeseran titik muat pada suatu kondisi di mana kapal kemasukan air laut lebih banyak dari salah satu sisi kapal, maka stabilitas kapal akan terus memburuk. Kondisi lain, ketika perubahan titik berat kapal menyebabkan kapal oleng, bukan tidak mungkin kapal justru terbalik akibat momen oleng lebih besar daripada momen pengembalinya.

"Dari semua penjelasan saya tentang truk ODOL perlu disepakati bersama sebagai sesuatu yang menimbulkan bahaya, bagi jalan, pelabuhan, kapal, termasuk semua orang yang ada di atas kapal. Bagaimana pun, pemberantasan truk ODOL membutuhkan peran pemerintah pusat sebagai payung hukum bagi para pelaksana peraturan tersebut," tutupnya.



TRUK SPESIAL

APT CANGGIH, KONTROL JOYSTICK

APT CANGGIH, KONTROL JOYSTICK

Teks : Sigit Andriyono • Foto : Giovanni Versandi

Aerial Platform Truck (APT) adalah kendaraan pendukung pekerjaan yang berhubungan dengan area kerja di ketinggian, umumnya dimanfaatkan di pergudangan dan perawatan lampu jalan. Setelah pada edisi yang lalu mengulas APT *telescopic* dengan *upgrade gear pump*, kali ini Karoseri Antika Raya, mengembangkan lagi APT jenis teleskopik. Kini dua *upgrade* ditanamkan untuk lebih *user friendly*, yaitu *joystick* dan lengan teleskopik untuk jangkauan kerja 14 meter. APT kali ini dipasang pada bodi *light truck* sehingga tidak menggunakan *powerpack* yang menggunakan daya aki kendaraan, tetapi memanfaatkan PTO dengan mekanisme *gearpump*.



M. Fatichuddin *Team Leader Produk Khusus Karoseri Antika Raya* menjelaskan *base* truk menggunakan *light truck* dibanding *pickup* memiliki beberapa keunggulan. “Selain sasis lebih kokoh untuk APT, penggunaan PTO lebih mudah perawatan serta ukuran sasis yang lebih besar daripada *pickup*. Sangat cocok sekali untuk kendaraan yang berhubungan dengan area kerja di ketinggian,” katanya.

Joystick

Kontrol pergerakan *boom* di *basket* tidak lagi menggunakan *handvalve*. “*Handvalve* ini sifatnya perangkat cadangan saja. Seluruh kontrol hidrolis bisa dilakukan dari *joystick* yang ada di *basket*. Sesuai permintaan dari klien, mereka menginginkan seminimal mungkin tidak ada operator di bawah. Jika *joystick* bermasalah baru *handvalve* difungsikan. Karena APT ini memang untuk membantu pekerjaan di ketinggian, sehingga diutamakan *basket* yang memiliki kendali penuh. Sebenarnya *joystick* di *basket* adalah perpanjangan kendali dari *handvalve* elektrik. Seluruh bahasa program dari pergerakan APT dikendalikan dari sistem *handvalve* elektrik dengan meringkasnya menggunakan *joystick*. Jadi operasional dari *basket* sudah *full electrical* menggunakan *joystick*. Keistimewaan *joystick* adalah *basket* lebih rapi karena tidak ada selang hidrolis yang melintas di lengan *boom*, cuma ada satu kabel menuju perangkat *handvalve*,” jelasnya.

Platform Basket

Basket terbuat bahan fiber sehingga aman untuk operator yang bekerja berkenaan dengan jaringan kabel listrik. Kapasitas maksimal *basket* 200 kg. Berat ini sudah diperhitungkan berdasar berat alat-alat operasional yang biasa digunakan oleh operator APT.

Hydraulic Handpump

Karoseri juga melengkapi dengan *handpump* untuk berjaga jika ada masalah pada perangkat hidrolis terutama mesin truk. *Handpump* bekerja menggantikan pompa hidrolis karena *gearpump* tergantung pada kerja mesin kendaraan. *Handpump* berada di dalam tugu di bawah *boom* utama. *Handpump* ini juga dihubungkan langsung dengan selang sirkulasi oli hidrolis sehingga jika ada masalah cukup mematikan selang ke *handvalve*, maka *handpump* langsung mengambil alih.

“Misalnya operator sedang bekerja di ketinggian, lalu mesin truk bermasalah, saat itu *handpump* bisa digunakan untuk mendukung pergerakan APT. Selain itu, jika *landing jack* sedang turun lalu mesin truk bermasalah pasti fungsi hidrolis terganggu sehingga *landing jack* tidak bisa naik. Saat seperti ini juga *handpump* berguna untuk menaikkan *landing jack* sehingga truk bisa dipindahkan untuk diperbaiki. Semua fungsi hidrolis APT bisa digantikan *handpump* jika *gearpump* bermasalah. Ada satu kondisi paling berat, yaitu menaikkan *boom*, karena perlu tenaga besar dari operator. Dalam keadaan darurat, *handpump* paling sering digunakan untuk menaikkan *landing jack* dan mengembalikan posisi awal lengan *boom* dari fungsi rotasi,” tambah Fatich.

Body Mounting

APT dirakit kuat ke sasis *light truck*. Pihak karoseri memiliki basis sasis untuk kendaraan yang umum digunakan untuk APT. “Kami tinggal mengikuti permintaan klien akan menggunakan merek apa. Perbedaan mendasar adalah lebar sasis masing-masing merek kendaraan, tinggal kami sesuaikan ukuran yang diizinkan mengikuti dokumen kendaraan,” katanya.

Valve Emergency

Untuk mengantisipasi masalah *gearpump*, *valve* darurat difungsikan untuk mengatur aliran oli hidrolis dari *handpump*. “Ini semacam kran yang berfungsi untuk mendistribusikan oli kembali ke tangki oli. Pada APT ini juga kami buat khusus kran hidrolis untuk *landing jack*. Setelah semua *landing jack* turun, kran bisa ditutup untuk keamanan operasional. Selain itu juga untuk kemudahan ketika perbaikan selang-selang oli *landing jack*. Kami letakkan kran di tempat yang mudah diakses.

FUNGSI BERIKUTNYA UNTUK FUNGSIONAL *HANDPUMP*

Panel Kontrol

Tuas kontrol ada di bagian tugu. Selain itu juga ada kunci kontak untuk menghidupkan dan mematikan fungsi hidrolis APT. Pada panel kontrol ada *switch* untuk fungsi kontrol atas atau bawah. "Jika posisi *switch* ke atas, artinya semua kendali dari operator di joystick basket. Jika posisi *switch* ke bawah tuas kontrol mengambil alih semua pergerakan *boom* dan putaran lengan aer-ial," katanya.

Storage Box

Tepat berada di samping kendaraan, kotak ini bisa dimanfaatkan untuk menyimpan peralatan pendukung pekerjaan dan keselamatan operator, seperti tuas *handpump* dan tali *ratchet*.

Pengaman Boom

Kuncian *boom* ketika parkir yang sekaligus penyangga *boom* APT. Kuncian ini mengamankan dari guncangan lengan *boom* saat kendaraan dikemudikan menuju lokasi kerja.

Landing Jack

Untuk kontrol *landing jack* dilakukan dari panel kontrol, tapi sebelumnya perlu menghidupkan dulu *valve* hidrolis untuk *landing jack*. *Landing jack* menggunakan *valve high pressure*. "Landing jack bisa diturunkan posisi parkir atau dipanjangkan. Fungsi *landing jack* untuk menstabilkan kendaraan. Jika lokasi kerja sempit sehingga tidak memungkinkan memanjangkan *land-ing jack*, kaki bisa langsung diturunkan tetapi tetap disarankan memanjangkan *landing jack* ketika bekerja dengan APT," saran-nya.

Gearpump

Gearpump adalah penghubung antara transmisi dan pompa oli. Karoseri memiliki perhitungan aliran oli untuk opera-sional. "APT tidak perlu *flow* oli besar seperti *hooklift* atau *hookroll*. Maka dari itu *gearpump* dipilih dibandingkan *piston pump*. *Piston pump* memiliki *flow* oli yang besar hingga 84 cc per *milisecond*, sedangkan APT hanya perlu *flow* kecil berkisar 17 cc per *milisec-ond*. Tonase hidrolis APT masuk dalam kategori ringan karena hanya mengangkat *basket* dan lengan *boom*.

Tangki Oli

Kapasitas tangki oli hidrolis 30-40 liter, be-rada di bawah *handpump*. Indikator level bisa dilihat tugu sebelah belakang. "Jika oli keruh langsung kuras dan ganti oli baru. Pengecekan oli hidrolis perlu membuka baut tugu sebelah belakang," tambah Fatich.

Auto-Level Boom

Padaudukan *basket* terdapat fitur *au-tolevel basket* yang membantu mengatur kesejajaran *basket*. *Basket* bisa menyesuaikan sendiri keseja-jaran dengan pergerakan *boom* pada posisi apa pun. Total ketinggian kerja APT 14 meter, berat maksimal 200 kg. Perpanjangan lengan teleskopik basket adalah 1,2 meter.

Lapisan Teflon

Untuk melapisi *boom* teleskopik dari gesekan permukaan boom dalam dan luar dipasang teflon. Teflon berfungsi untuk melindungi gesekan kedua permukaan logam. Teflon perlu perawatan dengan melumaskan *grease*.

Maintenance

Semua perangkat yang menggunakan hidrolis hanya perlu inspeksi gejala kebocoran. Ap-likasi *grease* pada as dan semua engsel atau *bearing* yang bergerak. Pengecekan oli perlu melihat level oli.

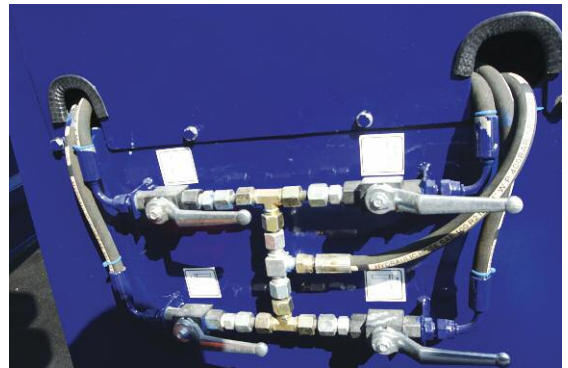
"Jenis pekerjaan yang menggunakan *aerial platform* bukan pekerjaan yang berhubungan dengan keadaan darurat seperti fungsi tangga pada truk pe-madam yang harus dikerjakan secepat mungkin. Umumnya operator APT setelah mencapai keting-gian area kerja, kontak dimatikan. Alasan paling umum adalah hemat BBM dan bunyi mesin truk yang mengganggu sepanjang pekerjaan. Tetapi sekali lagi ini semua tergantung kebijakan perusahaan. Secara sistem operasional fungsi APT dimatikan atau tidak, aman untuk perangkat dan operator," jelas Fatich.



Tuas kontrol bawah



Joystick pada basket



Valve kontrol fungsi hidrolis



M. Fatichuddin, Team Leader Produk Khusus
Karoseri Antika Raya



M. Fatichuddin, Team Leader Produk Khusus
Karoseri Antika Raya



Dorong Efisiensi Lewat Teknologi

Pameran Refrigeration & HVAC Indonesia kembali hadir di Ji-expo Kemayoran, Jakarta 9-11 Oktober. Tahun ini RHVA memberikan penekanan pada teknologi yang akan berkontribusi terhadap pembentukan industri yang sehat dan hemat energi di Indonesia. Hal itu diharapkan dapat mendorong industri dalam negeri agar mencapai kinerja yang berkelanjutan melalui upaya penghematan energi dan peningkatan daya dengan penerapan teknologi yang tepat.

Bersamaan dengan itu, digelar pula International Indonesia Seafood & Meat Expo (IIMS). Kedua event ini diikuti 257 exhibitor dari 17 negara di antaranya, Indonesia, Belgia, Cina, Filipina, Italia, Jerman,

Korea, Kanada, Malaysia, Singapura, Thailand, dan Turki. Selama tiga hari berlangsung diperkirakan pengunjung yang hadir mencapai 15.000 orang.

"Pameran ini terselenggara dengan tujuan untuk mendorong para pelaku bisnis dapat memilih mesin, peralatan, produk dan solusi yang tepat untuk digunakan di pabrik, gudang, kantor," kata Sofianto Widjaja, *Managing Director* PT Pelita Promo Internusa selaku penyelenggara pameran.

Selain itu, diperuntukkan juga bagi masing-masing gerai ritel dan komersialnya sebagai upaya kolektif dalam menggunakan teknologi berkualitas yang memiliki tanda kualitas dari badan akreditasi

lingkungan internasional. Terlebih, event ini juga mendorong pelaku bisnis dalam penggunaan energi secara bijaksana dengan keuntungan efisiensi biaya operasional.

Berbagai teknologi mesin dan peralatan, solusi, sistem, instalasi, dan aplikasi serta produk suku cadang dan alat ditampilkan oleh beragam merek di antaranya, Panasonic, Gree, Bitzer, Mayekawa, Fujitsu, dan Topre Refrigerator Indonesia. Pada pameran, Panasonic memperkenalkan inovasi mereka yang sudah memiliki teknologi baru, yakni Nanoe dan Comfort Cloud.

Teknologi tersebut telah dikembangkan sejak 18 tahun terakhir dan memiliki tujuh manfaat. Manfaat tersebut adalah menghi-



Foodtech International, pameran produk dan teknologi industri makanan serta pasokan makanan

langkah bau tak sedap, menghambat bakteri, virus, jamur, serbuk sari, allergen, dan zat berbahaya serta melembabkan kulit dan rambut. "Teknologi Nanoe terus berkembang untuk memberikan solusi untuk berbagai jenis masalah," ujar Seigo Saifu, *President Director of PT Panasonic Gobel Indonesia*.

Comfort Cloud merupakan

teknologi yang dapat mengontrol AC dari jarak jauh dengan hanya menggunakan satu *device*. *Device* tersebut bisa dipakai melalui *smartphone* dengan mengunduhnya dahulu di AppStore dan Playstore, Google Assistant, dan Alexa Assistant.

Sementara Topre Refrigerator Indonesia yang mengkhususkan diri di pasar logistik,

menampilkan produk refrigerator unggulannya, yakni FL Series yang terdiri dari empat varian. Berbagai jenis kendaraan dapat disesuaikan penggunaannya mulai truk ringan hingga truk kargo berat. Box yang digunakan Topre terbuat dari *Fiberglass Reinforced Plastic*, dengan keunggulan permukaan lebih halus, antigores, dan mudah dibersihkan.



Refrigeration & HVAC Indonesia dan IISM 2019 diikuti 257 eksibitor dari 17 negara



RHVAC Indonesia 2019 mendorong pelaku bisnis bijaksana dalam penggunaan energi agar mendapatkan efisiensi biaya operasional

Dilengkapi Seminar Informatif

Bersamaan dengan pameran juga diadakan seminar informatif dengan beragam topik terkait tren industri dan perkembangan pasar. Beberapa topik seminar itu di antaranya, *'Building Commissioning In The Built Environment – Principles, Process, Procedures and The Futures'* yang diselenggarakan ASHARE (American Society of Heating Refrigerating and Air Conditioning), serta *'Efisiensi Energi pada Gedung dan Rumah Tinggal'* yang diselenggarakan ASISI (Asosiasi Teknisi Refrigerasi dan Tata Udara).

Terkait dengan pameran IISM, baik pengunjung lokal maupun asing mendapatkan manfaat dari pemahaman yang lebih baik tentang potensi pasar Indonesia serta peluang. Untuk berkontribusi terhadap pertumbuhan industri makanan dalam negeri yang ditujukan meningkatkan kemampuan ekspor terutama dari sektor

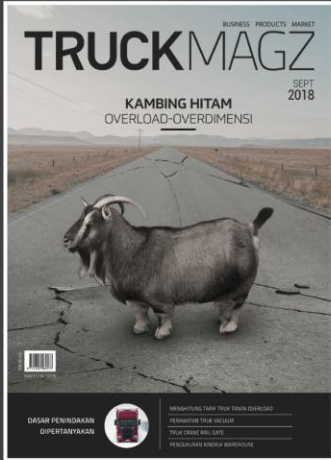
makanan laut, daging, dan pasokan makanan dingin.

IISM terselenggara bersamaan dengan gelaran Foodtech International, pameran produk, dan teknologi industri makanan serta pasokan makanan. *Event* ini memberikan peluang bagi siapa pun yang memiliki kemampuan dan keahlian dalam memproduksi makanan kemudian bisa mendaftarkan merek produknya.

Foodtech International juga menyuguhkan demo masak dari koki ternama dan adanya Box Competition dengan konsep Chef Expo 2019. Beberapa asosiasi pengusaha dan profesi terlibat dalam event ini, antara lain Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin), Asosiasi Industri Pengelolaan Daging (AIPD), Gabungan Pengusaha Makanan dan Minuman Indonesia (Gapmmi) serta Indonesia Packaging Federation (IPF).

SUBSCRIBE NOW!

TRUCKMAGZ



BIAYA PAKET LANGGANAN

■ 1 TAHUN (12 EDISI) **Rp 400.000**

■ 6 BULAN (6 EDISI) **Rp 250.000**

Harga Belum Termasuk Ongkos Kirim Ongkos Kirim Berdasarkan Lokasi Menggunakan Jasa JNE

FORM BERLANGGANAN eMAGZ

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____

NAMA PERUSAHAAN : _____

JABATAN : _____

ALAMAT : _____

TELEPON / FAX / HP : _____

E-MAIL : _____

PILIHAN
PAKET LANGGANAN : _____

MULAI LANGGANAN : EDISI : _____ / BULAN : _____

☐ Tunai

☐ Transfer

Tanggal Pembayaran _____

NOTE : MOHON BUKTI TRANSFER DILAMPIRKAN BESERTA FORMULIR YANG TELAH DI ISI KE EMAIL BERIKUT INI :
info@truckmagz.com atau rohman.arveo@gmail.com

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

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Ruko Niaga Sentosa Kav. 5, Jalan Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo
Telp 031-85581699, 085 63666607 (Rohman)

ITSCL 2019 SOROTI TREN *SUPPLY CHAIN 4.0*

Indonesia Transport, Supply Chain and Logistics (ITSCL) kembali hadir untuk keenam kalinya di JIExpo Kemayoran, Jakarta pada 16-18 Oktober. Pada tahun ini Reed Panorama Exhibitions selaku penyelenggara menargetkan 8.000 pengunjung dengan menyasar para pemain industri, asosiasi, dan regulator di bidang transportasi dan logistik. ITSCL 2019 diikuti oleh lebih 150 peserta dari 12 negara menampilkan penyedia jasa transportasi darat, laut, dan udara serta teknologi terkini industri logistik.

Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi yang turut hadir saat pembukaan menyambut positif penyelenggaraan ITSCL. Pemerintah meyakini *event* tahunan ini akan berkontribusi terhadap peningkatan investasi serta kegiatan ekspor nasional mengingat akan terjadi sinergitas antarpelaku bisnis.

“Satu kegiatan yang baik dilakukan Kadin (Kamar Dagang dan Industri Indonesia) dalam rangka menunjang fokus pemerintah meningkatkan investasi dan ekspor. Kita tahu juga ekonomi makro tidak begitu baik, oleh karenanya ada satu keharusan antara pemerintah dan swasta melakukan kolaborasi,” ujar Budi dalam sambutannya (16/10).

Tahun ini ITSCL, lebih menyoroti tren terhadap *The Supply Chain 4.0*, di mana menampilkan solusi, teknologi serta agregator yang dibutuhkan oleh para pemain di sektor *supply chain* dari berbagai macam pabrik, retail, serta distributor. Selain itu, pengunjung akan mengetahui para penyedia solusi dan agregator di berbagai macam tingkatan *supply chain* yang dapat mempermudah sektor ini untuk masuk ke ekonomi digital.



Pembukaan ITSCL 2019 oleh Menteri PPN/Kepala Bappenas 2014-2019 Bambang S. Brodjonegoro

Steven Chwee, *General Manager* Reed Panorama Exhibitions selaku penyelenggara mengatakan, lewat pameran ini diharapkan dapat mendorong integrasi di berbagai macam moda transportasi, mempercepat digitalisasi industri serta mendukung peran *big data*, analisa data serta penerapan industri 4.0 dalam industri transportasi dan logistik.

“Merupakan suatu kehormatan bagi saya menjadi bagian dari Indonesia Transport Supply Chain & Logistic (ITSCL) yang juga diinisiasi oleh Kadin. Tahun ini, *The Time is Now*, waktu yang tepat untuk menyatukan industri dari berbagai sektor transportasi untuk saling berhubungan, menghadapi era transformasi digital. Selamat datang di Indonesia,” ujar Steven.

Sementara itu, Carmelita Hartoto, Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Transportasi dalam sambutannya mengatakan, pihaknya akan membawa rekomendasi atau pun solusi yang didapatkan dari pameran ITSCL ke pemerintahan yang baru sehingga mampu menciptakan sistem logistik yang efisien. Suatu hal yang sangat krusial untuk mendukung manufaktur dan mampu meningkatkan iklim investasi serta produksi ekspor.

Terlebih pertumbuhan sektor transportasi dan perdagangan Nasional masih mencatatkan pertumbuhan positif sebesar 7,01 persen pada tahun lalu. Capaian ini lebih tinggi dibanding laju pertumbuhan ekonomi nasional yang hanya mencapai 5,17 persen pada 2018. Badan Pusat Statistik (BPS) juga mencatat kontribusi lapangan usaha transportasi dan perdagangan terhadap PDB pada 2018 mencapai Rp 797,3 triliun atau 5,37 persen dari PDB yang bernilai Rp 14.837,36 triliun.



Budi Karya Sumadi menteri perhubungan republik Indonesia



Tarian adat mengiringi pembukaan Indonesia Transport Supply Chain & Logistics

Sosialisasi Indonesia Bebas ODOL 2021

Pada hari ketiga pameran, *TruckMagz* bekerja sama dengan Reed Panorama Exhibitions mengadakan forum sosialisasi bersama Kemenhub di acara Indonesia Trucks & Commercial Vehicles (ITCV) 2019 yang bersamaan dengan terselenggaranya ITSCL. Mengangkat tema Angkutan Barang Berkeselamatan 'Menuju Indonesia Bebas ODOL 2021' pada 18 Oktober di JIExpo Kemayoran, Jakarta.

Hadir dalam acara ini para *stakeholder* terkait, yakni Dirjen Perhubungan Darat Kemenhub, Budi Setiyadi; anggota Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian PUPR, Agita; *Operation Maintenance Management Group Head* PT Jasa Marga (Persero), Fitri Wiyanti; *Vice President* Perencanaan Fasilitas dan Pelayanan PT ASDP Indonesia Ferry (Persero), Ferry Snyders; Sekjen Asosiasi Karoseri Indonesia (Askarindo) T.Y. Subagyo, dan Wilda Bachtiar *Head of Marketing* Tata Motors mewakili agen pemegang merek truk, serta Agus Pambagio pemerhati kebijakan publik.

Masalah penertiban truk overdimensi dan overload (ODOL) sudah berembus kencang sejak dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Dalam catatan *TruckMagz*, tahun 2017 Kemenhub menegaskan penertiban truk overload dan overdimensi.

“Mulai 1 Maret 2017, Kemenhub akan mengimplementasikan Peraturan Menteri No. 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Saat ini, ada 25 jembatan timbang siap dioperasikan dengan standar yang seragam di Sumatera, Jawa, Bali, dan Kalimantan,” begitu pernyataan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) saat itu. Tetapi, tidak ada penindakan sesuai rencana.

Tercatat juga, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mengumumkan akan melaksanakan penindakan kelebihan muatan per 1 Agustus 2017. Penindakan tersebut merujuk pada Peraturan Menteri Perhubungan No. 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan. Pelaksanaannya di lapangan, petugas Dinas Perhubungan hanya akan menilang truk yang bermuatan lebih dari 5 persen-20 persen.



Booth HJ Bridge yang menyediakan axle & trailer truk di Indonesia transport supply chain & logistics

Sedangkan truk bermuatan lebih dari 20 persen akan dilarang beroperasi atau muatan diturunkan. Sama halnya, ini juga tidak terlaksana. Sikap pemerintah yang berkali-kali berwacana soal penertiban ODOL ini membuat ketidakpastian di kalangan pengusaha. Namun kali ini, Kemenhub memastikan dengan serius bahwa Indonesia Bebas ODOL pada 2021. *Road map* Indonesia bebas ODOL pun telah disiapkan dari hulu ke hilir.

Pada saat forum diskusi, terdapat pernyataan yang cukup menohok dari Agus Pambagio, Pemerhati Kebijakan Publik dari PH & H Public Policy Interest Group. Agus mengatakan bahwa penyebab munculnya praktik ODOL akibat pembiaran oleh regulator dan aparat penegak hukum, baik di tingkat pusat maupun daerah terhadap pelanggaran peraturan khususnya UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terkait dimensi kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan. "Dalam hal ini muncul biaya pungli di jalan raya yang mencekik pengemudi dan pengusaha truk, dan ini dibiarkan oleh regulator dan oknum penegak hukum karena nilai ekonominya tinggi bagi mereka," katanya.

Menurut Agus, salah satu langkah sukses untuk penertiban ODOL adalah menegakkan regulasi. "Artinya, regulasi yang ada harus dapat menutup semua celah pelanggaran ODOL ini. Saat ini memang secara regulasi dan kebijakan terkait ODOL sudah lengkap, hanya belum dijalankan dan dilakukan penegakan hukum secara tegas," ujarnya menambahkan.

Menanggapi pernyataan Agus tersebut, Dirjen Perhubungan Darat, Budi Setiyadi menyatakan dengan tegas bahwa pihaknya sudah mulai memperbaiki kinerja, salah satunya dengan melakukan akreditasi untuk uji berkala (KIR).

"Semua dinas perhubungan di seluruh kabupaten/kota, di tempat uji KIR-nya kami berikan akreditasi. Artinya, kalau di tempat uji berkala itu belum dapat akreditasi, mereka tidak boleh melakukan pelayanan uji KIR. Kalau sampai dia melakukan uji KIR maka tidak sah KIR-nya, dan saya sudah menyurati kepada gubernur dan kepada para Kadishub terkait hal ini. Kalau KIR-nya tidak sah dan kalau mungkin pihak kepolisian mau masuk, itu bisa (masuk ranah) pemalsuan. Jadi tidak main-main lagi kami sekarang," katanya.

Pihaknya juga telah menyurati pihak BUMN yang banyak mempekerjakan truk-truk yang overdimensi untuk tidak melakukan lagi, dan telah membuat surat lagi supaya ada kesepakatan bersama yang dalam waktu dekat akan ditindaklanjuti oleh Jasa Marga. "Nantinya, setiap kendaraan yang akan kerja di jalan tol terutama untuk *dump truck*, semuanya harus sesuai dan *comply* dengan regulasi kita," ujarnya.

Gelar Pelatihan Pengemudi

Sebagai *event partner* Reed Panorama Exhibitions, *TruckMagz* selama pameran berlangsung juga menggelar pelatihan keselamatan mengemudi bagi sopir angkutan barang. Menggandeng Indonesia Defensive Driving Center (IDDC) sebagai pemateri, selama tiga hari pelatihan diikuti lebih dari 50 pengemudi dari 10 perusahaan logistik di kawasan Jabodetabek.

"Selama tiga hari kami menyampaikan bagaimana cara berkendara secara baik dan benar sesuai dengan Undang-undang Lalu lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 tahun 2019. Ada juga materi yang kami adopsi dari luar, seperti lembaga sertifikasi pengemudi dari Australia, Belanda," Adi Faisal, instruktur pengemudi Indonesia Defensive Driving Center.

Pengamatan Adi selama pelatihan, banyak dari peserta ternyata kurang memahami risiko pada saat berkendara. Sebagai contoh, kebiasaan yang selama ini dianggap sepele seperti menggunakan telepon pintar saat berkendara. Padahal, tindakan tersebut sangat berisiko terhadap keselamatan mengingat mengurangi bahkan mengganggu konsentrasi berkendara.

"Ketika pengemudi melihat *handphone* mereka tidak sadar, bahwa itu otomatis mata mereka tidak awas terhadap situasi jalan. Dengan kecepatan kendaraan 40 kilometer per jam saja kendaraan telah melewati 11 meter jalan per detik. Terbayang kalau kita bermain *handphone* tiga detik saja, maka selama itu pula kendaraan kita tanpa kendali dan melewati jalan sepanjang 33 meter. Risikonya bisa terjadi tabrakan atau mungkin masuk ke jurang," ucapnya.

Selain memberi pelatihan dalam bentuk teori mengemudi berkeselamatan, IDDC juga membekali sesi praktik didukung Mitsubishi Fuso. Dimulai materi pengenalan fungsi komponen pada kendaraan, kemudian diperagakan persiapan sebelum berkendara sampai praktik mengemudi.

"Banyak hal saat mengikuti pelatihan ini baru saya ketahui. Tentu bermanfaat sekali, dan mungkin akan jadi bahan masukan bagi perusahaan kami," kata Untung, *Logistics Officer* PT Yamaha Motor Manufacturing Indonesia, salah satu peserta pelatihan mengemudi.



TruckMagz Forum dalam Indonesia Trucks and Commercial Vehicles 2019, mengangkat tema Angkutan Barang Berkeselamatan 'Menuju Indonesia Bebas ODOL 2021'



Peserta Sosialisasi Angkutan Barang Berkeselamatan



Defensive and responsible driving coaching oleh IDDC dan TruckMagz



Komunitas Driver Laros Banyuwangi adalah komunitas pengemudi yang awalnya muncul dari perkumpulan pengemudi dari Kota Banyuwangi, Jawa Timur. KDLB kini memiliki anggota aktif yang berjumlah sekitar 500-an orang dan resmi terdaftar di Kemenkumham sejak 19 Agustus 2016. Seiring waktu KDLB memiliki perwakilan di hampir seluruh kota-kota besar di Pulau Jawa.

Subroto KDLB Korwil Sidoarjo Surabaya Madura (Susima) menjelaskan, “KDLB memiliki tujuan awal ingin mempersatukan rekan-rekan *driver* yang memang tumbuh dari Kota Banyuwangi. Hal yang membuat komunitas ini spesial adalah anggota KDLB murni adalah *driver*, tidak dari profesi lain. Dengan visi-misi ingin mensejahterakan, memberikan kenyamanan, dan memperhatikan apa yang menjadi keluhan pengemudi. Keluhan bisa dari ketika dalam perjalanan atau keluarga yang sedang kesusahan.”

Bagi pengemudi yang ingin menjadi anggota KDLB, syaratnya harus bersedia mengikuti aturan dan membayar iuran per bulan Rp 20 ribu. “Selain membayar iuran juga ada uang registrasi Rp 250 ribu, pengemudi akan mendapatkan kaus dan *ID card* komunitas,” tambah Subroto. Mengenai uang iuran anggota, Subroto menjelaskan bahwa sejatinya uang itu akan kembali ke anggota juga. Uang tersebut bisa digunakan untuk rekan *driver* yang mengalami kecelakaan atau ada masalah di jalan.

Komunitas Driver Laros Banyuwangi

Kuatkan Solidaritas Pengemudi, Eratkan Kebersamaan

Teks: Abdul Wachid • Foto: YKTI

Sebagai komunitas nasional, keanggotaan KDLB terbuka untuk pengemudi dari seluruh wilayah Indonesia. "Anggota KDLB tidak hanya dari Banyuwangi, kami ada di beberapa wilayah. Seperti saya dari Lampung, ada juga rekan dari Palembang dan Bali. Alhamdulillah KDLB sudah meluas sampai seluruh kota-kota di Pulau Jawa. Pantura dan Pansel juga sudah ada anggota. Meluasnya ini juga memberikan rasa aman terhadap anggota yang melewati jalur ke mana saja di Pulau Jawa sesuai tujuan pengiriman barang tersebut," terangnya.

Subroto melanjutkan, "Kenyamanan yang pengemudi rasakan ini jika mengalami kecelakaan. Kami semua wajib bagi yang ada di sekitar kejadian untuk membantu. Kami semua kan tergabung dalam grup WA. Siapa sedang kesulitan di jalan langsung minta bantuan ke grup. Sehingga yang bersangkutan bisa terpantau dan rekan lain yang sedang memantau bisa cepat dan sigap membantu. Ini yang saya maksud kenyamanan dan keamanan anggota di perjalanan."

Dalam komunitas pengemudi pasti mengulas muatan. Subroto menjelaskan mengenai muatan dan ongkos angkut. "Kami juga berkoordinasi perihal muatan ke bagian admin muatan, supaya lebih menstandarkan harga angkutan yang tentu nanti efeknya mempertahankan kesejahteraan keanggotaan KDLB. Untuk muatan kami tidak hanya khususnya kepada rekan-rekan KDLB tetapi juga eksternal KDLB kami juga berikan bantuan. Karena kami sadar komunitas ini dibentuk memang berdasarkan pada kemanusiaan. KDLB lahir membawa misi sosial bukan komunitas bisnis," ujarnya.

"Perihal ongkos muat, anggota KDLB adalah *driver* yang sudah berpengalaman di transportasi artinya sudah bisa mengestimasi pengeluaran biaya di perjalanan hingga sampai tujuan. Rumusnya, biaya operasional dikali dua. Misalnya, biaya ke Jakarta Rp 2 juta rupiah artinya ongkosan yang kami terima tidak kurang dari Rp 4 juta," terangnya.

Antara pengemudi dan pemilik barang ada kesepakatan tersendiri. Hal paling penting kedua pihak sudah memahami pedoman penentuan harga. "Mayoritas di sini menerima bayaran sistem setoran, walaupun ada juga yang memiliki kendaraan sendiri. Untuk ongkosan, ada plus minus. Misalnya, pengemudi bertahan di angka sekian, mungkin ada nilai tambahnya pada kecepatan pengiriman atau pertanggungjawaban atas barang selama dalam perjalanan. Itu semua kembali ke pelayanan individu. Pastinya biaya operasional ini tidak jauh dari pedoman harga. Seperti diketahui juga, rata-rata untuk pengemudi *light truck* ada dua orang. Jadi sudah diprediksi, tidak mungkin ongkosan kecil itu dibagi dengan dua orang. Maka dari itu ada komunitas seperti ini untuk mempertahankan harga angkutan. Efeknya nanti akan mensejahterakan anggota juga. Akhirnya akan mensejahterakan pengemudi sendiri," kata Subroto.

KDLB tidak ada muatan khas, muatan bersifat bebas atau fleksibel. KDLB biasa membawa muatan buah, sayuran, atau logistik lain. "Di KDLB semua jenis kendaraan ada. Kami benar fleksibel dan bisa angkut apa saja," terang Ari Sugiri Bendahara Korwil KDLB Plat N.

Mengenai trayek muatan, KDLB memberikan kebebasan kepada anggota. "Kami di sini untuk bersatu menyatukan visi misi berbudaya untuk peduli dalam kebersamaan. Dengan menjunjung tinggi itu, kami angkut non-trayek sehingga semua rekan-rekan *driver* bisa bekerja. Misalnya dari Pasuruan mau angkut sampai Lampung ya silakan saja. Setelah sampai di tujuan silakan mengonfirmasi kedatangan. Itu menjadi tanggung jawab koordinator wilayah di situ. Inilah salah satu fungsi dari korwil, yaitu untuk memantau ada *driver* lain masuk wilayahnya," terangnya.

"Tugas korwil adalah di wilayah tersebut membantu adalah *driver* tamu seperti mencari alamat bongkar atau keperluan lain, tinggal kontak korwil setempat. Sehingga lebih aman dan nyaman untuk *driver* sendiri. Jadi cukup *chat* saja di grup. Nanti akan terpantau oleh rekan-rekan lain. Teman-teman yang lain pun bisa membantu memberikan laporan lalu lintas seperti kemacetan atau kecelakaan. *Update* kondisi di jalan seperti ini yang membuat pengemudi akan merasa aman. Selain itu juga, jika ada rekan sakit, musibah atau masalah lain terpantau semua," jelasnya.

Solidaritas yang cukup kental perihal muatan di KDLB, membuat pengemudi dari luar kota merasa nyaman. Subroto menceritakan, "Misal dari saya dari Banyuwangi akan ke Jakarta. Dalam perjalanan saya sudah menghubungi korwil Jakarta. Sehingga rekan-rekan di lokasi tujuan sudah siap untuk informasi muatan. Kami sebagai anggota korwil lokasi tujuan pengemudi tamu tadi, akan senantiasa memprioritaskan tamu untuk segera mendapat muatan dan pulang. Begitu juga sebaliknya. Karena memahami, seorang pengemudi yang berlama-lama di kota atau daerah lain, akan sangat berpengaruh pada keuangannya," jelasnya.



KDLB hadir di acara Java Trans Kediri

"Jika ada pengemudi tamu yang lama belum dapat muatan di suatu daerah, maka biaya hidup akan berlipat. Maka kami segerakan tamu. Kami dengan segera mempersiapkan muatan untuk tamu tadi begitu selesai bongkar bisa langsung mendapatkan muatan. Ini yang kami banggakan dari KDLB. Memprioritaskan tamu untuk segera pulang. Berlama-lama di daerah sendiri tidak apa apa. Tapi kalau di daerah orang jangan sampai lama," tambah Subroto.

Ari menambahkan penjelasan mengenai muatan kembali, "Untuk masalah waktu berapa lama info muatan ini didapat, ini tergantung dari keberadaan muatan. Jika di daerah tersebut tidak ada muatan, kami carikan ke lokasi terdekat. Tergantung musim juga. Perlu diketahui juga, kami adalah pihak ke dua atau ketiga. Karena kami ini adalah *driver*. Bukan produsen atau makelar muatan. Tetap kami prioritaskan tamu untuk segera pulang. Kami tidak menyebut ini muatan balen, karena ongkasan pulang dan pergi sama. Karena sudah jelas biaya tol dan BBM sama. Apakah karena kalau muatan balen BBM-nya berbeda, kan tidak juga, sama," katanya.



Rapat bulanan pengurus KDLB

“Jika ada lebih dari satu pengemudi tamu, maka perlu antri muatan. Kami tawarkan muatan kepada orang pertama, jika menolak maka kami tawarkan ke orang kedua. Jika keduanya tidak ada yang menerima, maka tuan rumah yang berangkat. Karena kami pantang menampik muatan. Karena sekali menampik itu efeknya berkepanjangan,” tegas Subroto.

Perihal pembentukan korwil, Subroto menjelaskan ada beberapa hal yang harus dipenuhi. “Ada tim formatur dulu seperti ketua, wakil, bendahara, sekretaris dan sebagainya. Berdirinya korwil itu minimal harus enam orang. Saya orang Lampung dan kebetulan bergabung di Korwil Susima karena di Lampung masih kurang orang untuk membentuk korwil. Mendirikan korwil semua harus *driver*. Jadi pengemudi yang memiliki wawasan luas, punya semangat berorganisasi, mampu dan mau bekerja

sama dan peduli. Dari enam orang bisa siapa saja menjadi ketua, tidak harus orang yang banyak pengalaman. Semua orang tadi harus mampu bersinergi dan menunjukkan kebersamaan,” katanya.

Perihal undangan acara dari komunitas lain, Ari memaparkan pengemudi terdekat diharapkan bisa hadir. “Untuk yang jauh jika tidak berhalangan silakan hadir. Kami tetap menyarankan yang terdekat dulu untuk hadir. Jika rekan yang sedang melintas atau sedang lowong kami juga persilakan hadir. Untuk pengemudi dari korwil setempat, jika memang sedang ada pekerjaan bisa mempersilakan rekan lain,” katanya.

Sebagai komunitas yang berlandaskan sosial dan persaudaraan, KDLB juga memberikan bantuan dana kepada pengemudi yang terkena musibah. “Jika ada kejadian kecelakaan atau musibah pada rekan, kami segera sampaikan informasi ke grup. Kami wajib sampaikan itu ke anggota. Anggota silakan kumpulkan sumbangan. Sumbangan dana yang terkumpul, lalu diserahkan ke korwil yang anggotanya kecelakaan. Yang menyampaikan harus pengurus korwil setempat. Semua proses serah terima tadi didokumentasikan dan dibagi di grup internal, sehingga semua anggota tahu,” tegasnya.

Subroto bergabung di KDLB dengan alasan bersosial, bersinergi, dan menjalin silaturahmi. “Dengan gabung di komunitas akan selalu mendapat teman baru dan keluarga. Bisa dibilang jika di jalan ini kami senasib sepenanggungan karena tidak menutup kemungkinan kita mengalami kesulitan di jalan. Saya ibaratkan, kita ini seperti menunggu antrian, bisa pagi, siang, sore atau malam, karena hidup di jalan ini tidak mengerti atau pun kapan akan terjadi sesuatu dengan kendaraan. Jika banyak teman dan saudara di jalan, insyaAllah nyaman. Apalagi mau berorganisasi, dan komunikasi antarpengemudi. Sehingga pengemudi ini tidak dipandang sebelah mata oleh publik. Generasi penerus nanti yang akan melanjutkan dan menikmati proses yang kami jalankan sekarang,” pesannya.

Harapan Subroto khususnya KDLB, “Ayo bersama-sama bersinergi menjalin silaturahmi menjalin komunikasi untuk tertib berorganisasi agar lebih kuat rasa kebersamaan dan persaudaraan di jalan. Saling membantu, saling membahu. Berbudaya bersatu untuk peduli. Budaya sebagai orang timur jadikan satu kepedulian dan kebersamaan menjadi kebudayaan sebagai pelaku transportasi.”



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



ALFI
Kantor Taman E3 Unit D3, Lantai 2
Jl. Dr. Ide Anak Agung Gede Agung, Jakarta 12950
Telp. 021-5795-6601



ASKARINDO
Gedung Sentra Bisnis Graha Jatibaru Blok E1/11
Jl. Taman Jati Baru Timur No.56, Jakarta
Telp. 021 - 34835443



DFSK
Desa Barengkok, kecamatan Kibin, Serang, Banten
Telp. 0254-403701



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta
Telp. 021-3506138



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



PT CHAKRA JAWARA
Gedung TMT 1, 3rd Floor Suite 301,
Jalan Cilandak KKO No. 1, Jakarta 12560 -
Indonesia
Telpon : +62 21 2997 6849 /
Email : info@chakrajawara.co.id /
Website : www.chakrajawara.co.id



LOGISLY
PT Logistik Pintar Indonesia
Jl. Birah II No.14, Jakarta Selatan
Telp. 081703734008



VOLVO
PT Indotruck Utama
Jl. Raya Cakung Cilincing, Kav 3A Semper Timur,
Jakarta, Telp. 021 - 4412168



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



UD TRUCKS

UD TRUCKS
PT Volvo Indonesia
Sentral Senayan III 12th floor
Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta
Telp. 021-29354200



MAN TRUCK & BUS
Jl. DI. Panjaitan Kav. 138, Jakarta Timur
Telp. (021) 85907989, 85908191
Fax. (021) 85907780



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



TOPRE
PT. Topre Refrigerator Indonesia
Jl. Raya Serang Km. 24, Desa Balaraja, Kec.
Balaraja Tangerang 15610 Banten
Telp. 021-5951624



**YAYASAN KESELAMATAN
TRANSPORTASI INDONESIA**
Jl. Jenderal A. Yani, No 44 Bandung



MITSUBISHI MOTORS
MITSUBISHI MOTORS
Jl. Margomulyo Indah I No. 3-5, Surabaya 60186.
Telp. 021 - 4896108



PT PUTRA RAJAWALI KENCANA
Jln. Letjend Sutoyo Waru
Ruko Niaga Sentosa, Waru, Indonesia
T : (031) 3537939 F : (031) 3537531



RAJAWALI INTI
Jl. Brantas Km 1, Probolinggo, Jawa Timur
T : (0335) 423259



PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA
Jln. Letjend Sutoyo 110-112
Waru, Sidoarjo, Jawa Timur
Telp : 031-853166



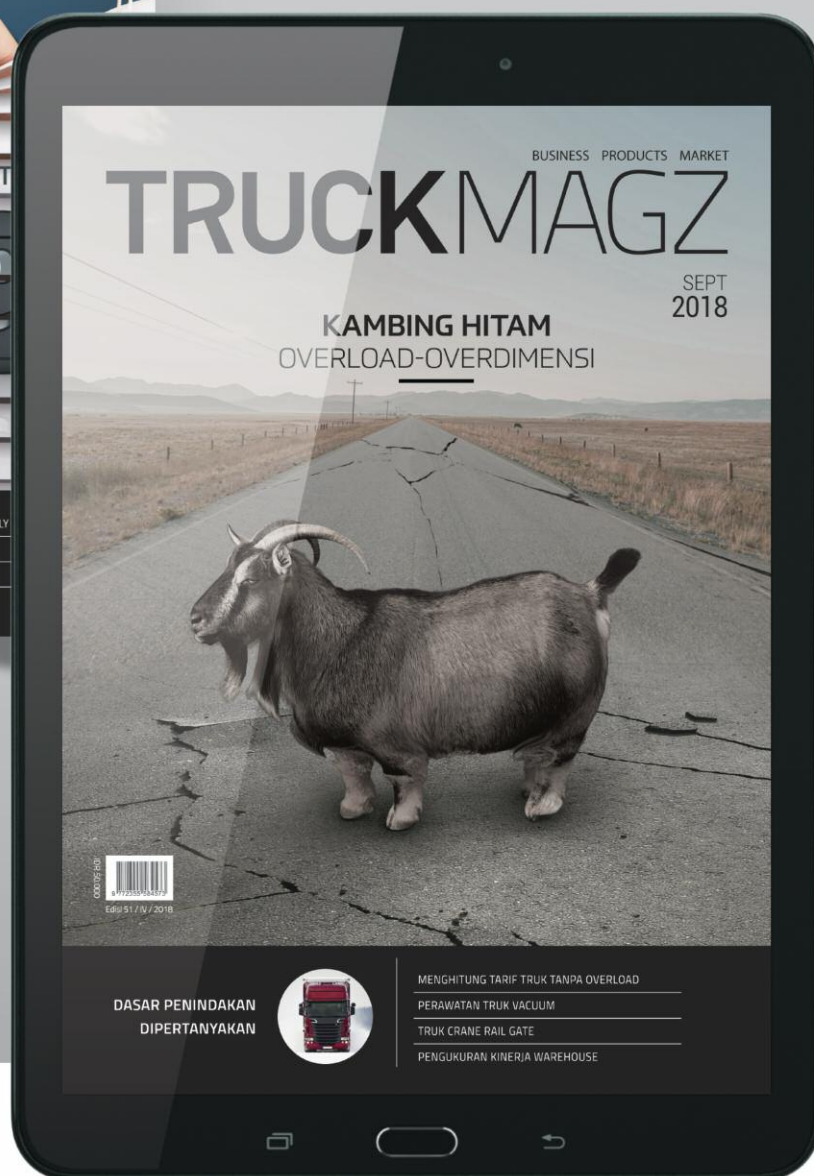
ANTIKA RAYA
Jl. Margomulyo Indah I No. 3-5, Surabaya 60186.
Telp. 031 7491818

GO DIGITAL!



SUBSCRIBE NOW!

<https://ebooks.gramedia.com/id/majalah/truck-magz>



**READ TRUCKMAGZ
ON YOUR GADGET**

www.truckmagz.com

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Ruko Niaga Sentosa Kav. 5, Jalan Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo
Telp 031-85581699, 085 63666607 (Rohman)

Be a Part of Indonesia's **Comprehensive
Commercial Vehicle** Exhibition

GAIKINDO INDONESIA
INTERNATIONAL
**COMMERCIAL
VEHICLE EXPO**

Jakarta
Convention
Center **5-8** March
2020



GIICOMVEC 2018 AT A GLANCE



49 Brands
(including prominent
commercial vehicle brands)



10,607
Visitation
(from different
industry background)



618
Journalists (from 175 media)

Book your space now

Phone. +62 21 2918 2970

Kemal

kemal@seven-event.com
ext. 313

Adrieen

adrieen@seven-event.com
ext. 108

Host:



Organizer:



Media Partner:

TRUCKMAGZ