

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

NOV
2020

OMNIBUS LAW

ANGKUTAN BARANG DALAM OMNIBUS LAW



IDR 50.000



Edisi 77 / VI / 2020

**WASPADA PELEMPARAN BATU
DI LINTAS SUMATERA & JAWA**



ATASI MASALAH KOMPRESOR AC

PURNAJUAL APM VIA ONLINE

WAREHOUSE MANAGEMENT SYSTEM

SISTEM JAMINAN HALAL & LOGISTIK HALAL

CeMAT ASIA 2020

International Trade Fair for Materials
Handling, Automation Technology,
Transport Systems and Logistics

3-6 November 2020

**Shanghai New International Expo
Centre (SNIEC) • CHINA**

cemat-asia.com



Contact us for a participation or visitor enquiries:

Ms. Alexandra Nadbitova
International Sales and Marcom Manager
Email: Alexandra.nadbitova@hmf-china.com
Tel. +86 21 20557033

Organizer:

Hannover Milano Fairs Shanghai is a joint venture of
Deutsche Messe AG and Fiera Milano.

Partners:

- China Federation of Logistic and Purchasing
- Chinese Mechanical Engineering Society

[LinkedIn](#)



CeMAT ASIA

CeMAT
ASIA



DIPO STAR FINANCE

Solusi Kredit Otomotif



FUSO

**SUPER
PROMO
COLT
DIESEL**

**BUNGA
0%
1 TAHUN**



**CICILAN
TANPA
BUNGA**

ATAU

**DP MULAI
DARI 15%**



**PROMO
SERVICE GRATIS *
COLT DIESEL**

10.000KM s/d 40.000KM atau 2 Tahun

*Syarat & Ketentuan Berlaku

Terdaftar & Diawasi oleh:



OTORITAS
JASA
KEUANGAN



@dipostarfinance



Dipo Star Finance

WWW.DIPOSTAR.COM



TRUCKMAGZ

INDONESIA TRUCKERS CLUB

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

Online di akun Grup Telegram INDONESIA TRUCKERS CLUB :

<https://t.me/IndonesiaTruckersClub>



0821 3912 1239



Angkutan Barang Dalam Omnibus Law

RUU Cipta Lapangan Kerja telah dirampungkan oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) menjadi UU Cipta Kerja. Naskah UU omnibus tersebut tinggal menunggu persetujuan Presiden Joko Widodo sebagai pelaksana mandat UU di republik ini. Awal kemunculan pembuatan UU sapu jagad ini lantaran niat Pemerintah Indonesia yang berupaya memperbaiki iklim investasi di Indonesia, dengan cara mengubah berbagai pengaturan di semua sektor kegiatan usaha yang telah diatur di berbagai undang-undang.

Dalam UU Cipta Kerja terdapat 11 *cluster* aturan baru yang secara umum bertujuan mereformasi birokrasi secara struktural guna mempercepat transformasi ekonomi. *Cluster* terkait UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UU LLAJ) sebagai dasar peraturan teknis dalam bisnis transportasi barang, yakni urusan kemudahan berusaha, urusan penyederhanaan perizinan, dan urusan persyaratan investasi.

Perizinan mengenai analisis dampak lalu lintas (Andalalin) yang digabung dengan analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal) cukup menyita perhatian pelaku bisnis angkutan barang. Selama ini pengusaha angkutan merasa terbebani dengan adanya izin Amdal ini, lantaran mereka

merasa dijadikan sapi perah oleh oknum petugas berwenang yang membawa embel-embel pemeliharaan lingkungan hidup. Di sisi lain, Andalalin pun hanya menambah beban bagi para investor, karena ujung-ujungnya hanya minta mereka untuk menyediakan lahan parkir yang lebih luas di lingkungan usahanya.

Dalam hal ini Kementerian Perhubungan selaku regulator membidangi transportasi barang berinisiatif untuk mengubah skema proses perizinan terkait Andalalin. Salah satunya melalui *template* model perizinan untuk hal-hal atau perubahan yang bersifat minor. Kriteria pusat kegiatan juga akan dibuat agar terpetakan mana saja jenis usaha yang wajib dan tidak wajib Andalalin. Diharapkan proses perizinan berusaha ke depannya tidak lagi berfokus pada nilai investasi para pelaku bisnis di sektor transportasi barang, yang telah bersusah payah mengupayakan kelangsungan hidup usahanya dan juga berkontribusi menciptakan lapangan kerja bagi masyarakat banyak.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Antonius Sulistyono

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaktur Bahasa
Tendy Soemantri

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid




Fotografer
Giovanni Versandi

Kontributor Ahli
Zaroni
Bambang Widjanarko
Ahmad Wildan

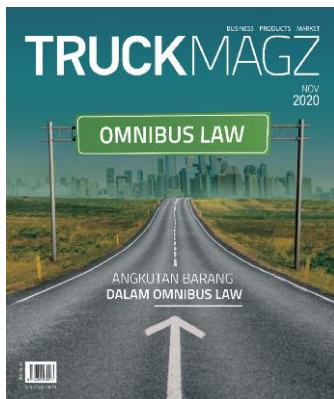
Accounting
Evi Kumala Putri

Sirkulasi
M. Abdurrohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
 +62 821 3912 1239

www.truckmagz.com



Cover

ANGKUTAN BARANG DALAM OMNIBUS LAW / 77

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #77

Laporan Utama

- 06 UU CIPTA KERJA TERKAIT BISNIS TRANSPORTASI BARANG
- 14 HIPER-REGULASI DI SEKTOR TRANSPORTASI DARAT
- 18 KEMUDAHAN PERIZINAN BERDASARKAN TINGKAT RISIKO
- 22 PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG
- 26 ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS
- 30 OVER DIMENSION & OVERLOAD (ODOL)
- 34 WASPADA PELEMPARAN BATU DI LINTAS SUMATERA & JAWA
- 38 MOTIF PELEMPARAN BATU DARI ISENG HINGGA KRIMINAL
- 42 PURNAJUAL APM VIA ONLINE
- 46 WAREHOUSE MANAGEMENT SYSTEM
- 50 LOST OF CONTROL
- 54 UPDATE (JANUARI-SEPTEMBER 2020)
- 56 FUSO CLINIC CARNAVAL
- 58 HELP DELIVERY
- 60 INDEKS HARGA TRUK BEKAS
- 62 ATASI MASALAH KOMPRESOR AC
- 66 SISTEM JAMINAN HALAL & LOGISTIK HALAL

Liputan Khusus

Market Review

Rantai Pasok

Road Safety

Data Gaikindo

ATPM Update

Info Produk

Bursa Truk

Tips & Trik

Variasi

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



UU Cipta Kerja terkait Bisnis Transportasi Barang

Teks: *Antonius Sulisty* / Foto: *Giovani*

Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dan pemerintah pada Senin (5/10/2020) telah mengesahkan Rancangan Undang-undang (RUU) Omnibus Cipta Lapangan Kerja menjadi Undang-undang (UU) Cipta Kerja. Dalam UU tersebut terdapat 11 *cluster* atau kelompok aturan baru yang secara umum bertujuan mereformasi birokrasi secara struktural, serta mempercepat transformasi ekonomi untuk menghadapi kondisi pascapandemik Covid-19.

Kesebelas *cluster* aturan baru tersebut, yaitu urusan penyederhanaan perizinan; urusan persyaratan investasi; urusan ketenagakerjaan; urusan pengadaan lahan; urusan kemudahan berusaha; urusan dukungan riset dan inovasi; urusan administrasi pemerintahan; urusan peneraan sanksi; urusan kemudahan, pemberdayaan, dan perlindungan UMKM; urusan investasi dan proyek pemerintah; dan urusan kawasan ekonomi.



Dalam UU Cipta Kerja paragraf 10 tentang Transportasi, pasal 54 menyatakan bahwa untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama pelaku usaha dalam mendapatkan perizinan berusaha dan kemudahan persyaratan investasi di sektor transportasi, UU ini mengubah, menghapus, atau menetapkan pengaturan baru beberapa ketentuan yang salah satunya diatur dalam UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UU LLAJ). "Semua aturan di dalam undang-undang (Cipta Kerja) ini nanti akan diatur lebih lanjut oleh peraturan pemerintah. Jadi peraturan yang sifatnya teknis akan diturunkan ke dalam Peraturan Pemerintah," ujar Direktur Jenderal Perhubungan Darat (Dirjen Hubdat) Kementerian Perhubungan, Budi Setiyadi.

Sementara itu, *cluster* aturan yang berkaitan dengan UU LLAJ sebagai dasar peraturan teknis dalam bisnis transportasi barang, yakni urusan kemudahan berusaha; urusan penyederhanaan

perizinan; dan urusan persyaratan investasi terangkum dalam beberapa pasal. Dua pasal lainnya mengatur urusan pengenaan sanksi.

"*Cluster* sanksi di Undang-Undang Cipta Kerja adalah yang terkait dengan kegiatan berusaha. Jadi, (pemberian sanksi) dititikberatkan pada sanksi administrative. Kalau itu sifatnya pidana, seperti di pasal 308 setiap penyelenggara angkutan orang dan angkutan barang yang tidak memiliki izin, yang dulunya sudah dikenakan sanksi administratif kemudian dikenakan pidana, maka di pasal 308 UU LLAJ ini dihapus. Sanksi pidana itu hanya untuk kondisi yang menyebabkan seseorang meninggal dunia karena kegiatannya tersebut," kata Dirjen Hubdat.

Berikut adalah tabel revisi UU 22/2009 tentang LLAJ dalam UU Cipta Kerja yang dirangkum oleh tim redaksi menyesuaikan kebutuhan pembaca **TruckMagz**.

UU 22 / 2009 tentang LLAJ	UU 22/2009 dalam UU Cipta Kerja
<p>Pasal 19 (Kelas Jalan)</p> <p>(1) Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor. <p>(2) Pengelompokan jalan menurut kelas jalan terdiri atas:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. jalan kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 mm, ukuran paling tinggi 4.200 mm, dan muatan sumbu terberat 10 ton; b. jalan kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 mm, ukuran paling tinggi 4.200 mm, dan muatan sumbu terberat 8 ton; c. jalan kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 mm, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 mm, ukuran paling tinggi 3.500 mm, dan muatan sumbu terberat 8 ton; dan 	<p>Pasal 19</p> <p>(1) Jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas berdasarkan:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. fungsi dan intensitas lalu lintas guna kepentingan pengaturan penggunaan jalan dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan; dan b. daya dukung untuk menerima muatan sumbu terberat dan dimensi kendaraan bermotor. <p>(2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pengelompokan jalan menurut kelas jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah.</p>

- d. jalan kelas khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 mm, ukuran panjang melebihi 18.000 mm, ukuran paling tinggi 4.200 mm, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 ton.

Pasal 50 (Uji Tipe Kendaraan Bermotor)

- (1) Uji tipe wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- (2) Uji tipe terdiri atas:
 - a. pengujian fisik untuk pemenuhan persyaratan teknis & laik jalan yang dilakukan terhadap landasan kendaraan bermotor dan kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap;
 - b. penelitian rancang bangun & rekayasa kendaraan bermotor yang dilakukan terhadap rumah-rumah, bak muatan, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan bermotor yang dimodifikasi tipenya.
- (3) Uji tipe dilaksanakan oleh unit pelaksana uji tipe pemerintah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan unit pelaksana diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 50

- (1) Uji tipe wajib dilakukan bagi setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan, yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri, serta modifikasi kendaraan bermotor yang menyebabkan perubahan tipe.
- (2) Uji tipe dilaksanakan oleh pemerintah pusat yang pelaksanaannya dapat dikerjasamakan dengan BUMN, BUMD, badan usaha milik desa, dan swasta.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai uji tipe dan pelaksanaan uji tipe diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 53 (Uji Berkala Kendaraan Bermotor)

- (1) Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.
- (2) Pengujian berkala meliputi kegiatan:
 - a. pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor; dan
 - b. pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dilaksanakan oleh:
 - a. unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota;
 - b. unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat izin dari pemerintah;
 - c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari pemerintah.

Pasal 53

- (1) Uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.
- (2) Pengujian berkala meliputi kegiatan:
 - a. pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor; dan
 - b. pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik kendaraan bermotor dilaksanakan oleh:
 - a. unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat;
 - b. unit pelaksana agen tunggal pemegang merek yang mendapat perizinan berusaha dari Pemerintah; atau
 - c. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan perizinan berusaha dari pemerintah.

Pasal 60 (Bengkel Umum)

- (1) Bengkel umum kendaraan bermotor yang berfungsi untuk memperbaiki dan merawat kendaraan bermotor, wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Bengkel umum yang mempunyai akreditasi dan

Pasal 60

- (1) Bengkel umum kendaraan bermotor yang berfungsi untuk memperbaiki dan merawat kendaraan bermotor, wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Bengkel umum yang mempunyai akreditasi dan kualifi-

kualitas tertentu dapat melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor.

- (3) Penyelenggaraan bengkel umum wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh menteri yang bertanggung jawab di bidang industri.
- (4) Penyelenggaraan bengkel umum harus mendapatkan izin dari pemerintah kabupaten/kota berdasarkan rekomendasi dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (5) Pengawasan terhadap bengkel umum kendaraan bermotor dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum diatur dengan peraturan pemerintah.

tas tertentu dapat melakukan pengujian berkala kendaraan bermotor.

- (3) Penyelenggaraan bengkel umum wajib memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah pusat.
- (4) Penyelenggaraan bengkel umum harus memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat.
- (5) Pengawasan terhadap bengkel umum kendaraan bermotor dilaksanakan oleh pemerintah kabupaten/kota sesuai dengan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan dan tata cara penyelenggaraan bengkel umum diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 78 (Pendidikan & Pelatihan Pengemudi)

- (1) Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat izin dan terakreditasi dari pemerintah.
- (2) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh pemerintah dilaksanakan oleh pemerintah daerah.
- (3) Izin penyelenggaraan pendidikan dan pelatihan mengemudi yang diberikan oleh pemerintah daerah dilaksanakan berdasarkan norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh menteri yang membidangi sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan serta Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (4) Akreditasi dilakukan oleh pemerintah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 78

- (1) Pendidikan dan pelatihan mengemudi diselenggarakan oleh lembaga yang mendapat perizinan berusaha dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai dengan norma, standar, prosedur yang ditetapkan oleh pemerintah pusat.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai perizinan berusaha diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 99 (Analisis Dampak Lalu Lintas)

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.
- (2) Analisis dampak lalu lintas sekurang-kurangnya memuat:
 - a. analisis bangkitan dan tarikan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - b. simulasi kinerja lalu lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
 - c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
 - d. tanggung jawab pemerintah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak;
 - e. rencana pemantauan dan evaluasi.
- (3) Hasil analisis dampak lalu lintas merupakan salah satu syarat bagi pengembang untuk mendapatkan izin pemerintah dan/atau pemerintah daerah menurut peraturan perundang-undangan.

Pasal 99

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis mengenai dampak lalu lintas yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup dan upaya pemantauan lingkungan hidup sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai lingkungan hidup.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai dokumen analisis mengenai dampak lingkungan hidup atau upaya pengelolaan lingkungan hidup yang telah mencakup analisis mengenai dampak lalu lintas diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 162 (Kewajiban Angkutan Barang)

- (1) Kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus wajib:
 - a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;
 - b. diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut;
 - c. memarkir Kendaraan di tempat yang ditetapkan;
 - d. membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;
 - e. beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - f. mendapat rekomendasi dari instansi terkait.
- (2) Kendaraan bermotor umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang melebihi dimensi yang ditetapkan harus mendapat pengawalan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Pengemudi dan pembantu pengemudi kendaraan bermotor umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut.

Pasal 162

- (1) Kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus wajib:
 - a. memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut;
 - b. diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut;
 - c. memarkir kendaraan di tempat yang ditetapkan;
 - d. membongkar dan memuat barang di tempat yang ditetapkan dan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut; dan
 - e. beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan;
- (2) Kendaraan bermotor umum yang mengangkut alat berat dengan dimensi yang melebihi dimensi yang ditetapkan oleh pemerintah pusat harus mendapat pengawalan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Pengemudi dan pembantu pengemudi kendaraan bermotor umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut.

Pasal 165 (Angkutan Multimoda)

- (1) Angkutan umum di jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda.
- (2) Kegiatan angkutan umum dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan hukum angkutan jalan dan badan hukum angkutan multimoda dan/atau badan hukum moda lain.
- (3) Pelayanan angkutan multimoda harus terpadu secara sistem dan mendapat izin dari pemerintah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai angkutan multimoda, persyaratan, dan tata cara memperoleh izin diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 165

- (1) Angkutan umum di jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda.
- (2) Kegiatan angkutan umum dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan hukum angkutan jalan dan badan hukum angkutan multimoda dan/atau badan hukum moda lain.
- (3) Pelayanan angkutan multimoda harus terpadu secara sistem dan memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat.
- (4) Ketentuan mengenai angkutan multimoda, persyaratan, dan tata cara memperoleh perizinan berusaha diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 170 (Penimbangan Kendaraan Bermotor)

- (1) Alat penimbangan yang dipasang secara tetap dipasang pada lokasi tertentu.
- (2) Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada jalan dilakukan oleh pemerintah.
- (3) Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap dilakukan oleh unit pelaksana penimbangan yang ditunjuk oleh pemerintah.
- (4) Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap

Pasal 170

- (1) Alat penimbangan yang dipasang secara tetap dipasang pada lokasi tertentu.
- (2) Penetapan lokasi, pengoperasian, dan penutupan alat penimbangan yang dipasang secara tetap pada jalan dilakukan oleh pemerintah pusat.
- (3) Pengoperasian dan perawatan alat penimbangan yang dipasang secara tetap serta sistem informasi manajemen dilakukan oleh pemerintah pusat dan dapat dikerjasamakan dengan badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah dan swasta sesuai

wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

- (4) Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan.

Pasal 173 (Perizinan Angkutan)

- (1) Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memiliki:
 - a. izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek;
 - b. izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek; dan/atau
 - c. izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.
- (2) Kewajiban memiliki izin tidak berlaku untuk:
 - a. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
 - b. pengangkutan jenazah.

Pasal 173

- (1) Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat.
- (2) Kewajiban memenuhi perizinan berusaha tidak berlaku untuk:
 - a. pengangkutan orang sakit dengan menggunakan ambulans; atau
 - b. pengangkutan jenazah.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai perizinan berusaha diatur dengan peraturan pemerintah.

Pasal 185 (Subsidi Angkutan Penumpang Umum)

- (1) Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian subsidi angkutan penumpang umum diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 185 (Subsidi Angkutan Orang & Angkutan Barang)

- (1) Pemerintah pusat dan/atau pemerintah daerah dapat memberikan subsidi angkutan pada trayek atau lintas tertentu.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian subsidi angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 199 (Sanksi Administratif)

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 167, pasal 168, pasal 173, pasal 177, pasal 186, pasal 187, pasal 189, pasal 192, dan pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan izin; dan/atau
 - d. pencabutan izin.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria dan tata cara pengenaan sanksi administratif diatur dengan peraturan menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 199

- (1) Setiap orang yang melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 167, pasal 168, pasal 173, pasal 186, pasal 187, pasal 189, pasal 192, atau pasal 193 dikenai sanksi administratif berupa:
 - a. peringatan tertulis;
 - b. denda administratif;
 - c. pembekuan Perizinan Berusaha; dan/atau
 - d. pencabutan Perizinan Berusaha.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai kriteria, jenis, besaran denda, dan tata cara pengenaan sanksi administratif sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Pasal 220 (Rancang Bangun Kendaraan Bermotor)

- (1) Pengembangan rancang bangun kendaraan bermotor dan pengembangan riset rancang bangun dilakukan oleh:

Pasal 220

- (1) Rancang bangun kendaraan bermotor dan pengembangan riset dan rancang bangun kendaraan bermotor dilakukan oleh:

- a. pemerintah;
 - b. pemerintah daerah;
 - c. badan hukum;
 - d. lembaga penelitian; dan/atau
 - e. perguruan tinggi.
- (2) Pengembangan rancang bangun kendaraan bermotor wajib memperhatikan:
- a. dimensi utama dan konstruksi kendaraan bermotor;
 - b. kesesuaian material;
 - c. kesesuaian motor penggerak;
 - d. kesesuaian daya dukung jalan;
 - e. bentuk fisik kendaraan bermotor;
 - f. dimensi, konstruksi, posisi, dan jarak tempat duduk;
 - g. posisi lampu;
 - h. jumlah tempat duduk;
 - i. dimensi dan konstruksi bak muatan/volume tangki;
 - j. peruntukan kendaraan bermotor; dan
 - k. fasilitas keluar darurat.
- (3) Rancang bangun harus mendapatkan pengesahan dari menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan.

- a. pemerintah pusat;
 - b. pemerintah daerah;
 - c. badan hukum;
 - d. lembaga penelitian; dan/atau
 - e. perguruan tinggi.
- (2) Rancang bangun harus mendapatkan pengesahan dari pemerintah pusat.

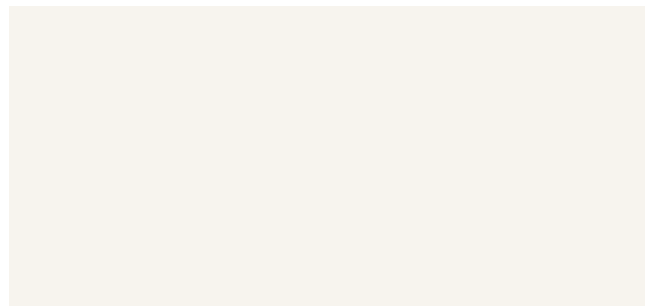
Pasal 222 (Industri & Teknologi Prasarana LLAJ)

- (1) Pemerintah wajib mengembangkan industri dan teknologi prasarana yang menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Pengembangan industri dan teknologi prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait.
- (3) Pengembangan industri dan teknologi meliputi modernisasi fasilitas:
- a. pengatur lalu lintas dan angkutan jalan;
 - b. penegakan hukum;
 - c. uji kelaikan kendaraan;
 - d. keamanan, keselamatan, ketertiban, serta kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan;
 - e. pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan;
 - f. registrasi dan identifikasi kendaraan bermotor dan pengemudi;
 - g. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan; dan
 - h. keselamatan pengemudi dan/atau penumpang.

Pasal 222

- (1) Pemerintah pusat wajib mengembangkan industri dan teknologi prasarana yang menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- (2) Pengembangan industri dan teknologi prasarana lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan secara terpadu dengan dukungan semua sektor terkait.
- (3) Pengembangan industri dan teknologi harus mendapatkan pengesahan dari pemerintah pusat.

- (4) Metode pengembangan industri dan teknologi meliputi:
 - a. pemahaman teknologi;
 - b. pengalihan teknologi; dan
 - c. fasilitasi riset teknologi.
- (5) Pengembangan industri dan teknologi harus mendapatkan pengesahan dari instansi terkait.



Pasal 308 (Ketentuan Pidana)

Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum yang:

- a. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek;
- b. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang tidak dalam trayek;
- c. tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan barang khusus dan alat berat; atau
- d. menyimpang dari izin yang ditentukan.

Ketentuan Pasal 308 dihapus

Kemunduran Sistem Desentralisasi

Berdasar tabel revisi UU LLAJ dalam UU Cipta Kerja yang berkaitan langsung dengan bisnis transportasi barang, terdapat beberapa pasal yang diubah menjadi lebih ringkas. Pasal 19 mengenai kelas jalan, misalnya. Dalam UU Cipta Kerja justru menghilangkan detail aturan tentang pengelompokan jalan dan digantikan dengan aturan turunannya melalui Peraturan Pemerintah. Padahal, selama ini masih terjadi ketidaksinkronan antara pelaku usaha dengan aparat di lapangan perihal kelas jalan.

Ada pula beberapa pasal yang mencabut kewenangan pemerintah daerah/kementerian dan dialihkan ke pemerintah pusat. Contohnya di pasal 60 tentang penyelenggaraan usaha bengkel umum, dalam UU Cipta Kerja dicantumkan bahwa penyelenggaraan bengkel umum harus memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat.

Kemudian di pasal 220 UU LLAJ tentang Rancang Bangun Kendaraan Bermotor, dalam UU Cipta Kerja aturan ini harus disahkan oleh pemerintah pusat. Sementara itu, UU 22 Tahun 2009 pasal 220 ayat 3 menyatakan rancang

bangun harus mendapatkan pengesahan dari menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan

Pakar Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara, Bivitri Susanti mengatakan bahwa ada kewenangan yang beralih ke pemerintah pusat dari daerah atau kementerian. Menurutnya, untuk tujuan kemudahan berusaha, memang ada sebagian wewenang yang selama ini diberikan kepada daerah kemudian ditarik kembali ke pusat.

"Kebijakan dan perizinan yang dibuat terpusat tentu memudahkan bagi investor. Akibatnya, desentralisasi yang sudah dibangun sejak 1998 sebagai salah satu tuntutan reformasi justru ditarik mundur. UU Cipta Kerja jelas mengatur, kewenangan ditarik ke pusat. Dijabarkan lebih lanjut, pusat berarti presiden. Bahkan, untuk pengaturan yang sifatnya sektoral yang tadinya ada di tangan kementerian, dinyatakan oleh UU Cipta Kerja sebagai kewenangan presiden," kata Bivitri.



Hiper-regulasi di Sektor *Transportasi Darat*

Teks: **Antonius Sulisty** / Foto: **Giovani**

Kementerian Perhubungan (Kemenhub), selaku kementerian teknis yang membidangi transportasi moda darat, kereta api, laut, dan udara, saat ini sedang menyiapkan aturan turunan Undang-Undang (UU) Cipta Kerja. Direktur Jenderal Perhubungan Darat (Dirjen Hubdat) Kemenhub, Budi Setiyadi mengatakan bahwa UU Cipta Kerja (*omnibus law*) hanya mengatur hal umum, belum sampai hal-hal teknis pelaksanaan secara detail.



Sebagai informasi, UU Cipta Kerja menyempurnakan empat undang-undang di sektor transportasi, yaitu UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ); UU 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian; UU 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran; dan UU 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Sebagai bagian dari *omnibus law* (undang-undang gabungan), aturan-aturan tentang transportasi pun – diklaim pemerintah – bertujuan memberikan kemudahan bagi masyarakat terutama pelaku usaha dalam mendapatkan perizinan berusaha serta kemudahan persyaratan investasi di sektor transportasi.

“Teknisnya nanti akan kami siapkan bagaimana implementasinya, bagaimana persyaratan, tolok ukurnya, dan sebagainya dalam peraturan pemerintah (PP). Saat ini Kementerian Perhubungan sedang menyiapkan penyempurnaan dan penyusunan PP sebagai peraturan pelaksanaannya,” kata Dirjen Hubdat.

Budi Setiyadi menjelaskan bahwa ada empat PP yang terdampak peraturan pelaksanaan transportasi darat berdasarkan UU 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. PP pertama yang terdampak adalah PP 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. “Di situ ada peraturan tentang Andalalin (Analisis Dampak Lalu Lintas),” kata Budi Setiyadi.

Kedua adalah PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan terutama tentang uji tipe dan uji berkala kendaraan bermotor.

Ketiga adalah PP 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terutama tentang kelas jalan maupun penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum. Keempat adalah PP 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan terutama yang mengatur perizinan berusaha angkutan orang maupun barang, serta subsidi angkutan orang dan barang.

“Memang tidak begitu banyak pasal sektor transportasi yang disempurnakan dalam *omnibus law*. Pasal-pasal tentang transportasi darat yang paling banyak disempurnakan dari UU 22/2009,” kata Budi Setiyadi. Setidaknya ada 17 pasal yang disempurnakan tentang kemudahan berusaha, penyederhanaan perizinan dan investasi di sektor transportasi darat.

Pasal-pasal tersebut adalah pasal 19 tentang Kelas Jalan; pasal 36 tentang Perizinan Berusaha Angkutan Orang; pasal 38, pasal 39, dan pasal 40 tentang Terminal Penumpang; pasal 43 tentang Fasilitas Parkir untuk Umum; pasal 50 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor; pasal 53 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor; pasal 60 tentang Bengkel Umum; pasal 78 tentang Pendidikan dan Pelatihan Pengemudi; pasal 99 tentang Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin); pasal 126 tentang Perizinan Berusaha Angkutan Orang; pasal 162 tentang Kewajiban Angkutan Barang; pasal 165 tentang Angkutan Multimoda; pasal 170 tentang Penimbangan Kendaraan Bermotor; pasal 173 dan pasal 179 tentang Perizinan Berusaha Angkutan Orang; pasal 185 tentang Subsidi Angkutan Orang dan Angkutan Barang; pasal 220 tentang Rancang Bangun Kendaraan Bermotor; dan pasal 222 tentang Industri dan Teknologi Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Budi Setiyadi

Direktur Jenderal
Perhubungan Darat Kemenhub

Omnibus Bills

Pakar hukum dari Sekolah Tinggi Hukum (STH) Indonesia Jentera, Rizky Argama menjelaskan bahwa *omnibus law* jarang memenuhi klaim pendukungnya yang menyederhanakan proses legislasi. "Pemerintah tentu mengklaim bahwa UU Cipta Kerja akan menyederhanakan lanskap regulasi Indonesia yang rumit, dengan mengurangi jumlah undang-undang yang ada. Hal itu tidak mungkin terjadi mengingat UU Cipta Kerja mengamatkan ratusan ketentuan untuk diatur lebih lanjut oleh puluhan peraturan di bawahnya yang belum dikeluarkan," ujar Gama, sapaan akrab Rizky Argama.

Lebih jauh Gama menjelaskan bahwa Pusat Studi Hukum dan Kebijakan Indonesia (PSHK) serta Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) menemukan bahwa hiper-regulasi semacam ini hanyalah puncak gunung es dari kekacauan hukum di Indonesia. Penyebabnya antara lain adalah ketidaksesuaian antara perencanaan legislasi dengan perencanaan pembangunan, tidak adanya mekanisme monitoring dan evaluasi dalam siklus legislasi, dan tidak adanya otoritas tunggal untuk menangani permasalahan pengaturan regulasi.

"RUU penciptaan lapangan kerja telah membuat metode *omnibus* menjadi sangat buruk di Indonesia, seperti halnya di banyak negara lain. Di negara dengan sistem *common law* (hukum adat), *omnibus law* biasanya digunakan untuk mengatur masalah multisektoral dan mengubah banyak undang-undang sekaligus. Namun, *omnibus law* tidak diakui sebagai metode pembuatan hukum dalam sistem legislatif Indonesia. Sejak pemerintah mengumumkan RUU Cipta Kerja akan disusun dalam bentuk *omnibus*, kalangan akademisi mewaspadaikan potensi pelanggaran prosedural dalam proses penyusunannya," urai Gama.

Menurut dia, pemerintah sebagai pemrakarsa *omnibus bills* menyukai *omnibus bills* karena dapat mengurangi proses musyawarah di lembaga legislatif, dibandingkan dengan proses musyawarah yang panjang untuk sejumlah undang-undang yang berbeda. Berdasarkan informasi dari Wikipedia, *omnibus bills* merupakan undang-undang yang diusulkan yang mencakup sejumlah topik yang beragam atau tidak terkait. "Faktanya, lebih dari 40 negara bagian di Amerika Serikat (AS) kini melarang penggunaan *omnibus bills* dalam proses pembuatan undang-undang. Hal ini justru untuk mencegah kepentingan pribadi memasukkan ketentuan yang tidak terkait, seperti yang terjadi dengan RUU ini," kata Gama.

Tahap selanjutnya, menurut Gama, untuk RUU tersebut akan menjadi otorisasi oleh presiden. Presiden bisa saja menolak tetapi menurut Pasal 20 ayat 5 UUD 1945, jika dalam waktu 30 hari presiden tidak menandatangani RUU tersebut sejak disetujui DPR, maka secara otomatis RUU tersebut tetap berlaku.

"Jika Jokowi tidak menandatangani RUU penciptaan lapangan kerja, itu tidak lebih dari manuver politik yang dirancang untuk menangkis tekanan publik. Hal tersebut tidak akan berdampak sama sekali pada berlakunya UU Cipta Kerja. Satu-satunya jalan konstitusional yang tersisa adalah menggugat undang-undang di Mahkamah Konstitusi. Apabila hal ini terjadi, Mahkamah Konstitusi harus meninjau tidak hanya ketentuan konten undang-undang agar sesuai dengan UUD, tetapi juga proses pembuatan legislasi. Ini sangat relevan mengingat proses perancangan dan pembahasan tertutup serta pelanggaran prosedural lainnya," katanya menerangkan.

Kemudahan Perizinan Berdasarkan Tingkat Risiko

Teks: *Sigit Andriyono, Antonius Sulisty* / Foto: *Giovani*

Nomenklatur pola pendekatan pemberian izin berusaha bagi pelaku bisnis transportasi jalan mengalami perubahan pada UU Cipta Kerja. Sebelumnya, pola pendekatan berbasis *last-in approach* kini berubah berdasarkan risiko atau *risk-based approach* dengan kategorisasi level rendah, menengah, dan tinggi.

“Yang berubah dalam UU Cipta Kerja ini adalah *risk-based approach*. Saya sudah menyampaikan beberapa kali usul tentang pembuatan kriteria. *Risk-based* ini berdasarkan risiko yang rendah, sedang, tinggi. Rendah itu seperti apa sih? Tinggi itu kalau berkaitan dengan *safety*. Sekarang, yang perlu kita cari kesamaan pandangan. Bukankah semua urusan di bidang transportasi itu berbasis risiko? Cuma mungkin kadar *safety* yang dimaksud berbeda-beda, seperti dengan nuklir atau dengan bahan berbahaya dan beracun. Jadi, menurut saya, kriterianya harus didetailkan,” kata Inspektur Jenderal (Irjen) Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Gede Pasek Suardika.

Sekretaris Jenderal (Sekjen) DPP Organisasi Angkutan Darat (Organda), Ateng Aryono mengatakan bahwa bisnis angkutan jalan sebenarnya sudah sangat mengandung risiko. “Di bidang angkutan jalan, risiko itu merupakan hal yang tidak bisa dieliminasi. Apa pun dalam penyelenggaraan angkutan jalan pasti berisiko.





Risiko itu dikatakan rendah atau tinggi ..., saya pikir setengah nyawa penumpang itu sudah menjadi risiko buat kami. Nanti, apakah hal tersebut berpengaruh dalam penyelenggaraan usaha angkutan jalan secara luas terhadap moda angkutan penumpang maupun barang? Ataukah nanti akan ada penilaian kriteria lebih lanjut?" Ateng bertanya-tanya.

"Menurut saya ini sangat *critical*. Saya melihat ruh *omnibus law* atau RPP (Rancangan Peraturan Pemerintah) tindak lanjut UU Cipta Kerja ini justru ada pada pendefinisian risiko. Apalagi risikonya ada yang rendah, sedang, dan tinggi. Begitu risikonya rendah silakan mendaftar. Namun, kalau ada risiko di kemudian hari, begitu muncul risiko baru dilakukan *statement*," ucap Gede. Menurut dia, kriteria mengenai risiko ini sangat penting dan sebelum mempermudah perizinan berusaha harus dipertimbangkan kriteria apa saja yang masuk dalam masing-masing level risiko tadi.



Wihana Kirana Jaya

Staf Khusus Menteri Perhubungan Bidang
Ekonomi & Investasi Transportasi

“Contohnya soal Andalalin (analisis dampak lalu lintas). Menurut saya, kalau di Andalalin-nya dia berisiko rendah, ya sudah. Rendah itu di mana? Mungkin di hutan sana dibangun pom bensin, ya *nothing wrong*. Kalau dia hanya risiko sedang, ya kita bikin NSPK (Norma, Standar, Prosedur, Kriteria). Sebelum dipenuhi NSPK-nya, meskipun sudah ada komitmen, dia tidak bisa membuat usaha di bidang pengujian kendaraan bermotor. Ini contoh saja,” ujarnya.

Gede memberikan contoh lain tentang pengujian kendaraan bermotor yang melibatkan peran swasta. “Kita *test case* saja, misalnya satu pasal mengenai kemudahan berusaha di bidang pengujian kendaraan bermotor. UU memayungi harus ada APM di-*inside* melakukan itu. Pada saat UU sudah bicara hal itu, di UU Cipta Kerja ini apakah perlu kita permudah lagi atau tidak? Kalau mau dipermudah lagi, apanya yang dipermudah?”

Kata kunci pada pendefinisian dan kriteria risiko adalah penjabaran secara mendalam. “Harus detail substansi per substansi, karena pendefinisian risiko itu bisa berbeda-beda. Kalau saya mengatakannya secara makro, transportasi berisiko atau tidak? Semua berisiko. *Safety* atau tidak? Kalau *safety* berarti berisiko tinggi *dong*. Bukan begitu yang dimaksud karena masing-masing pihak punya deklarasi tentang risiko yang berbeda sesuai dengan substansi, lokasi, dan segala macam. Hal ini akan berujung pada cara bertindaknya. Kalau *risk-based* nya rendah ya cukup pendaftaran saja,” kata Irjen Kemenhub.

Insentif

Staf Khusus Menteri Perhubungan untuk Urusan Ekonomi dan Investasi Transportasi, Wihana Kirana Jaya mengatakan bahwa perizinan yang baik haruslah memberikan dampak signifikan bagi masyarakat dan pelaku usaha di dalamnya. “Secara teori filosofisnya, biasanya yang pertama kali menjadi *bottleneck* adalah *mindset*. Ketika kita ingin membuat *omnibus law*, *mindset* kita semuanya sudah sama bahwa kita akan menyederhanakan perizinan. Kita akan menyederhanakan persyaratan investasi, dan kita akan menyederhanakan proyek-proyek pemerintah. Intinya *mindset* itu harus *inline* bahwa apa yang kita lakukan ini akan memberikan *impact*. Jangan kita hanya berutak-atik di pasal-pasal regulasi tapi tidak ada *impact*,” kata Wihana.

Menurut Wihana, kondisi perundang-undangan di Indonesia saat ini sudah lebih baik dibandingkan era-era terdahulu. Namun, dalam pengembangan selanjutnya, Wihana meminta agar pihak regulator dapat menyimpulkan segala informasi secara transparan kepada publik.

“Saya tertarik dengan *omnibus law* di Thailand, yang sudah ada tahun 2016-2017. Intinya untuk mendorong investasi, kemudian masyarakat mendapat kesempatan kerja sehingga ada *impact*-nya, sehingga satu tahun ada dampaknya. Investasi yang terkait dengan Direktorat Perhubungan Darat di sana mendatangkan *impact*, sehingga *ease doing business*-nya Thailand meningkat dalam kurun waktu setahun sampai tiga tahun,” ujarnya.

Wihana menggarisbawahi peran semua pihak untuk menafsirkan UU Cipta Kerja ini dalam visi yang sama. “Masing-masing operator dan *stakeholder* harus satu visi. Kalau regulasinya tetap tapi visinya berbeda juga tidak akan efektif. Semoga UU yang dibuat ini kemudian diturunkan dalam PP dan tidak ada lagi hal-hal yang masih tumpang tindih dengan PP-PP yang lain, atau dengan peraturan lainnya yang kaitannya dengan tata kelola proses bisnis,” ujarnya lagi.

Ia menegaskan bahwa sejatinya peraturan akan membawa dampak positif bila muncul sebuah insentif bagi pelaku usaha dan masyarakat. “Peraturan tidak akan bagus kalau tidak memberikan insentif yang berdampak kepada masing-masing pelaku baik di regulator, operator, dan masyarakat. Saran saya kepada Ditjen Perhubungan Darat, kanal-kanal informasi ke publik harus dibangun karena masih banyak pelaku usaha yang tidak bisa mengakses UU Cipta Kerja yang formal. Dengan demikian, masyarakat, regulator, pelaku usaha, operator, dan *stakeholder* terkait bisa saling memahami prosesnya,” kata Guru Besar Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Gadjah Mada ini.



Gede Pasek Suardika

Inspektur Jenderal Kemenhub



Penyelenggaraan Angkutan Barang

Teks: Antonius Sulistyó / Foto: Giovani

Bisnis transportasi barang di Indonesia selama ini mengikuti aturan UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) sesuai pasal 173. Namun, pada pasal 173 ayat 1 huruf c hanya mengatur kewajiban bagi perusahaan angkutan umum yang bergerak di bidang transportasi barang khusus atau alat berat. Pada pasal itu tidak disebutkan angkutan barang umum atau *general cargo*, atau tidak diatur sama sekali dalam UU 22/2009.

Sementara itu, dalam UU Cipta Kerja, pasal 173 UU LLAJ terdapat perubahan *statements*, yakni pada ayat 1 yang berbunyi perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan/atau barang wajib memenuhi perizinan berusaha dari pemerintah pusat atau pemerintah daerah sesuai norma, standar, prosedur, dan kriteria yang ditetapkan oleh pemerintah pusat.



“Pasal 173 UU 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa angkutan barang yang memerlukan perizinan hanya angkutan barang khusus. Akan tetapi, pasal 173 di dalam *omnibus law* berubah menjadi penyelenggaraan angkutan barang, tanpa embel-embel barang khusus. Sementara itu, pasal 180 yang mengatur perizinan angkutan barang khusus dihapus pada UU Cipta Kerja. Menurut pandangan kami, semua angkutan barang itu nanti wajib memiliki perizinan berusaha, jadi tidak hanya angkutan barang khusus tapi termasuk angkutan barang umum atau *general cargo*. Ini saya rasa sesuai dengan upaya kita untuk menegakkan aturan karena ODOL itu ternyata tidak hanya dilakukan oleh angkutan barang khusus tapi *general cargo* juga terlibat di dalamnya,” kata Pandu Yuniyanto, Direktur Sarana Transportasi Jalan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub.



Ateng Aryono

Sekretaris Jenderal
DPP Organda

Sekretaris Jenderal (Sekjen) DPP Organisasi Angkutan Darat (Organda) Ateng Aryono menyinggung sedikit peran angkutan multimoda. "Mungkin sebagian teman kami melaksanakan juga pekerjaan-pekerjaan yang kaitannya dengan multimoda. Namun, pasal 165 (ayat 1) itu jelas menyatakan hanya dilakukan oleh pengusaha multimoda. Kalau itu dilakukan dan kalau itu benar dibatasi, apakah ini nanti tidak akan lepas dari asas memudahkan?" ujar Sekjen Ateng.



Ahmad Yani

Direktur Angkutan Jalan
Ditjen Perhubungan Darat

Ateng menambahkan bahwa masih ada PP yang kontennya hampir sama antara beberapa moda angkutan jika dikaitkan dengan multimoda. "Kami menyambut baik karena beberapa pasal UU Cipta Kerja menyatakan akan dilanjutkan dengan PP (peraturan pemerintah.). Namun, kalau melihat PP yang sekarang, tampaknya ada PP yang double. Nantinya apakah ada penggabungan PP atau akan ada hal tertentu yang dilakukan selanjutnya?"

Menanggapi pertanyaan dari Sekjen DPP Organda itu, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub mengatakan bahwa PP untuk moda angkutan darat, laut, udara, dan kereta api akan disatukan. "PP-nya nanti sudah kami sepakati menjadi satu antara PP-nya darat, laut, udara, dan kereta api. Nanti kita lihat perkembangan berikutnya, apakah memang demikian atau kemudian masing-masing ada PP sendiri. Yang jelas, kami akan segera *breakdown* menjadi peraturan di bawahnya," kata Budi Setiyadi.

Subsidi

Berdasarkan UU LLAJ pasal 185 ayat 1, angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Dalam UU Cipta Kerja aturan ini diperluas melalui pasal 185 ayat 1 di UU LLAJ yang disempurnakan, yang menyatakan pemerintah pusat dan/atau pemerintah daerah dapat memberikan subsidi angkutan pada trayek atau lintas tertentu.

Wacana subsidi di sektor angkutan barang memang baru kali ini dimunculkan. "Subsidi merupakan hal yang baru. Mungkin nanti ada subsidi yang diberikan untuk angkutan barang. Selama ini pemerintah hanya memberikan subsidi bagi angkutan penumpang. Di dalam UU Cipta Kerja sudah diakomodasi untuk menggairahkan iklim investasi maka pengusaha angkutan barang juga dapat disubsidi," kata Dirjen Budi.

"Saya pribadi terus terang belum mempelajari UU *omnibus* dan tidak berlatar belakang pendidikan hukum. Namun, yang saya dengar dari paparan Pak Presiden dan Menteri Tenaga Kerja, pada prinsipnya semua bagus dan saya tidak mau menyinggung soal terjadinya demo menolak UU Cipta Kerja. Saya hanya ingin menekankan mengenai subsidi angkutan barang, itu di bidang apanya atau bagian apanya supaya kami paham," ujar Marga Janto Santosa, Direktur PT Citra Transport Logistic.

"Subsidi angkutan barang berkaitan dengan operasional. Nanti, kami bersama teman-teman dari Aprindo dan Organda akan merumuskan kembali, subsidi ini mau seperti apa. Kalau di angkutan penumpang umum itu ada *by the service*, apakah ini polanya mau disamakan seperti itu? Nanti kita buat aturannya bisa mempermudah kita semua dan bisa berjalan pada angkutan barang umum," kata Ahmad Yani, Direktur Angkutan Jalan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub.

"Saya agak menyimpang dari bidang saya, tetapi kalau bicara wacana subsidi angkutan barang ya masih ada kaitannya. Menurut saya, sampai hari ini untuk standardisasi ODOL saja masih belum jelas. *Nah*, kalau bicara tarif angkutan barang, standardisasi tarif angkutan ini kan sebetulnya tidak mutlak hanya ada di Kementerian Perhubungan. Begitu juga dengan penergakan ODOL," kata Kurnia Lesani Adnan, Ketua Bidang Angkutan Penumpang DPP Organisasi Angkutan Darat (Organda).



Analisis Dampak Lalu Lintas

Teks: *Sigit Andriyono, Antonius Sulisty* / Foto: *Giovani*



Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) pasal 99 ayat 1 menyatakan bahwa setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas (Andalalin).



Sementara itu, UU LLAJ pasal 99 ayat 1 versi *omnibus law* menyatakan setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman, dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan Andalalin yang terintegrasi dengan analisis mengenai dampak lingkungan hidup (Amdal) sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan mengenai lingkungan hidup.

Sesuai informasi dari Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kementerian Perhubungan (Kemenhub), Andalalin di dalam UU Cipta Kerja akan dijadikan satu dalam dokumen Amdal. Tingkat kesulitan yang cukup tinggi untuk mendapatkan tenaga ahli (konsultan) penyusun dokumen lalu lintas, terutama di daerah-daerah, menjadi pertimbangan perubahan aturan tersebut.

Direktur Lalu Lintas Jalan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub, Sigit Irfansyah menjelaskan bahwa permasalahan Andalalin bukan dipicu tarif tinggi PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak). "Yang mahal itu bayar konsultannya. Andalalin ini memang amanat UU yang menyatakan bahwa jalan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota yang banyak kegiatan harus ada Andalalin-nya," kata Sigit.

Menurut Sigit, dalam beberapa kesempatan direktoratnya sudah berdiskusi dengan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan untuk implementasi Amdal yang digabung dengan Andalalin. "Kalau mencontoh Amdal memang mereka ada klasifikasi (untuk kegiatan). Mana saja yang cukup laporan, mana saja yang UKL-UPL (Upaya Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Upaya Pemantauan Lingkungan Hidup), mana saja yang Amdal. Di Andalalin itu tidak ada (pengklasifikasian), pukul rata semua. Mau kegiatan apa pun harus ada dokumen Amdal. Itu yang menjadi mahal. Jadi, bukan PNBP-nya yang mahal tapi proses pembuatannya karena harus meng-*hire* konsultan. Untuk itu, kami sudah bicara dan koordinasi dengan LH. Rekomendasinya akan kami sederhanakan," ujarnya menjelaskan.



Djoko Setijowarno

Pengamat transportasi

Sementara itu Direktur PT Citra Transport Logistic, Marga Janto Santosa melihat izin Amdal di bidang angkutan jalan hanya sebatas penanganan limbah dari kendaraan, seperti adanya oli bekas dan aki bekas. Akan tetapi, di lapangan hal itu kerap dijadikan objek oleh oknum petugas. "Silakan cek di pool-pool atau bengkel-bengkel milik operator tapi jangan dijadikan objek, seperti yang terjadi selama ini. Pool dan bengkel menjadi objek dengan ancaman denda sangat tinggi yang akhirnya bisa nego. Persepsi yang muncul ini yang tidak bagus. Jadi, menurut saya, angkutan itu tidak ada mengurus izin Amdal," kata Yanto (sapaannya).

Yanto berharap agar izin Amdal tak lagi dibebankan kepada pengusaha transportasi barang. "Yang penting, oli bekas di pool atau di bengkel ditampung di satu tempat yang akan dimasukkan ke drum lagi. Nanti, pada saat *ending*-nya itu dijual kepada penampung oli bekas yang punya izin B3 atau izin Amdalnya. Jadi, kami yang berusaha di bidang angkutan jalan ini jangan dibebani Andalalin dan jangan dijadikan objek untuk Amdal karena aki dan oli bekas. Kalau sudah menampung limbah dengan benar, kami berharap bisa dibebaskan dari izin Amdal itu. Mungkin itu yang perlu dipertegas tentang masalah Amdal oli bekas dan aki bekas," tutur Yanto mengungkapkan pendapatnya.



Sigit Irfansyah

Direktur Lalu Lintas Jalan
Ditjen Perhubungan Darat, Kemenhub

Templat dalam Persetujuan

Pengamat transportasi, Djoko Seti-jowarno menyoroti persoalan Andalalin terutama di daerah dengan investor yang merasa terbebani perizinan ini. "Sebagai contoh, di daerah itu hanya membangun tiga ruko saja sudah diminta Andalalin. Bangun rumah kos dimintai Andalalin juga. Itu kan memberatkan. Kenyataan yang kami lihat di daerah, Andalalin yang dilakukan itu ujung-ujungnya hanya menyediakan lahan parkir. Bangun hotel nanti ujung-ujungnya harus menambah lahan parkir atau kamar dikurangi. Selalu begitu, padahal untuk membangunnya (lahan parkir) sudah ratusan juta," kata Djoko.

"Itu juga terjadi pada Andalalin untuk kawasan pariwisata, yang mungkin ujung-ujungnya lahan parkir. Kami melihat ada objek wisata yang lahan parkirnya lebih luas daripada lokasi objek wisata karena mengakomodasi kendaraan pribadi. Ini juga berkaitan kalau kawasan itu menyediakan angkutan umum dan berkaitan pula dengan terminal," tutur Ketua Bidang Advokasi dan Kemasyarakatan Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Pusat ini.

Djoko berharap dalam perumusan peraturan pemerintah (PP) nanti, jalan provinsi di daerah kabupaten/kota maupun jalan nasional yang jadi kewenangan pemerintahan pusat berada dalam satu kawasan. "Kalau jaringan jalannya cukup panjang, sebaiknya pemerintah membantu membuatkan Amdalnya sehingga nanti mereka yang membangun di daerah itu tinggal mengacu apa yang harus dilakukan. Jadi, untuk Andalalin ini bukannya dihapus. Mungkin, ada Andalalin yang sifatnya berdiri sendiri untuk kawasan yang cukup luas, seperti kawasan perumahan yang salah satu tujuannya untuk menyediakan transportasi umum," ujarnya lagi.

"Hal yang perlu diubah atau disempurnakan nanti soal kriterianya. Kriteria pusat kegiatan apa yang wajib Andalalin. Ini juga perlu kita detailkan. Untuk pusat kegiatan di luar wajib Andalalin mungkin cukup penyediaan lahan parkir. Tidak semua bangunan harus memiliki izin Andalalin," kata Pandu Yunianto, Direktur Sarana Transportasi Jalan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub.

Mengenai persetujuan Andalalin sesuai pasal 100 UU LLAJ yang dihapus dalam UU Cipta Kerja, Pandu mengatakan bahwa penyebabnya adalah birokrasi yang panjang. "Inti masalahnya adalah pada pasal 100 itu disebutkan bahwa izin Andalalin wajib disetujui instansi Pembina LLAJ. Dalam penjelasan disebutkan terdapat tiga instansi, yaitu Kementerian Perhubungan, Kementerian PUPR, dan Polri. Nah, ini yang membuat birokrasinya menjadi panjang bahkan cenderung disalahgunakan. Karena pasal 100 dihapus, nanti perlu ditetapkan siapa yang berwenang memberikan persetujuan dokumen Andalalin ini. Menurut saya, cukup satu untuk kemudahan perizinan," ujar Pandu menerangkan.

"Rencana kami, nanti dengan templat. Kalau hanya bangun warung makan dan penyediaan lahan parkir, itu nanti ada pilihan templatnya. Tidak perlu konsultan. Pemrakarsa cukup pilih menu yang dibutuhkan, nanti langsung keluar persetujuannya, dengan catatan kalau itu perubahannya minor. Selama ini konsultan dibutuhkan karena pemrakarsa tidak mampu menyusun karena dokumennya cukup berat. Dengan templat tadi, untuk hal-hal yang sederhana pemrakarsa bisa langsung pilih rekomendasinya apa, karena kami sudah menyiapkan rekomendasi dari kepustakaan yang sedang disusun," kata Sigit menambahkan.

Sigit menjelaskan bahwa direktoratnya telah memiliki daftar kegiatan beserta rekomendasinya untuk dijadikan pilihan bagi pemrakarsa atau pemohon izin Andalalin. "Itu nanti yang akan mengikat dan dituangkan dalam sertifikat atau rekomendasi Andalalin yang kami berikan. Ini nanti sangat simpel. PNBP tetap harus dibayar karena belum dihapus di PP-nya. Kalau PP-nya dihapus pasti akan kami hapus PNBP-nya. Tarifnya itu (PNBP) juga tidak besar. Kalau dibandingkan dengan SRUT, jauh sekali!"



Penegakan ODOL masih menjadi isu hangat dalam pembahasan UU Cipta Kerja di kalangan pengusaha angkutan barang, khususnya yang tergabung dalam Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo). Wakil Ketua Umum DPP Aprindo Bidang Organisasi, Keanggotaan, dan Kelembagaan, Muis Tonthawi menyatakan bahwa dalam UU Cipta Kerja perlu juga aspek penegakan hukum tentang *over dimension* dan *overloading* (ODOL). Menurutnya, saat ini tidak sedikit anggota Aprindo di daerah yang sudah menjadi TO atau target operasi.

"Kalau kami bisa memberikan gambaran, 'TKP' masalah ODOL itu sebetulnya adalah pada saat pemuatan barang, bukan di jalan. Kalau sudah ada di jalan, artinya itu sudah terjadi pembiaran. Bagaimana tanggung jawab pemilik barang? Jangan kami diposisikan berdiri sendiri. Kami mohon pengertian dari Dirjen Hubdat karena teman-teman di daerah saat ini sudah menjadi TO. Padahal, mereka hanya melaksanakan pekerjaan yang sudah dikondisikan sebelumnya, yaitu pada awal pemuatan barang. Kami anggap di situlah letak 'TKP'-nya kalau mau dilakukan proses hukum. Masalahnya akan sumir kalau proses hukumnya dilakukan dengan 'TKP'-nya di jalan," kata Muis.

OVER DIMENSION & OVERLOAD (ODOL)

Regulasi Perlu Atur Tanggung Jawab Pemilik Barang

Teks: *Antonius Sulisty* / Foto: *Giovani*

Ia menekankan bahwa masalah bisnis transportasi barang sebenarnya sangat kompleks, karena menyangkut masalah logistik secara nasional. “Makanya, kami memerlukan dan mengharapkan suatu perhatian khusus dari Dirjen Hubdat tentang masalah ini. Permasalahan ODOL ini sangat berkaitan sampai ke angkutan perdesaan,” ujar Muis lagi.

Menanggapi hal tersebut, Direktur Prasarana Transportasi Jalan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub, Mohamad Risal Wasal mengatakan bahwa sebenarnya Kemenhub tidak melakukan penegakan hukum yang terkesan tebang pilih. “Intinya kami ini sedang melakukan penataan kembali sistem angkutan barang. Tujuannya adalah pada masa depan tidak lagi *over dimension* dan tidak *overloading*, sehingga kita bisa berbuat lebih banyak dalam penyelenggaraan dan pelayanan angkutan barang,” kata Risal.

Risal juga sepakat dengan pernyataan Muis terkait tanggung jawab pemilik barang. "Kami sekarang sedang mengkaji dan merevisi regulasi tentang tanggung jawab pengangkutan. Nantinya masing-masing *stakeholder* bertanggung jawab terhadap pelayanan angkutan, baik barang maupun penumpang. Dalam hal ini pemilik barang atau calon penumpang, operator maupun agen memiliki tanggung jawab masing-masing untuk mencegah pelanggaran *over dimension* dan *overloading*," ujarnya.

Untuk masalah ODOL yang berawal dari proses pemuatan barang, Risal menyatakan bahwa Direktorat Prasarana Transportasi Jalan telah melakukan penanganan dari hulu. "Kami sudah mulai menindak perusahaan karoseri yang membangun truk-truk yang tidak sesuai dengan surat izin dari Direktorat Sarana Transportasi Jalan. Memang yang belum kami lakukan adalah melakukan penindakan pada saat pemuatan barang. Kami mencegahnya di jembatan timbang dan akan menggunakan WIM (*weigh-in-motion*) dalam melakukan pengawasan dan penindakan hukum terhadap kendaraan angkutan barang," kata Risal.

Penegakan ODOL Tetap Berlanjut

Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat, Kemenhub, Budi Setiyadi mengatakan bahwa permasalahan ODOL terjadi mulai dari hulu sampai ke hilir. "Memang pemainnya, atau katakanlah yang tidak sesuai, bukan hanya dari pemilik kendaraan atau operatornya, tetapi pemilik logistiknya juga berperan. Sudah ada sekitar 14 asosiasi logistik yang secara intens berkomunikasi dengan kami. Sekarang secara bertahap kami menjadi fasilitator antara pemilik barang melalui asosiasi logistik dengan asosiasi kendaraan truk untuk membahas masalah tarif angkutan barang. Saya mohon waktu karena untuk menyelesaikan persoalan ini perlu pembahasan secara komprehensif dengan melibatkan beberapa kementerian," kata Dirjen Budi.

Ketua Bidang Angkutan Penumpang DPP Organisasi Angkutan Darat (Organda), Kurnia Lesani Adnan mengatakan bahwa masalah ODOL ini sebenarnya tidak hanya ditanggung oleh Kemenhub. Para pemangku kepentingan yang lain pun mesti punya andil mengatasinya. "Kalau Dirjen Perhubungan Darat sendiri yang melakukan penegakan ODOL maka penegakan hukumnya banyak sekali. Satu, kendaraan angkutan barang yang ODOL. Kedua, kendaraan yang tidak berizin resmi atau tidak berbadan hukum. Saya sudah berkali-kali menyampaikan bahwa untuk ODOL ini, Kementerian Perhubungan itu perlu duduk bersama atau lintas kementerian dengan Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perdagangan a," ujar Sani (sapaannya).

“Sedikit menanggapi, untuk meluruskan saja. Memang kalau masalah *overdimension-over loading* ini *on going progress*. Artinya, kita memang belum secara serempak, *spreading* kita belum semuanya. Nantinya mohon dipahami oleh semua pihak terutama dari Organda dan Aptrindo, langsung mengubah peraturan itu sangat sulit. Kami terima usulan dari Organda untuk bisa komunikasi dengan Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perdagangan,” kata Budi Setiyadi.

Ia tak menampik bila permasalahan ODOL sudah berlangsung lama di Indonesia dan sangat banyak kompleksitasnya. "Kami secara bertahap sedang menangani tetapi bukan berarti kami ingin membela diri, karena memang hal ini sedang kita jalankan bersama-sama. Saya juga sering menerima masukan baik dari Organda maupun dari Aptrindo, ODOL ini jangan hanya sekarang saja ditegakkan tapi harus berlanjut. Saya tegaskan lagi bahwa kita berlanjut untuk penegakan ODOL ini, tetapi memang tidak secepat yang kita harapkan karena persoalannya menurut saya sangat dalam. Secara gradual kita langsung melakukan perubahan dan perbaikan," kata Budi.



Mohamad Risal Wasal

Direktur
Prasarana Transportasi Jalan



Waspada Pelemparan Batu di Lintas Sumatera & Jawa

Teks: Abdul Wachid / Foto: Aprindo & PPJR

Pengusaha angkutan barang kembali diresahkan oleh ulah pelembar batu di beberapa daerah. Kasus terakhir yang menjadi sorotan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) terjadi di daerah Tungkal Puluh Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi. Pengemudi truk PT Dunia Express Trasindo (Dunex) menjadi korban pelemparan ketika menuju kota Padang Sumatera Barat dan Pekanbaru Riau.

Peristiwa terjadi pada September 2020 lalu ketika sopir Dunex mengemudikan kendaraanya pada tengah malam dengan kecepatan rendah. Tiba-tiba pesepeda motor dari arah berlawanan melemparkan batu sekepalan tangan. Begitu kerasnya tumbukan batu mengenai kaca depan truk hingga tembus ke kaca belakang sopir. Akibatnya, sopir mengalami luka pada tangan kiri.

Berdasarkan catatan Aprindo, kejadian kali ini merupakan kasus yang ketiga dengan perusahaan berbeda. Bahkan, pada korban lain, batu yang dilemparkan mengenai kepala pengemudi. "Kami sudah beberapa kali mengalami pelemparan. Ini seperti kejadian musiman. Jika ada satu kejadian truk dilempar batu, seperti berurutan kejadian



serupa terjadi pada truk lain. Berhenti sebentar, kemudian pelemparan terjadi lagi di lokasi berbeda di jalur lintas Sumatera, seperti di Lampung, Pekanbaru, dan Jambi," ujar Tony Wijaya, Ketua Kompartemen Bidang Hubungan Antar Moda Angkutan Aprindo.

Tony, yang juga merupakan bagian dari PT Dunia Express Trasindo, mengatakan bahwa sopirnya langsung melaporkan peristiwa pelemparan ke kantor Polsek Tungkal. Namun, sejauh ini belum ada laporan penangkapan atas pelaku.

Kepala Humas PPJR (Perkumpulan Pengemudi Jakarta Raya), Sahril Budiman mengakui telah ter-



Korban pelemparan batu di jalan arteri Kaliwungu, Kendal, Jawa Tengah pada pertengahan Januari 2020 lalu.

jadi beragam kasus pelemparan batu terhadap angkutan barang di lintas Sumatera. Pengemudi asal Lampung itu mengatakan bahwa Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Lampung – Bengkulu telah merilis titik-titik rawan yang patut diwaspadai pengemudi.

Beberapa titik rawan tersebut adalah Jalan Lintas Tengah Sumatera, Sidomulyo, Lampung Selatan; Jalan Lintas Pantai Timur Sumatera, Labuhan Maringgai, Lampung Timur; Jalan Raya Makam Pahlawan, Sukada, Lampung Timur; Pintu Tol Menggala, Menggala, Tulang Bawang; Jalan Lintas Sumatera (kampung tua sampai portal Indo Lampung), Menggala, Tulang Bawang; dan Jalan Lintas Timur Sumatera Bujuk Agung sampai Indra Loka, Banjar Maga, Tulang Bawang.

“Di Jambi, berdasarkan pengalaman saya yang sudah terbiasa melewati lintas Sumatera, titik rawan di Merlung, Kabupaten Jabung Barat. Kalau sudah masuk ke Riau, titik rawan itu ketika memasuki daerah Pangkalan Kerinci. Kasus di Pangkalan Kerinci sudah saya laporkan dan sudah ditangani polisi,” ucap Sahril.

Timbulkan Kecelakaan dan Korban Pingsan

Temuan Perkumpulan Pengemudi Jakarta Raya, berdasarkan laporan dari sesama pengemudi angkutan barang, peristiwa pelemparan batu juga terjadi di jalur lintas Jawa. Kasus pelemparan batu pernah terjadi di jalur jalan Kendal-Semarang di Mangkang kota Semarang. Kasus terakhir terjadi pada pertengahan September 2020 lalu, dua sopir truk menjadi korban. Salah satu dari mereka mengalami luka pada pelipis.

Tak jauh dari situ, kata Sahril, sejak Januari 2020 pengemudi truk juga diresahkan oleh persoalan yang sama, tepatnya di jalan arteri Kaliwungu Kendal Jawa Tengah. Bahkan, kala itu teror pelemparan batu berlangsung selama sepekan berturut-turut. Kasus di Kaliwungu sampai menimbulkan kecelakaan lalu lintas karena kendaraan hilang kendali saat pengemudi tak sadarkan diri akibat lemparan batu.

"Hampir semua kejadian memiliki kemiripan. Biasanya pelemparan terjadi pada tengah malam atau dini hari dan sebagian belum tertangani oleh polisi karena mereka belum lapor," ucapnya. Sementara itu, temuan lain terjadi di Ngawi Jawa Timur pada Januari 2020 lalu. Pelaku pelemparan adalah warga setempat yang merasa terganggu ulah oknum sopir truk yang ugul-ugulan ketika melewati perkampungannya.



Armada milik PT Dunia Express Trasindo (DUNEX) terkena sasaran pelemparan batu di daerah Tungkal Puluh, Kabupaten Tanjung Jabung Barat, Provinsi Jambi

Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel) Korlantas Polri Brigjen Pol. Chryshnanda Dwilaksana mengakui bahwa jalur Sumatera dan Jawa masih belum sepenuhnya aman dari tindak kejahatan termasuk pelemparan batu. Oleh karena itu, kepolisian mengimbau pengemudi yang menjadi korban segera melapor ke kantor polisi terdekat. Dengan demikian, kepolisian dapat segera bertindak.

"Kita punya *call and command center*. Jika terjadi sesuatu, pengemudi bisa langsung berkomunikasi dengan kepolisian untuk menyampaikan permasalahannya. Seperti kasus Riau kemarin, ada info ke saya. Lalu, saya sampaikan ke Kepala Dirlantas-nya untuk ditindaklanjuti," ujarnya. Polri tidak bisa memukul rata bahwa semua kasus bermotif kejahatan sebab beberapa kasus terjadi karena keisengan semata.

"Apa pun itu telah menimbulkan ketakutan, sehingga kontraproduktif. Walaupun hanya iseng, kami menganggap ini perlu penanganan serius karena telah mengancam keamanan. Kami juga sadar ketika tidak aman, tidak selamat, tidak tertib akan menimbulkan *social cost* yang tinggi," ujarnya menambahkan.

Chryshnanda juga menjelaskan bahwa Polri tidak bisa mendeteksi titik-titik rawan pelemparan batu apabila ternyata bermotif iseng. Dalam analisis *road safety*, Polri melihat kasus pelemparan seperti itu cenderung berupa *trouble spot* bukan *black spot*.

Artinya, sebagai *trouble spot*, titik-titik lokasi pelemparan batu itu hanya berupa daerah gangguan, sama halnya dengan kemacetan. Dalam pemetaan Dirkamsel Polri, di setiap daerah pasti ada wilayah yang memiliki *trouble spot* sehubungan dengan situasi kemacetan atau pelambatan. Sementara itu, masalah pelemparan batu, gangguan keamanan, hingga kriminalitas lebih bersifat kasuistis.



"Memang, di semua daerah ada. Namun, kejadian pelemparan batu bersifat kasuistis sehingga kami tidak bisa melabeli satu daerah sebagai titik rawan. Jika kita melabelinya sebagai titik rawan, tentu akan menimbulkan masalah bagi wilayah tersebut. Kasihan kan? Kami harus memberikan perlindungan kepada semua pihak sehingga tidak serta-merta menghakimi atau menggugat daerah tertentu," katanya lagi.



**Brijen Pol
Chryshnanda Dwilaksana**

Dirkamsel Korlantas Polri



Sahril Budiman

Humas
Perkumpulan Pengemudi Jakarta Raya



MOTIF PELEMPARAN BATU DARI ISENG HINGGA KRIMINAL

T e k s : A b d u l W a c h i d / F o t o : P P J R & A p t r i n d o

Kasus pelemparan batu terhadap angkutan barang di Pangkalan Kerinci Riau pada Juli 2020 paling banyak menyita perhatian para pengemudi lintas Sumatera. Hal itu karena para pelaku memperlihatkan eksistensinya dengan berkedok organisasi masyarakat (ormas) dan mengharuskan pengemudi memberikan pungutan liar (pungli).

Para oknum ormas tersebut mengklaim berhak melakukan pungli karena telah memberikan rasa aman kepada pengemudi yang melintas kawasan itu. Sahril Budiman, Kepala Humas PPJR (Perkumpulan Pengemudi Jakarta Raya), mengatakan bahwa pengemudi yang tidak menyeter bakal menjadi sasaran pelemparan batu.

“Dalam seminggu bisa ada lima truk yang menjadi korban pelemparan batu. Rata-rata yang terkena adalah pengemudi yang menjalankan kendaraannya secara perlahan. Setelah kejadian itu viral di media sosial, saya berinisiatif melaporkannya ke Dirlantas Polri. Informasi langsung diteruskan ke Kapolda Riau dan Kapolsek Pangkalan Kerinci sehingga semua tertangkap,” katanya menerangkan. Setelah penangkapan, Sahril mendapat laporan dari para pengemudi lintas Sumatera bahwa daerah kawasan Pangkalan Kerinci relatif aman.

Sementara itu, kasus lain terjadi di daerah Tungkal Puluh Kabupaten Tanjung Jabung Barat Provinsi Jambi yang dialami pengemudi PT Dunia Express Trasindo (Dunex). Tony Wijaya yang juga merupakan Manager Trucking Trailer & Car Carrier Dunex menduga ada motif tertentu dari pelaku pelemparan.



Bambang Widjanarko

Wakil Ketua
Aprindo Jateng

"Kalau tidak ada, buat apa mereka melakukan itu (pelemparan) tengah malam. Ada kecenderungan agar sopir ini mampir untuk 'kordinasi'. Mereka menggertak dulu dengan pelemparan batu agar pengemudi takut," ucapnya.

Dalam pengamatannya, kondisi jalur lintas Sumatera juga agak ekstrem seperti banyak melewati hutan yang menambah rasa tidak aman pada pengemudi. Ia menjelaskan bahwa sebenarnya sudah ada "titik kordinasi" di rumah makan tertentu yang mengharuskan pengemudi untuk mampir. Namun, pengemudi tidak selalu bisa berhenti di rumah makan setiap kali melintas.



Belakangan Tony mengetahui bahwa dalam kasus pelemparan di Jambi ternyata pengemudi melewati beberapa rumah makan. Misalnya, dalam satu jalur terdapat tiga rumah makan tetapi pegemudi hanya mampir di satu lokasi, maka potensi gangguan berupa pelemparan batu pun akan muncul. Menurutnya, jika ini berlarut-larut masalah tidak akan selesai.

“Sudahi segala bentuk tindak kriminal di jalan. Saya berharap ormas atau LSM (Lembaga Swadaya Masyarakat) yang tidak bertanggung jawab dan merasa punya wilayah ini berhenti melakukan gangguan. Bukan saatnya lagi seperti itu,” ujarnya.

Catatan Dunex, dari Lampung menuju Pekanbaru terdapat sembilan titik “koordinasi”. Meski begitu, Tony mengakui bahwa sebenarnya beberapa rumah makan tidak perlu setoran, yang penting makan di tempat tersebut. Akan tetapi, ada juga yang mengharuskan setor mulai dari Rp 5000,00, yang sebenarnya oleh perusahaan angkutan sudah dimasukkan sebagai bagian dari uang jalan pengemudi.



Tony Wijaya

Manager Trucking Trailer & Car Carrier
Dunex

Pengemudi Perlu Mawas Diri

Bambang Widjanarko, Wakil Ketua Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) Jawa Tengah, memiliki pandangan lain tentang kasus pelemparan batu di Kaliwungu Kendal dan jalan Kendal-Semarang di Mangkang kota Semarang. Menurutnya, gangguan pelemparan batu juga bisa akibat pengemudi kurang mawas diri ketika di jalan atau mengemudi secara ugal-ugalan.

"Sebenarnya ini telah ada sejak tahun 1990-an, tetapi yang menjadi sasaran adalah bus penumpang. Pelakunya kebanyakan remaja tanggung dengan motif iseng. Kejadian pelemparan terhadap truk, apalagi di Jawa Tengah, termasuk fenomena baru. Bisa jadi bukan semata iseng, tetapi ada dugaan orang kesal karena pengemudi ugal-ugalan di jalan," ujarnya menerangkan.



Kata Bambang, fenomena truk oleng karena sopir truk melakukan manuver zig-zag seenaknya hanya demi narsistik telah meresahkan masyarakat di banyak daerah. Untungnya, berdasarkan pengamatan Aprindo Jawa Tengah, pada kasus-kasus seperti itu elah ada penindakan oleh kepolisian dengan melakukan patroli dan tilang.

Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel) Korlantas Polri Brigjen Pol Chryshnanda Dwilaksana menyatakan telah mengetahui fenomena truk oleng tersebut. Pihak kepolisian kini semakin intensif melakukan pengawasan melalui Patroli Jaran Raya (PJR) Korlantas Polri.

"Jika pada kasus yang muncul ada unsur pidana, maka Direktorat Penegakan Hukum khususnya PJR, segera melaporkan-

nya ke Polres setempat. Karena berada di wilayah hukumnya, maka yang menindak Polres-nya. Dengan demikian, proses penanganan atau penyelidikan lebih lanjut bisa segera dilakukan," tutur Chryshnanda menjelaskan. Pada masa yang akan datang, lanjutnya, kepolisian akan mendayagunakan teknologi informasi agar jalur-jalur termonitor dengan baik dan penanganan lebih cepat.

Sementara itu, Tony Wijaya mengatakan bahwa perusahaannya melakukan pencegahan dengan selalu mengingatkan para sopir untuk waspada dan bisa menyiasati waktu. Pada waktu-waktu tertentu yang dianggap rawan, para sopir diimbau tidak melakukan perjalanan demi keamanan. Tony pun mengingatkan jika ada tindak anarkistis di jalan, sopir harus cepat berkoordinasi dengan perusahaan dan melaporkan kejadian kepada pihak berwajib terdekat. "Kami berharap pemerintah bisa lebih meningkatkan pengamanan di jalan," ucapnya.

Sahril Budiman punya kiat berbeda. Kini, bersama para pengemudi lain, ia menyarankan para pengemudi menggunakan jalan tol agar terhindar dari pelemparan batu atau pungli. Selain itu, sebisa mungkin para sopir melajukan kendaraan dengan kecepatan normal, tidak terlalu lambat. Laju kendaraan yang lambat akan memberi kesempatan pelaku bertindak kejahatan.

"Jalan tol cukup membantu pengemudi agar terhindar pungli dan pelemparan batu. Memang, jatuhnya (biaya perjalanan) akan lebih mahal karena harus bayar tol. Lampung ke Palembang lewat tol bisa habis Rp 200 ribu hingga Rp 300 ribu. Itu setara kalau kita kena pungli ketika lewat jalan biasa. Namun, untungnya pengemudi merasa lebih aman dan perjalanan pun lebih cepat sampai," katanya.



tokopedia

Kategori

Cari masker medis

Jas Hujan Anak Wireless Charger Smart Watch Sepatu Anak Charger Iphone Samsung A20

Share



MEMBERIKAN YANG TERBAIK

LAYANAN PURNA JUAL

Mitsubishi Fuso membarikan layanan purna jual unggulan untuk kebutuhan perawatan truk Anda selama 24 jam non stop.



PURNAJUAL APM VIA ONLINE

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



Wabah Covid-19 telah mempercepat perubahan cukup signifikan dalam bisnis otomotif, tak terkecuali segmen kendaraan komersial. Pada edisi lalu, kami mengulas tentang transformasi dalam penjualan unit truk yang dilakukan secara *online* setidaknya oleh dua agen pemegang merek (APM). Mereka adalah pemain besar di segmen ini, yaitu PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) selaku APM truk Mitsubishi Fuso dan PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) selaku APM truk Hino di Indonesia.

Keduanya sama-sama menajakan produk masing-masing melalui platform jual beli *online* yang disediakan oleh Tokopedia. Kali ini, dua *brand* besar tersebut juga mulai melakukan transformasi melalui bisnis model yang tergolong baru dalam hal purnajual atau *after sales service*.

"Hino yang pertama memiliki layanan 3S (*sales, service, spare part*) secara *online* di Tokopedia. Namun, khusus layanan suku cadang, Hino tidak hanya membuka di Tokopedia tetapi juga membuka *official store* di Monotaro.id. Tujuan membuka layanan di banyak lokapasar adalah memudahkan konsumen mencari suku cadang asli Hino. Penjualan suku cadang *online* kami mulai sejak Juni 2020 di *e-commerce* Monotaro.id. Kemudian, pada bulan Juli 2020 kami buka di Tokopedia dan *booking service* sejak Oktober 2020 di Tokopedia," kata Irwan Supriyono, *Director After Sales Service HMSI*.

Irwan menjelaskan bahwa transformasi strategi purnajual yang dilakukan HMSI ini semata-mata agar konsumen dapat melakukan order beragam *service* kendaraan Hino. "Seperti layanan servis berkala atau ganti oli, perbaikan kopling atau rem dan kelistrikan, serta pemasangan *strainer* dan lain-lain. HMSI juga menyediakan layanan pembelian suku cadang asli Hino, baik itu Hino Genuine Part (HGP) maupun HMSI Original Part (HOP). HOP adalah suku cadang asli Hino yang sudah dilokalisasi di bawah pengawasan Hino Motors Limited Japan," ujarnya menerangkan.

Sementara itu, *Head of Strategy Planning and Data Analysis* KTB, Yogi Krisdian mengatakan bahwa KTB saat ini juga sedang mengembangkan penjualan *after sales*, baik suku cadang maupun paket servis melalui Tokopedia. “Layanan yang kami tawarkan merupakan kemudahan transaksi secara *online* dengan cepat, untuk pembelian *spare part* dan paket *service* di Tokopedia. Layanan ini diluncurkan sejak tanggal 22 oktober 2020,” kata Yogi.



Rudhi Wibawa Rusadhi

GM Commercial & Marketing
Chakra Jawara

Sebenarnya, sebelum kedua brand besar tadi muncul dengan menggandeng platform Tokopedia, PT Chakra Jawara (CJ) selaku distributor tunggal truk Iveco di Indonesia, telah melakukan strategi penjualan *after sales* secara *online*. “Saat ini kami sudah mulai melakukan penjualan berbasis digital untuk kebutuhan *parts*, melalui salah satu platform jual beli *online*. Ini kami lakukan demi memberikan kemudahan kepada pemilik Iveco untuk membeli kebutuhan *spare parts*-nya. Kami juga merencanakan untuk bisa memenuhi kebutuhan *customer* baik untuk *prime product* dan juga *service*,” kata Rudhi Wibawa Rusadhi, *General Manager-Commercial & Marketing* CJ.

Belum Efektif tetapi Menjanjikan

Rudhi Wibawa Rusadhi menjelaskan bahwa era digitalisasi yang terus berkembang tentunya berdampak pada pola kerja dan pola bisnis. “Perubahan ini memberikan inspirasi bagi Chakra Jawara untuk terus melakukan *improvement*, agar bisa senantiasa memenuhi kebutuhan *customer* kami. Kami merencanakan untuk membuat sebuah aplikasi yang terintegrasi mulai dari informasi melalui *hotline center* termasuk transaksi untuk pembelian *spare parts*,” kata Rudhi menjelaskan.

Terkait konsumen *fleet* di *remote area*, Irwan Supriyono menjelaskan bahwa *benefit* dari layanan digital dapat dinikmati seluruh konsumen Hino, tentunya selama konsumen dan APM sama-sama terakses atau terhubung dengan jaringan internet.. “Tidak terbatas pada *service* kendaraan dan pembelian suku cadang, kami saat ini juga memiliki *customer centre* 24 jam yang dapat diakses via WhatsApp. Jadi, kebutuhan *customer* dapat cepat terakomodasi. Selain itu, saat ini kami banyak mengadakan *training* atau pelatihan untuk pengemudi dan mekanik yang kami lakukan via *online*. *Customer* dapat melakukan pelatihan di mana pun dan kapan pun,” ujarnya.

Menurut Rudhi, aplikasi yang tengah dikembangkan oleh CJ diharapkan dapat menjadi platform integrator bagi konsumen maupun prinsipal. “Dalam *road map* kami, aplikasi ini akan bisa diakses oleh seluruh *customer* kami di seluruh area. Aplikasi ini bukan hanya untuk transaksi *online*, tetapi juga untuk mendapatkan informasi-informasi terbaru tentang produk kami, termasuk penawaran-penawaran menarik seperti *campaign* dan lainnya. Satu lagi, aplikasi ini juga untuk survei kepuasan *customer*. Harapan kami, konsumen di *remote area* pun tidak mengalami kesulitan dalam mengakses aplikasi kami nantinya,” tuturnya menguraikan.

Meski demikian, APM masih belum bisa menetapkan seberapa besar efisiensi yang didapatkan melalui layanan purnajual berbasis digital ini. “Mungkin, masih terlalu dini untuk mengevaluasi keefektifannya karena dalam hal ini kami pun masih terbilang baru dan tidak tertutup kemungkinan untuk dikembangkan lebih jauh lagi. Kami juga secara bertahap mengomunikasikannya kepada pelanggan agar terbiasa dan percaya melakukan transaksi layanan purnajual berbasis digital. Namun, kami melihatnya sebagai peluang peningkatan bisnis, terutama di *after sales service* melalui layanan purnajual berbasis digital,” ungkap Yogi.

Irwan pun sependapat dengan KTB. “Layanan purnajual berbasis digital ini baru saja diterapkan. Butuh waktu untuk evaluasi dan pengembangan agar efektif terutama dalam hal membentuk kebiasaan baru konsumen. Namun, kami optimistis layanan berbasis digital ini akan efektif, khususnya pada masa pandemik seperti ini,” kata Irwan.



Irwan Supriyono

Director
After Sales Service
HMSI

“Melihat tren saat ini, ketika kemudahan menjadi sebuah tuntutan, perlahan tapi pasti proses jual beli berbasis digital akan terus berkembang, walaupun penjualan berbasis digital ini belum sepenuhnya efektif. Namun, kami yakin perubahan harus kami lakukan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. Alasan itu juga yang menyebabkan kami memiliki rencana dalam waktu dekat membangun sebuah aplikasi. Tujuannya agar bisa memberikan kemudahan bagi *customer* kami dalam melakukan transaksi, mendapatkan informasi produk, juga bisa memberikan *feedback* untuk perbaikan layanan,” ujar Rudhi.



Warehouse management system

Penggunaan teknologi informasi berbasis komputer sekarang menjadi hal yang lumrah pada banyak gudang. Bahkan di gudang konvensional, keuntungan yang signifikan dapat dicapai dalam hal produktivitas, kecepatan, dan keakuratan melalui penggunaan sistem manajemen gudang (*warehouse management system*, WMS) yang baik.

Umumnya, WMS berinteraksi dengan sistem transaksi utama perusahaan (sebagai contoh ERP atau sistem yang sudah ada) untuk mengakses informasi seperti pesanan pembelian dan mengunduh pesanan pelanggan. Pada gilirannya, WMS akan memberi umpan

balik informasi seperti barang yang diterima dan dikirim. WMS digunakan untuk mengontrol semua operasi di gudang termasuk mengontrol sistem peralatan di gudang.

Penerapan teknologi di gudang dapat memperbaiki produktivitas, meningkatkan pemanfaatan, menekan biaya, dan meningkatkan kepuasan pelanggan.

Pelanggan membutuhkan akurasi, keamanan, dan kecepatan pertukaran data. Sementara di sisi lain, kompetisi semakin ketat. Karenanya, perusahaan perlu memiliki perangkat teknologi informasi untuk mendukung bisnis dan membangun keandalan, kecepatan, kontrol, dan fleksibilitas operasional gudang.

Fungsi dan arsitektur WMS

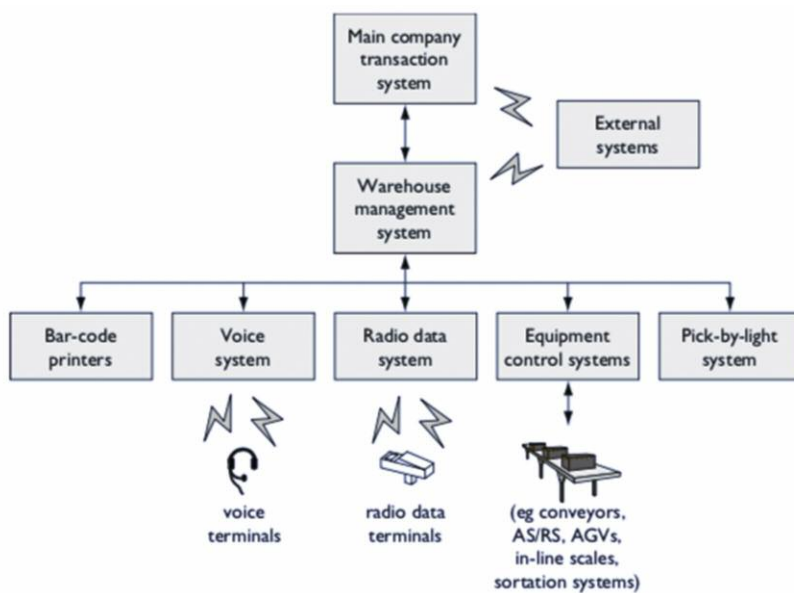
Sistem manajemen gudang harus mampu bekerja secara *real time*, mengelola seluruh proses dalam gudang dan memiliki kemampuan berkomunikasi dengan sistem perusahaan lain.

WMS dapat memproses data secara cepat dan mengkoordinasikan pergerakan-pergerakan stok dalam gudang. Sistem ini dapat menghasilkan laporan dan menangani volume transaksi yang besar seperti operasional *e-commerce*.



Zaroni

Head of Consulting Division
Supply Chain Indonesia



Gambar: Arsitektur WMS (Rushton, 2018)

Fungsi WMS mencakup semua aktivitas gudang, seperti yang ditunjukkan pada contoh di bawah ini (Rushton et al., 2018):

- *picking*: optimasi rute pick dan *slotting* (yaitu lokasi optimal setiap SKU);
- layanan nilai tambah: *kitting*, pelabelan, dan perakitan akhir;
- pengepakan: identifikasi ukuran karton yang benar (berdasarkan database dimensi untuk semua SKU);
- *cross-docking*: perencanaan, pelabelan, dan sortasi;
- sortasi: berdasarkan berbagai kategori, seperti berdasarkan pesanan, kendaraan atau wilayah geografis;
- pengiriman: kontrol jalur pengiriman dan distribusi serta dokumentasi;
- manajemen parkir: kontrol parkir truk dan alokasi pintu dermaga;
- manajemen personil, sumber daya, dan pelaporan: perencanaan beban kerja, pengukuran kinerja, skema produktivitas, pemodelan (misalnya untuk rangkaian produk baru atau rak baru), penagihan, manajemen palet, dan pelaporan bea cukai;
- penghitungan stok: penghitungan persediaan baik secara perpetual maupun pemeriksaan stok secara periodik.

Selain itu, fungsi WMS memungkinkan untuk melacak barang dengan nomor *batch* masuk dan nomor pesanan pelanggan dapat dilakukan di seluruh proses ini sehingga barang yang diterima dapat diidentifikasi (misalnya untuk tujuan kualitas) dan agar kemajuan pesanan individu dapat dimonitor.

Banyak keuntungan yang akan didapatkan dengan penggunaan WMS, antara lain:

- Visibilitas dan keterlacakan stok yang real time;
- Produktivitas meningkat;
- Stok akurat;
- Kesalahan pengambilan barang berkurang;
- Pengisian ulang otomatis;
- Pengembalian berkurang;
- Pelaporan akurat;
- Respon meningkat;
- Visibilitas data jarak jauh;
- Pelayanan pelanggan meningkat; dan
- Dokumen kertas berkurang.

Memilih WMS

Bagaimana memilih WMS? Dalam pemilihan WMS perlu memiliki atribut-atribut berikut ini (Ruriani, 2003):

1. Kemampuan menjadi antarmuka dengan sistem lain

- Kemampuan untuk menjadi antarmuka dengan sistem lain, seperti paket-paket akun, sistem ERP dan MRP, dan sistem manajemen transportasi merupakan hal yang penting. Sistem WMS perlu berintegrasi dengan tugas-tugas di balik layar (*back-office tasks*), seperti entri pesanan, kontrol inventori, modul-modul pembelian (*purchase order*) dan penagihan. Sistem WMS juga harus bisa menjadi antarmuka den-

gan sistem-sistem otomatis, konveyor, MHE, dan teknologi pengambilan terkini seperti suara, pemindai yang bisa dipakai (*wearable scanner*), RFID serta sistem *pick-to-light* dan sistem *put-to-light*.

2. Sistem modul dan pengembangannya

- Jika memungkinkan, carilah sistem modul yang bisa anda bayar hanya untuk fungsi yang anda butuhkan, sehingga pelatihan dan implementasinya bisa lebih murah. Modul-modul lebih lanjut bisa ditambahkan kemudian bilamana diperlukan. Pastikan bahwa WMS dapat dikembangkan untuk mengakomodasi pertumbuhan dan/atau pengakuisisian.

3. Kemudahan akses

- Dengan mobilitas staf saat ini, merupakan hal yang penting bahwa sistem bisa diakses dari jarak jauh melalui web dan aman dengan tingkat-tingkat akses yang diproteksi dengan password. Kemampuan menarik data merupakan suatu keharusan bagi sistem mana pun. Kemampuan sistem untuk mengeluarkan laporan kinerja, pemodelan biaya pelayanan, pemeriksaan inventori standar merupakan fungsi-fungsi yang menjadi prioritas.

4. Kemudahan pemakaian

- Carilah WMS yang mudah pemakaiannya. Pilihlah sistem yang memiliki pengoperasian point and click, layar yang mudah dibaca dan jelas. Hal ini bisa menghasilkan penerimaan sistem dan peningkatan produktivitas staf. Pastikan bahwa sistem tersebut bekerja secara real time, menyediakan pemutakhiran data inventori yang cepat.

5. Sistem standar

- Pastikan sistem mendukung standar-standar saat ini yang bisa diterima secara luas dan tidak terbatas pada standar paten yang mungkin tidak digunakan pelanggan anda. Periksa apakah anda menerima update sistem secara regular tanpa biaya atau dengan biaya yang minimal.

6. Memenuhi kebutuhan yang spesifik

- Jika anda terlibat dalam penyimpanan barang-barang bea dan cukai, pastikan bahwa sistem dise-

tujui atau akan disetujui oleh otoritas terkait. Kedua, pastikan bahwa sistem dapat melakukan tugas-tugas yang penting bagi bisnis anda seperti melacak nomor-nomor seri dan lot, mengelola tanggal kadaluwarsa, dan mengidentifikasi barang-barang berbahaya.

7. Mencapai praktik terbaik di gudang

- Untuk mencapai praktik terbaik di gudang, sistem manajemen gudang harus mampu mengoptimalkan pergerakan di dalam gudang, misalnya penempatan palet dipasangkan dengan pengambilan palet, dikenal dengan task interleaving. Atribut-atribut penting lainnya meliputi penerimaan otomatis, penempatan barang langsung, urutan pengambilan barang yang optimal, tugas-tugas pengisian ulang, manajemen pengiriman dan pemetaan gudang.

8. Kapabilitas pelaporan

- Pastikan sistem menyediakan rangkaian pelaporan yang lengkap dan juga melaporkan kegagalan.

Bagaimana memilih vendor sistem manajemen gudang? Berikut ini pertimbangan penting dalam memilih vendor sistem manajemen gudang adalah:

- Pengalaman;
- Usia panjang;
- Pilihlah vendor yang menitikberatkan pada manfaat *software*, bukan sekadar fitur-fitur;
- Pilihlah penyedia pelayanan yang telah meng-*install* sistem WMS dengan klien-klien di industri yang sejenis dengan anda;
- Pastikan bahwa vendor tersebut dapat memasok tidak hanya sistem, tetapi juga instalasi, pelatihan, perawatan, dan pelayanan *helpdesk*;
- Pastikan bahwa penyedia WMS anda menginvestasikan kembali modal yang signifikan ke dalam penelitian dan pengembangan, dan peningkatan produk/layanan masa depan;
- Pilihlah vendor yang anda merasa nyaman bekerjasama dengannya, seperti vendor yang secara kultur mirip dengan perusahaan anda, yaitu profesional dan dihargai dengan baik di industri tersebut;
- Pilihlah vendor yang memiliki harga modifikasi yang wajar dan bersedia mengerjakan dengan anggaran yang realistis sesuai penilaian kebutuhan anda;
- Pastikan bahwa penyedia WMS dapat mendukung anda secara penuh selama tahap implementasi;
- Pilihlah vendor yang memiliki jumlah staf *help-desk* yang memadai dan vendor yang selalu siaga selama jam operasional perusahaan anda;
- Pilihlah vendor yang sudah memiliki kerjasama dengan penyedia *hardware*.

Efisiensi dan efektivitas pengelolaan warehouse merupakan salah satu kunci keberhasilan kinerja pengelolaan supply chain dan logistik. Sistem informasi dan teknologi warehouse sangat menentukan dalam pengelolaan warehouse.

Referensi

- Richards, Gwynne, **Warehouse Management** 3rd Edition, 2018, A Complete Guide to Improving Efficiency and Minimizing Costs in the Modern Warehouse, The Chartered Institute of Logistics and Transport, Kogan Page
- Rushton, Croucher, Baker. *The Handbook of Logistics & Distribution Management*, 5th edition, 2014, The Chartered Institute Logistics and Transport UK, Kogan Page.



LOST of CONTROL

Pada 18 Agustus 2018 terjadi kecelakaan hebat di tol Cipali. Sebuah bus pariwisata melaju dengan kecepatan tinggi dan menabrak tiang tengah jembatan jalan tol sehingga badan bus terbelah menjadi dua. Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) tidak menemukan *skid mark* berupa jejak pengereman ataupun upaya menghindari tiang tengah jembatan. Padahal, bus sedang berjalan di luar badan jalan alias di median jalan yang berupa celukan tanah cukup lapang tetapi tidak rata. Hal tersebut cukup menjelaskan bahwa pada saat bus menabrak tiang, pengemudi dalam keadaan tertidur lelap sambil tetap mengemudi dengan kecepatan tinggi.

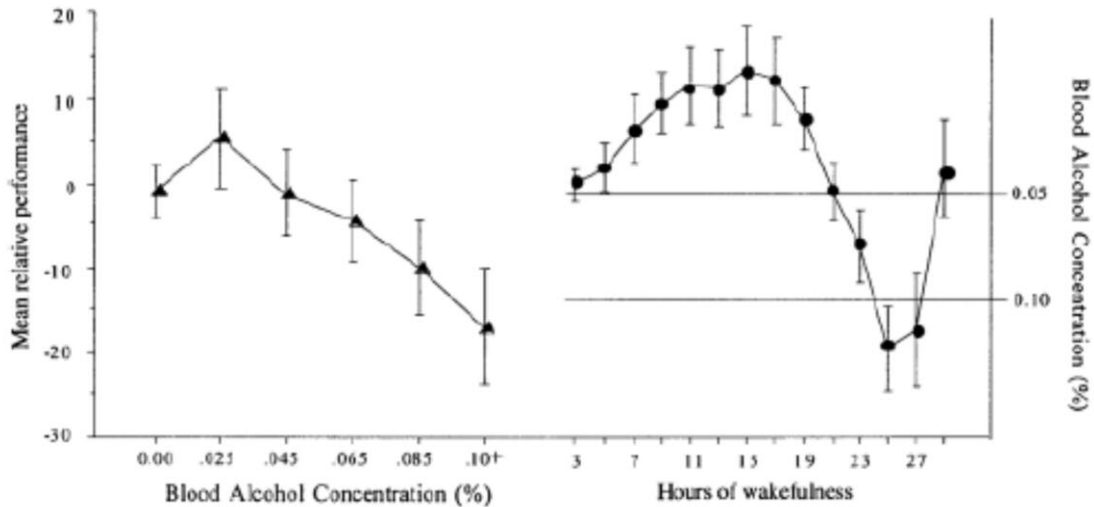
Apa yang sebenarnya terjadi? KNKT menyatakan bahwa penyebab kecelakaan tersebut adalah pengemudi mengalami *lost of control* (kehilangan kendali) atas kendaraannya yang disebabkan oleh *fatigue*. Dia telah mengemudi secara terus-menerus selama 31 jam tanpa diselingi istirahat tidur. Pengemudi mengalami *microsleep* atau tidur sesaat sehingga kehilangan kendali atas kendaraannya selama beberapa detik. Itu artinya, bila melaju dengan kecepatan 100 km/jam, bus bergerak sejauh 28 meter di luar kendali pengemudi!



Achmad Wildan

Senior Investigator KNKT



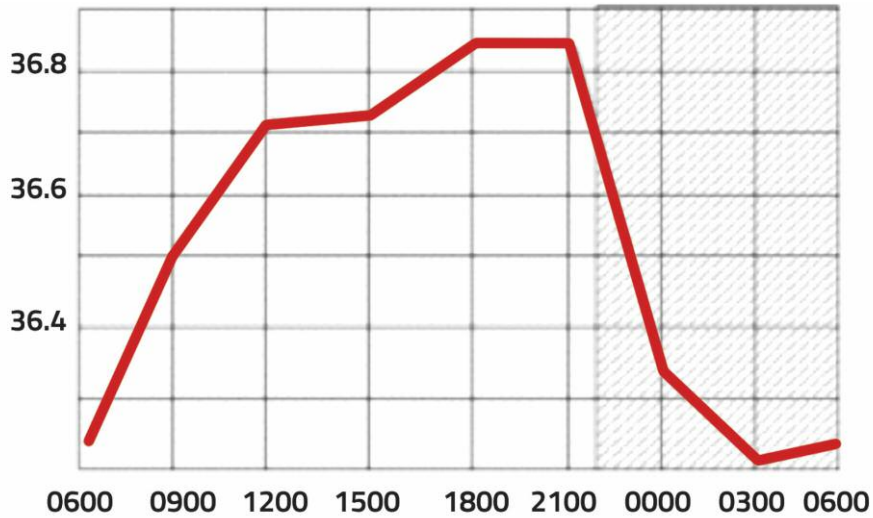


Budaya keselamatan di Indonesia saat ini sama sekali tidak memperhatikan hal tersebut. Regulasi yang ada hanya sebatas mengatur waktu mengemudi 8 jam dengan istirahat 30 menit setelah mengemudi selama 4 jam. Padahal, pengaruh situasi mengemudi pada siang hari tentu berbeda dengan malam hari dalam hal mengurangi ketahanan fisik dan mental seseorang. Pengaruh yang berbeda juga terjadi saat mengemudi dalam situasi jalan macet atau jalan lancar, mengemudi pada kondisi hujan lebat atau malam dengan pencahayaan sangat minim.

Oleh karena itu, para pengusaha angkutan dan para pengemudi perlu mewaspadaai bahaya *lost of control*. Di Indonesia, seorang pengemudi bus malam sangat mungkin mengemudi pada waktu malam hari selama sebulan penuh tanpa libur. Hal itu juga terjadi pada pengemudi truk jarak jauh. Tanpa ada batasan waktu kerja dan libur, tanpa adanya supervisi yang memadai dari pemerintah dan tanpa didukung pemeriksaan kesehatan pada pengemudi, maka sejatinya sistem transportasi kita sedang mencoba melawan hukum Tuhan.

Sebuah riset menunjukkan bahwa jika kita terjaga selama 24 jam, maka kandungan alkohol dalam darah setara dengan orang yang mengonsumsi minuman keras dalam jumlah yang memabukkan. Bisa dibayangkan, sebuah bus atau truk melaju dengan kecepatan tinggi di bawah kendali seseorang yang sedang mabuk tanpa seorang pun yang menyadari, termasuk pengemudinya sendiri.

Sebenarnya, angka kecelakaan jenis ini cukup banyak di Indonesia. Hanya, investigasi yang komprehensif belum pernah dilakukan sehingga kasusnya kurang mendapat perhatian media maupun pemerintah. KNKT pernah melakukan investigasi yang komprehensif terhadap kasus *fatigue* ini, lalu mengajak teman-teman dari APTRINDO serta Badan Litbang Kementerian Perhubungan untuk melihat secara langsung praktik bisnis angkutan logistik di Indonesia. Hal-hal yang dilihat adalah pengaturan waktu kerja pengemudi, tempat istirahat pengemudi, waktu antrean pada sistem pemuatan, serta banyak sekali temuan yang berujung pada pen-



ingkatan *fatigue* pengemudi. Kita semua pasti sering melihat truk yang masuk ke jurang atau terperosok ke parit tanpa gangguan lalu lintas apa pun. Namun, kita tidak tahu bahwa para pengemudi truk tersebut "tidur" sambil mengemudi. KNKT menemukan bagaimana seorang pengemudi tidur sambil tetap mengemudikan kendaraannya. Hal itu ternyata sudah menjadi rahasia umum di kalangan pengemudi truk.

Satu hal lagi, sebagai penutup tulisan ini, tentang jam tubuh manusia (*The Body Clock*) atau seringkali disebut dengan Ritme Sirkadian (*Circadian Rhythms*). Kita harus memperhatikan Ritme Sirkadian ini. Kewaspadaan

manusia akan membentuk pola tertentu berdasarkan suhu tubuh dan waktu selama 24 jam. Berdasarkan kurva tersebut, pada jam-jam yang menunjukkan penurunan sebaiknya hindari melakukan aktivitas mengemudi khususnya pada kurva terendah yaitu pada jam 03.00 pagi. Pengangkutan bahan berbahaya yang memerlukan kewaspadaan tinggi sebaiknya dilakukan pada jam-jam yang menunjukkan kewaspadaan manusia meningkat untuk mengurangi risiko *lost of control* maupun *lost of situation awareness*.





Data Gaikindo

Diolah oleh: Antonius Sulisty

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	24468	42.30%
2	DAIHATSU	15721	27.18%
3	MITSUBISHI MOTORS	10567	18.27%
4	ISUZU	4931	8.53%
5	TOYOTA	1097	1.90%
6	DFSK	783	1.35%
7	TATA MOTORS	129	0.22%
8	KIA	64	0.11%
9	CHEVROLET	40	0.07%
10	HYUNDAI	40	0.07%
TOTAL PENJUALAN		57840	100.00%

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	3071	59.40%
2	TOYOTA	2003	38.74%
3	NISSAN	56	1.08%
4	ISUZU	40	0.77%
TOTAL PENJUALAN		5170	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	13615	59.91%
2	ISUZU	4849	21.34%
3	HINO	3944	17.35%
4	TOYOTA	274	1.21%
5	TATA MOTORS	42	0.18%
6	FAW	3	0.01%
TOTAL PENJUALAN		22727	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	810	42.1%
2	ISUZU	474	24.7%
3	HINO	597	31.1%
4	UD TRUCKS	20	1.0%
5	MERCEDES-BENZ CV	18	0.9%
6	FAW	3	0.2%
TOTAL PENJUALAN		1922	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW >24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	3019	68.0%
2	MERCEDES-BENZ CV	256	5.8%
3	UD TRUCKS	380	8.6%
4	MITSUBISHI FUSO	234	5.3%
5	FAW	163	3.7%
6	ISUZU	243	5.5%
7	SCANIA	112	2.5%
8	TATA MOTORS	24	0.5%
9	MAN	10	0.2%
TOTAL PENJUALAN		4441	100.00%

PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2020

NO	KATEGORI	BULAN									TOTAL PRODUKSI
		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	SEPTEMBER	
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	15052	13994	13877	2161	156	377	3443	2381	8913	60354
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	7077	4782	5226	689	176	843	918	1829	2232	23772
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	622	637	654	189	54	135	132	48	36	2507
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	1746	1294	1140	245	94	199	126	78	81	5003
	TOTAL PRODUKSI	24497	20707	20897	3284	480	1554	4619	4336	11262	91636

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI - SEPTEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-SEPTEMBER 2020	JANUARI-SEPTEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	57840	97330	-39490
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	5170	9192	-4022
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	22727	45501	-22774
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	1922	5777	-3855
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	4441	15600	-11159

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI - SEPTEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-SEPTEMBER 2020	JANUARI-SEPTEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	62593	97021	-34428
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	5522	9212	-3690
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	25689	44652	-18963
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2172	5476	-3304
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	5281	15338	-10057

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI - SEPTEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-SEPTEMBER 2020	JANUARI-SEPTEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	60354	103995	-43641
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	23772	49490	-25718
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2507	5923	-3416
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	5003	13764	-8761

FUSO Clinic Carnival, Edukasi Layanan Purnajual untuk Bisnis Konsumen

Teks: Sigit Andriano

Foto: KTB Fuso



PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), menyelenggarakan acara virtual "FUSO Clinic Carnival" sebagai bentuk sosialisasi program layanan purnajual KTB. Sembilan *virtual events* dilaksanakan mulai dari akhir September sampai dengan November 2020, mencakup semua area di Indonesia.

Acara pertama dilaksanakan pada 29 September 2020 bersama Dealer PT Bosowa Berlian Motor untuk pelanggan di wilayah Sulawesi dan Indonesia bagian timur: Papua, Ambon, Maluku, dan NTT. Acara ini dihadiri oleh Takahiro Yoshitatsu selaku *Sales & Marketing Director* KTB dan juga Subhan Aksa selaku CEO PT Bosowa Berlian Motor.



Sebagai *Market Leader Absolut*, Mitsubishi Fuso mendominasi jumlah truk yang beroperasi di jalan. Oleh karena itu, KTB mengambil peran untuk menyediakan layanan agar armada bisnis pelanggan selalu dalam kondisi prima, meminimalkan *down time* melalui penyediaan servis dan suku cadang. Berdasarkan hal itulah, KTB melaksanakan program "FUSO Clinic Carnival"

Dalam acara "FUSO Clinic Carnival", KTB akan berbagi pengetahuan tentang produk, fasilitas, suku cadang, inspeksi harian, aplikasi *Runner Telematics*, hingga teknologi *Common Rail*. Kemudian, ada juga konsultasi layanan purnajual seperti manajemen bengkel, program, dan fasilitas pendukung layanan purnajual. Acara tersebut juga dilengkapi dengan penawaran paket khusus untuk perbaikan dan perawatan kendaraan, suku cadang, hingga pelatihan khusus untuk pelanggan.

Setiap pelanggan akan didukung oleh fasilitas layanan purnajual Mitsubishi Fuso, di antaranya: Dealer resmi, Truck Center 24/7 non-stop, Mobile Workshop, Parts Depo, Konsinyasi Spare Part, 2S Fleet Workshop, dan Pelatihan. KTB berharap semua fasilitas layanan purnajual Mitsubishi Fuso dapat membantu bisnis konsumen agar tetap beroperasi meski di tengah situasi pandemik.

Layanan 3S Hino Hadir di Tokopedia

Editor : Sigit Andriyono • Foto: HMSI

Hino sebagai pelopor truk dan bus pertama yang di jual secara online, terus meningkatkan layanan dan kemudahan dalam membantu bisnis konsumen berjalan lebih mudah. Sesuai dengan janji PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) kembali meningkatkan layanannya di Tokopedia.

Kini HMSI kembali meluncurkan fasilitas terbarunya yaitu Service Kendaraan melalui Tokopedia di Hino Official Store. Peluncuran fasilitas servis di Tokopedia membuat layanan Hino di market place ini semakin lengkap, dengan memberikan kemudahan konsumen untuk Sales, Service & Spare part atau layanan 3S.

Santiko Wardoyo, Chief Operating Office (COO) HMSI mengungkapkan "Kami terus memperkuat jaringan penjualan dan layanan aftersales. Tak hanya untuk menjangkau konsumen lebih luas, juga mempermudah akses seiring perkembangan teknologi terkini berbasis digital," jelasnya.

Seperti halnya dengan pembelian unit dan pembelian suku cadang, untuk pemesanan servis kendaraan Hino secara online di Tokopedia, customer cukup kunjungi Hino Official Store di Tokopedia melalui halaman khusus <https://www.tokopedia.com/discovery/hino>, lalu pilih area lokasi yang diinginkan, kemudian pilih dealer yang ada di area tersebut, kemudian customer bisa menentukan jenis servis sesuai kebutuhannya saat itu. Selanjutnya klik "Pre Order / Pesan Sekarang" dan masukkan ke



keranjang belanja. Jika pembayaran sudah diselesaikan, maka selanjutnya pihak dealer resmi Hino akan menghubungi untuk mengatur jadwal servis kendaraan.

Untuk dealer Hino sendiri yang tersedia dalam Hino Official Store di Tokopedia sudah melayani dari Aceh hingga Papua. Untuk itu konsumen tidak perlu khawatir dengan lokasi servis kendaraan karena saat ini, karena Hino memiliki 179 jaringan outlet yang siap membantu konsumen dimanapun.



Help Delivery

GANDENG GOSEND UNTUK PERCEPAT LAYANAN JARAK DEKAT

Teks: Abdul Wachid / Foto: Help



Wabah Covid-19 tak menyurutkan laju pertumbuhan bisnis perusahaan rintisan teknologi di sektor pengiriman paket. Satu lagi aplikasi muncul dalam persaingan usaha rintisan teknologi. Aplikasi baru tersebut adalah Help, yang berkonsep mengonsentrasikan seluruh layanan digital ke dalam satu ap-

likasi. Layanan kiriman paket menjadi fitur pertama yang disediakan sebelum dilengkapi beberapa layanan tambahan pada masa yang akan datang.

"Saat ini layanan yang sudah tersedia adalah *Help delivery*. Nantinya akan ada fitur baru *Help buy and sell*. *Help delivery* disediakan bagi mereka yang butuh layanan antarbarang, khususnya untuk *seller* di Indonesia," kata Muhamad Noor, CEO dan pendiri Help.

Agar layanan kian optimal, Help menggandeng GoSend untuk pengiriman jarak dekat yang cepat dan Al-fatek untuk pengiriman luar kota. Dengan kerja sama ini, Help memberi harga khusus mulai dari Rp 10 ribu untuk pengiriman instan. Barang dijemput dan diantar pengemudi mitra GoSend. Untuk pengiriman antarkota via aplikasi Help dapat dijangkau dengan harga mulai Rp 4.250.

Kemudahan lain, metode pembayaran digital untuk menghindari kontak langsung, yang menjadi salah satu media penularan Covid-19. "Beberapa *payment gateway* yang sudah bekerja sama dengan aplikasi Help yakni GoPay, Ovo, Dana, dan ShopeePay. Aplikasi ini sudah bisa diunduh di Playstore atau Appstore. Kami juga memberikan bonus *cashback* bagi pengguna baru dengan mengikuti petunjuk yang tertera di *banner* promo aplikasi," katanya menambahkan.

TrawlBens

MEMBUKA 5 USAHA KEMITRAAN LOGISTIK

Teks: Abdul Wachid / Foto: TrawlBens

Perusahaan aplikasi rintisan teknologi TrawlBens membuka lima usaha kemitraan logistik untuk membantu meringankan beban ongkos kirim. Aplikasi kargo ini menawarkan jasa *door to door* untuk pengiriman di seluruh Nusantara. Kemunculan TrawlBens dilatarbelakangi harga ongkos kirim yang mahal dan sering dikeluhkan pelaku Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM).

Beni Syarifudin, Chief Executive Officer (CEO) TrawlBens, menerangkan bahwa lima usaha kemitraan yang dibuka adalah mitra *business*, mitra *space*, mitra *pool warehouse*, mitra kurir

motor, dan mitra transporter mobil. "Bekerja sama dengan TrawlBens, para mitra berpeluang memperoleh penghasilan hingga Rp 30 juta per bulan," ujarnya.

TrawlBens menaruh perhatian pada keluhan para pelaku UMKM, terutama yang kesulitan menjangkau pengiriman jarak jauh. Misalnya, pengiriman dari Sumatera ke Papua atau sebaliknya. "Ongkos pengiriman dari Cina ke Indonesia bisa Rp 9.000 per

Prahu-Hub

KIRIM KONTAINER ANTARPULAU CUKUP LEWAT APLIKASI

Teks: Abdul Wachid / Foto: Prahu-Hub

Satu lagi perusahaan rintisan teknologi yang mencoba peruntungan di sektor logistik, Prahu-Hub. Platform logistik berbasis aplikasi dan *website* ini khusus menasar pengiriman kontainer antarpulau di seluruh Indonesia. Keunggulan yang ditawarkan adalah pengguna jasa bisa mengetahui tarif, rute, dan jadwal kapal secara transparan. Pengguna jasa pun bisa memantau proses transaksi lewat dokumen yang telah disiapkan Prahu-Hub.

"Di dalam sistem ada dokumen yang berhubungan dengan barang yang dikirim. Pengguna bisa melihat kondisi kontainernya seperti apa, sehingga pada saat sampai ke tempat tujuan bisa dilihat nomor kontainernya. Jangan-jangan kontainer yang lain lagi," kata Benny Sukamto, Direktur Utama Prahu-Hub.

Pergerakan barang pun dipantau Prahu-Hub dan keberadaannya terus diinformasikan kepada pemilik barang secara *real time* melalui email dan aplikasi. "Kalau ada rute yang belum tersedia, ada waktu tunggu di kita maksimal 1 kali 24 jam, sampai ada jawaban dari mitra Prahu-Hub untuk rute ter-



tentu yang diminta. Jika rute perjalanan sudah tersedia, harga pun langsung bisa terlihat," ujarnya menambahkan

Perusahaan yang berdiri sejak 2017 ini sebelumnya telah diundang Kementerian Perhubungan Laut untuk berdiskusi tentang Tol Laut dan dimintai saran terkait program pemerintah tersebut. Per Juni 2020 Prahu-Hub mencatat 21.891 pengiriman barang dari 1.357 pengguna jasa ke 272 destinasi di seluruh Indonesia.



kilogram. Tapi mengapa dari Jakarta ke Makasar justru Rp 30.000 per kilogram atau Jakarta ke Manado mencapai Rp 60.000 per kilogram. Ini kan aneh," ucapnya. Lewat TrawlBens, ia mengklaim, para pelaku UMKM bisa menemukan solusi permasalahan tersebut.

Kondisi itu dinilai Beni akan menyulitkan UMKM lokal untuk bersaing dan berkembang. Padahal, selama pagebluk Covid-19, bisnis jasa logistik justru menjadi salah sektor yang tumbuh signifikan dan menjadi penopang ekonomi saat pembatasan sosial. Pertumbuhan bisnis jasa logistik selama pandemik Covid-19 tumbuh hingga 100% bahkan mencapai puncak tertinggi sepanjang September 2020 dengan pertumbuhan hampir 400%. Hal ini sejalan dengan pertumbuhan niaga-el (*e-commerce*) dan lokapasar (*marketplace*).



INDEKS HARGA TRUK BEKAS

MERЕК	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 110 SD	2013	Rp 145 juta-155 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2013	Rp 160 juta-165 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2014	Rp 170 juta-180 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2017	Rp 255 juta-270 juta
Hino 300	Dutro 130 MD	2017	Rp 220 juta-230 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2018	Rp 265 juta-280 juta
Hino 500	FG 260 J	2008	Rp 335 juta-345 juta
Hino 500	SG 260 TI	2009	Rp 325 juta-330 juta
Hino 500	FM 260 TI	2010	Rp 435 juta-450 juta
Hino 500	FL 235 JW	2011	Rp 465 juta-475 juta
Hino 500	FL 235 JW	2012	Rp 530 juta-540 juta
Hino 500	FL 235 TI	2012	Rp 450 juta-500 juta
Hino 500	FG 215 TI	2012	Rp 300 juta-325 juta
Hino 500	FG 235 TI	2012	Rp 350 juta-360 juta
Hino 500	FM 260 TI	2012	Rp 480 juta-500 juta
Hino 500	FM 260 JD	2013	Rp 500 juta-525 juta
Hino 500	FM 260 TI	2013	Rp 530 juta-540 juta
Hino 500	FG 235 JS	2013	Rp 400 juta-410 juta
Hino 500	FM 260 TI	2015	Rp 525 juta-550 juta
Hino 500	FM 260 JD	2017	Rp 600 juta-650 juta
Hino 500	FM 260 JD	2018	Rp 680 juta-700 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2010	Rp 140 juta-150 juta
Isuzu Elf	NKR 71	2013	Rp 170 juta-175 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 120 juta-125 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 125 juta-130 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 135 juta-150 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 155 juta-160 juta
Isuzu Elf	NKR 71	2016	Rp 210 juta-225 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 245 juta-255 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2018	Rp 255 juta-265 juta
Isuzu Elf	NLR 55	2019	Rp 235 juta-245 juta
Isuzu Giga	FTR 99	2012	Rp 220 juta-230 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2013	Rp 370 juta-380 juta
Isuzu Giga	FVR 34	2014	Rp 380 juta-390 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2015	Rp 390 juta-400 juta
Isuzu Giga	FVZ 285PS	2015	Rp 395 juta-400 juta
Isuzu Giga	FVZ 34	2016	Rp 480 juta-490 juta
Isuzu Giga	FVR 34	2016	Rp 480 juta-487 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2016	Rp 450 juta-460 juta
Isuzu Giga	GVR 34	2017	Rp 410 juta-465 juta
Isuzu Giga	GVR 34	2018	Rp 450 juta-470 juta
Isuzu Giga	FVZ 34	2018	Rp 600 juta-635 juta
Isuzu Giga	FRR 90	2019	Rp 400 juta-405 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528C	2017	Rp 570 juta-590 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528R	2017	Rp 550 juta-570 juta
Mercedes-Benz	Axor 4028T	2018	Rp 570 juta-590 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2008	Rp 125 juta-128 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 150 juta-155 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 160 juta-165 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 195 juta-220 juta

Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2013	Rp 155 juta-205 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2013	Rp 165 juta-170 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2014	Rp 175 juta-205 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD-X	2014	Rp 240 juta-250 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD	2014	Rp 235 juta-245 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2015	Rp 230 juta-235 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2016	Rp 235 juta-240 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD	2016	Rp 260 juta-265 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super Speed 125	2018	Rp 300 juta-310 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2018	Rp 270 juta-280 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2012	Rp 355 juta-365 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2013	Rp 350 juta-360 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 590 juta-598 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517 HL	2015	Rp 480 juta-490 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 585 juta-595 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HS	2018	Rp 470 juta-480 juta
Scania	P420	2011	Rp 425 juta-450 juta
Scania	P460	2015	Rp 800 juta-850 juta
Scania	P460	2016	Rp 860 juta-900 juta
Scania	P360	2016	Rp 515 juta-550 juta
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 60 juta-65 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 65 juta-70 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 75 juta-85 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 80 juta-90 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 90 juta-95 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 110 juta-115 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 115 juta-125 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 130 juta-135 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 150 juta-155 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 140 juta-145 juta
Toyota Dyna	130 XT	2014	Rp 175 juta-180 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 190 juta-200 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 210 juta-225 juta
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 215 juta-230 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 250 juta-290 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 260 juta-270 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 320 juta-350 juta
UD Trucks	PK 260	2008	Rp 240 juta-255 juta
UD Trucks	PK 260	2009	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	PK 260CT	2011	Rp 410 juta-420 juta
UD Trucks	CWM 330	2011	Rp 290 juta-300 juta
UD Trucks	CWA 260	2011	Rp 300 juta-330 juta
UD Trucks	CDA 260	2011	Rp 400 juta-410 juta
UD Trucks	CWA 260	2012	Rp 325 juta-350 juta
UD Trucks	CWA 260	2013	Rp 370 juta-390 juta
UD Trucks	PK 260	2013	Rp 400 juta-450 juta
UD Trucks	PK 260	2014	Rp 470 juta-490 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 630 juta-650 juta
UD Trucks	Quester GKE 280	2017	Rp 520 juta-560 juta
UD Trucks	Quester CDE 250	2017	Rp 370 juta-380 juta
Volvo	FH16	2014	Rp 500 juta-550 juta

CATATAN : Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan 24 Oktober 2020. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik pribadi unit truk bekas di wilayah Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Timur, & Kalimantan. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.

Atasi Masalah Kompresor AC

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi



Pengatur suhu (*air conditioner/AC*) pada kabin truk dipasang untuk kenyamanan pengemudi saat bertugas. Namun, udara panas yang menyengat di luar sering membuat AC seperti tak berfungsi karena suhu kabin tetap terasa panas. Bagaimana agar suhu kabin tetap dingin dan pengemudi nyaman meskipun cuaca di luar panas? “Perlu perawatan ekstra,” kata Prayudi Nur Hudza, Kepala Bengkel Laras Bumi Jaya Gresik. Dia menjelaskan bahwa kompresor AC merupakan komponen utama dalam sistem pendingin udara. Kompresor AC mengontrol pengoperasian beberapa bagian lainnya dalam sistem AC. Ketika kompresor bermasalah, sistem pendingin kabin tidak akan berfungsi maksimal. Perawatan rutin adalah satu-satunya cara mengurangi masalah pada kendaraan, termasuk pada AC. Kedisiplinan menjaga jadwal servis akan membuat komponen lebih awet dan masalah cepat terpantau.

“Gejala kerusakan pada komponen bisa diketahui dengan inspeksi rutin, sehingga perbaikan bisa lebih cepat. Mengetahui penyebab masalah pada kompresor dengan tepat, maka lebih cepat pula mengembalikan suhu ruang kabin lebih dingin,” kata Prayudi. Berikut informasi tentang beberapa penyebab umum masalah kompresor AC pada truk.

Kurangnya pelumasan

Kompresor AC membutuhkan oli untuk membawa refrigeran ke seluruh sistem. “Ini seperti halnya fungsi jantung pada manusia. Jantung manusia memompa darah ke seluruh tubuh untuk memberikan nutrisi penting. Nah, kompresor AC memompa refrigeran dan oli ke seluruh sistem. Jika ada saluran yang kehilangan refrigeran atau kekurangan refrigeran, kompresor akan terus memompa. Jika ini dibiarkan, AC akan mengalami kerusakan parah,” tutur Prayudi menerangkan.

Kekurangan oli pada kompresor juga terjadi saat penggantian kompresor baru. Kompresor dari toko tentu dalam keadaan kering, tanpa oli. Mekanik harusnya menambahkan oli sesuai yang disarankan. Oleh karena itu, mekanik perlu membaca manual untuk mengetahui jumlah dan jenis oli

yang tepat. Biasanya, kompresor AC bisa menggunakan oli mineral atau sintetis. Jika kurang pelumasan atau menggunakan jenis oli yang salah, kompresor bisa rusak. Periksa spesifikasi pabrikan sebelum memasangnya pada truk untuk memastikan penggunaan jumlah dan jenis oli yang tepat untuk kompresor.

Tekanan sistem AC yang berlebihan

Tekanan terlalu besar dalam sistem AC bisa menyebabkan kerusakan kompresor. Tekanan yang berlebihan menyebabkan kompresor terlalu keras bekerja dan akan memperpendek masa pakai. Jika tekanan dibiarkan berlebih, kerja AC pun tidak akan maksimal. Beberapa penyebab tekanan AC berlebih adalah terlalu banyak oli, aliran udara terganggu, penyumbatan pada *pipeline* sistem AC, dan kontaminasi refrigeran.

Terlalu banyak oli

Tekanan berlebih dalam sistem AC bisa akibat terlalu banyak oli dalam sistem. Sama seperti kekurangan pelumas, terlalu banyak oli juga akan merusak kompresor. Kompresor menjadi lambat dan mulai ada selip pada gerakan pompa. Hal ini menyebabkan kinerja sistem tidak maksimal dan peningkatan tekanan sistem karena oli menumpuk di kondensor AC.

Aliran udara terganggu

Akumulasi oli dalam kondensor AC dapat menyebabkan tekanan tinggi karena aliran udara terganggu di dalam kondensor. Namun, itu bukan satu-satunya penyebab aliran udara terganggu pada sistem AC. Partikel asing pun, seperti kotoran atau serangga, dapat menyebabkan aliran udara berkurang dan meningkatkan tekanan udara ke samping yang tinggi. Lebih parah lagi, radiator bisa rusak. Pada kondisi seperti itu, kipas kondensor, sistem relai, dan pompa kompresor dapat menjadi penyebab aliran udara yang berlebih pada sistem AC.

Penyumbatan sistem AC

Penyumbatan sistem AC adalah penyebab lain tekanan tinggi pada sistem AC. Kasus ini dapat dengan mudah diketahui dari suhu atau tekanan. Penurunan tekanan berarti penurunan suhu dan sebaliknya. Lebih jelasnya, gunakan alat ukur untuk memeriksa temperatur pada *input* dan *output* kondensor. Dengan melihat selisih temperatur sekitar 35 derajat bisa diasumsikan bahwa sistem AC mengalami penyumbatan. Penyumbatan ini dapat disebabkan oleh kontaminasi besar, yang biasanya terjadi setelah kompresor mengalami masalah. *Flushing system* lengkap diperlukan ketika ada penyumbatan.

Konstruksi kondensor modern yang didesain dengan dua saluran paralel menawarkan saluran *dual-pass*. Pada konstruksi ini penyumbatan bisa terjadi di salah satu bagian, bahkan setelah *flushing*. Saat *flushing*, campuran oli dan refrigeran akan melewati jalur yang paling tidak resistan. Berbeda dengan model lama yang hanya memiliki satu saluran, *flushing* akan mendorong kontaminan keluar. Pada kondensor modern, cairan *cleaner* akan melewati jalur yang tersumbat dan meluncur bebas ke jalur yang tidak tersumbat.

Kontaminasi refrigeran

Berbagai jenis refrigeran yang digunakan dalam sistem bisa menimbulkan masalah. Misalnya antara refrigeran R12 dan R134a seharusnya tidak terjadi kontaminasi silang. Jika kontaminasi silang terjadi, penurunan kinerja AC akan menyebabkan peningkatan tekanan pada refrigeran yang nilainya lebih tinggi. Garansi biasanya terbatas pada jenis refrigeran dan oli yang digunakan. Garansi mungkin tidak berlaku untuk semua komponen sistem AC yang menggunakan refrigeran atau oli yang tidak direkomendasikan. Pastikan untuk *flushing* dan menggunakan refrigeran yang tepat.

Katup isap rusak

Gejala yang mengarah ke masalah katup isap adalah AC terasa kurang dingin meskipun dengan tekanan isap tinggi. Mungkin, mekanik berpikir bahwa kompresor tidak memompa oli dengan benar tetapi itu adalah masalah pada katup isap. "Sebelum membuat asumsi apa pun, mekanik perlu memeriksa bahwa tidak terjadi penurunan tekanan refrigeran. Setelah mengonfirmasi bahwa refrigeran pada tekanan yang tepat, langkah selanjutnya adalah mendengarkan bunyi aneh saat mesin *idle*. Akibat kelembapan yang berlebihan dalam sistem, katup isap dapat dengan mudah menjadi terkorosi. Katup isap yang rusak bisa diidentifikasi dengan mendengarkan bunyi ketukan saat mesin *idle*. Jika tekanan refrigeran tepat dan tidak ada bunyi apa pun, kemungkinan besar katup isap rusak.

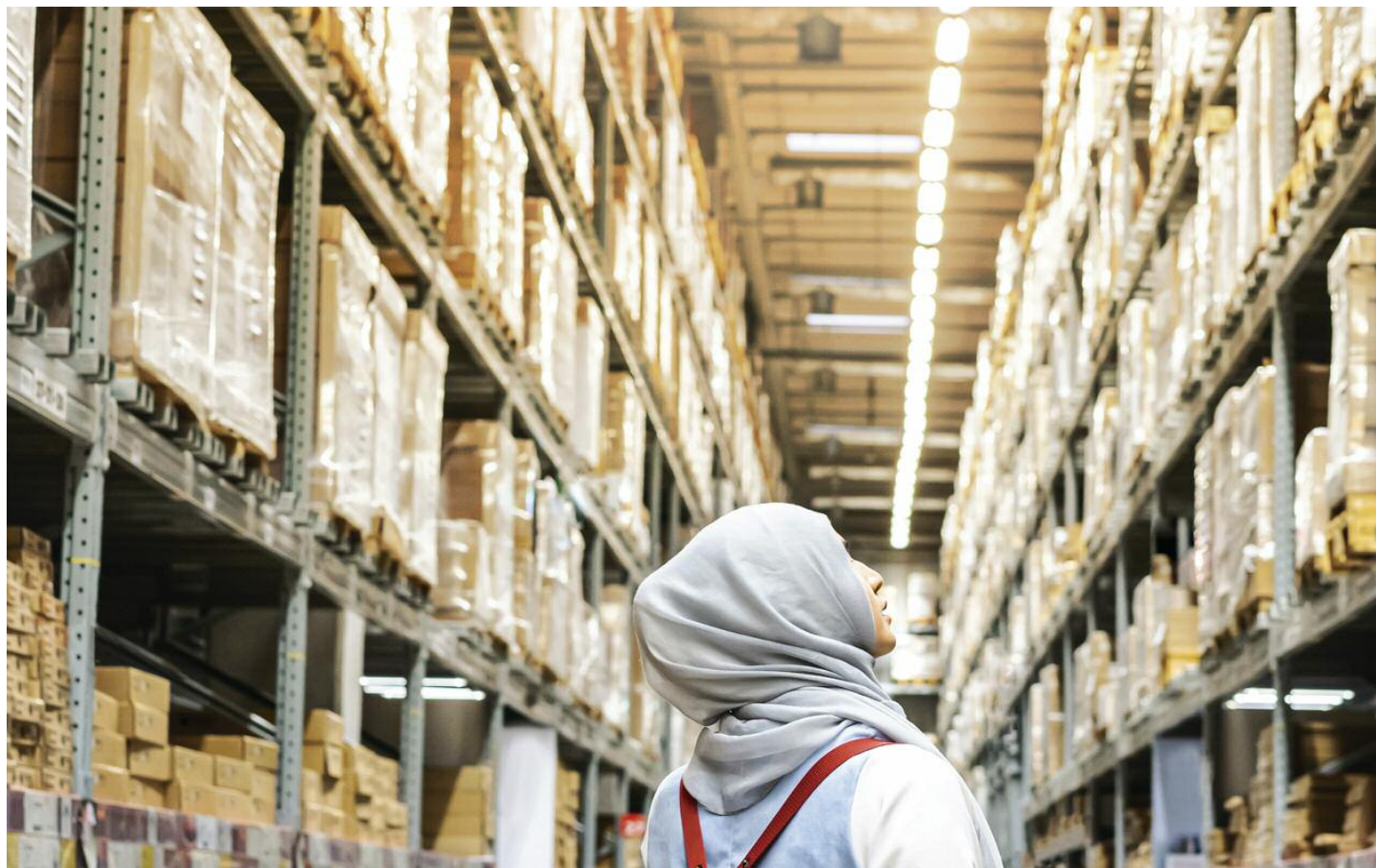


Seal shaft kompresor bocor

Masalah lain pada kompresor adalah *seal shaft* aus dan bocor akibat terlalu banyak panas atau tekanan dalam sistem. Ketika *seal* bocor, oli kompresor dapat merembes ke *bearing*. *Seal shaft* sangat penting untuk melindungi komponen internal mesin. Jika truk bekerja pada lingkungan yang berdebu dan kotoran tinggi, *seal shaft* bisa berumur lebih pendek. Desain dan teknologi *seal* yang baru sudah jauh lebih praktis dalam membantu mengurangi masalah. Untuk membantu menghindari kebocoran *seal shaft* kompresor, ikuti prosedur pemeriksaan kompresor. Putar kran oli dengan tangan untuk memeriksa kebocoran apa pun sebelum menghidupkan kompresor.

Head Gasket terbakar

Head gasket yang terbakar biasanya terjadi karena kurangnya isapan dari *pipeline*. Cara melakukan pemeriksaan untuk meyakinkan ada masalah pada *head gasket* kompresor, hidupkan AC selama kurang lebih 5 menit saat mesin *idle*, lalu matikan. Perhatikan waktu yang dibutuhkan untuk kedua tekanan menyamakan posisi. Jika penyesuaian kurang dari 2 menit pada sistem, bisa dipastikan *head gasket* rusak. Sistem AC pada truk modern bisa lebih cepat dari 2 menit jika ada gasket yang rusak atau terbakar. *Head gasket* kompresor yang rusak biasanya disebabkan karena kompresi yang tinggi.



Sistem Jaminan Halal & Logistik Halal

Teks: **Abdul Wachid** / Foto: **Giovanni Versandi**

Pangsa pasar industri halal terus berkembang di dunia maupun di Indonesia. Seiring perkembangan tersebut, Pemerintah Republik Indonesia sudah menerbitkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal (JPH) serta Peraturan Pemerintah Nomor 31 Tahun 2019 tentang Peraturan Pelaksanaan JPH. Sebagai dampaknya, perusahaan penyedia jasa logistik atau perusahaan *Logistics Service Provider* (LSP) yang bersertifikat halal pun dibutuhkan.

LSP bersertifikat halal atau biasa disebut "logistik halal" diperlukan untuk jasa penyimpanan dan distribusi, tentunya termasuk dengan jasa transportasi. Logistik halal adalah sebuah pendekatan untuk menghindari kontaminasi bahan baku dan bahan makanan yang mudah rusak selama kegiatan pergudangan dan transportasi atau distribusi. Sebenarnya, logistik halal adalah logistik konvensional yang telah mendapatkan sertifikasi halal untuk pelayanan logistik yang diberikan.

"Persyaratan biasanya sesuai dengan kaidah dan fatwa mulai dari proses pengolahan ke penanganan, distribusi, penyimpanan, bentuk penyajian, pengemasan, sampai pada pelabelan. Dapat dikatakan bahwa logistik halal dianggap sebagai sebuah inovasi dalam operasi logistik untuk para pemain logistik," ujar Didiet Hidayat, Peneliti Logistik Halal/Pengajar Insititut Transportasi dan Logistik (ITL) Trisakti.



Selain di bidang produk dan proses, yang biasanya berada di tangan produsen produk bersertifikat halal, kesiap-apan logistik halal sebagai jasa penun-jang dalam kerangka rantai pasokan halal berperan penting dalam Sistem Jaminan Halal (SJH). Hal itu karena in-dustri halal, khususnya industri makanan dan minuman, memiliki SJH yang meliputi dari titik produksi ke titik kon-sumsi.

Sistem itu juga berfungsi se-bagai *Total Quality Management* (TQM). Metode yang dipakai dalam pengabdian kepada masyarakat menggunakan metode sosialisasi kepada perusahaan LSP dan masyarakat. Prinsip Sistem Jaminan Halal (SJH) atau *Halal Assurance Systems* (HAS) mengacu kepada konsep *Total Quality Management* (TQM) sebagai pengendalian kualitas pada se-tiap lini.

TQM adalah suatu pendekatan untuk meningkatkan daya saing, efektiv-itas, dan fleksibilitas seluruh organisasi. Keberadaan SJH akan mengelaborasi, menghubungkan, mengakomodasi, dan mengintegrasikan konsep-konsep syariat Islam pada suatu rangkaian pro-duksi atau olahan bahan yang akan dikonsumsi umat Islam.

Etika usaha dan manajemen keseluruhan, prosedur dan mekanisme perencanaan, serta implementasi dan evaluasinya akan selalu berkaitan den-gan kaidah halal-haram. Sistem ini berpijak pada 4 (empat) konsep dasar, yaitu komitmen yang kuat untuk memenuhi permintaan dan persyaratan konsumen, peningkatan mutu produksi dengan harga yang terjangkau, produksi bebas dari kerja ulang, serta bebas dari penolakan dan penyidikan.

Besaran Potensi Pasar

Industri halal dibagi menjadi 6 sektor riil dan 1 sektor keuangan – dengan keterangan:

Sektor	2017 (dalam miliar USD)	2025 (dalam miliar USD)
<i>Halal food</i>	170.2	247.8
<i>Halal modest fashion</i>	20	33.5
<i>Media & recreation</i>	9.6	16.6
<i>Muslim-friendly travel</i>	10.00	18.00
<i>Halal pharmaceutical</i>	5.2	8.2
<i>Halal cosmetics</i>	3.9	6.4
Total	218.86	330.56

Pangsa pasar terbesar perusahaan penyedia jasa logistik halal adalah *halal food* dan jumlah bisnis ini di Indonesia adalah 20% dari total bisnis *halal food* dunia. Hal ini menandakan pentingnya SJH dan penerapan logistik halal. Proses bisnis logistik halal meliputi pergudangan, transportasi, dan distribusi yang pada dasarnya tidak jauh berbeda dengan proses bisnis logistik konvensional. Hanya, dalam logistik halal, ada prinsip-prinsip yang mengharuskan bahwa produk halal dipisahkan dari produk nonhalal untuk menghindari kontaminasi, menghindari kesalahan dan menjamin konsistensi dengan syariah dan harapan pelanggan muslim.

Indonesia telah memiliki SJH yang dikeluarkan oleh MUI yang tetap dipakai meskipun kewenangan telah berada di tangan Badan Penyelenggara Jaminan Produk Halal (BPJPH) Kementerian Agama RI. Terdapat sebelas kriteria pada SJH, yaitu kebijakan halal, tim manajemen halal, pelatihan, bahan, produk, fasilitas produksi, prosedur aktivitas kritis, kemampuan telusur, penanganan produk terkena najis, audit internal, dan kaji ulang manajemen. SJH ini telah diakui dan dijadikan rujukan bagi World Halal Food Council (WHFC) yang beranggotakan 46 lembaga sertifikasi halal dari 26 negara di dunia.

Adapun SJH atau Halal Assurance Systems (HAS) yang telah ada sebagai berikut:

HAS 23000 :	Persyaratan Sertifikasi Halal
HAS 23101 :	Pedoman Pemenuhan SJH Pada Industri Pengolahan
HAS 23103 :	Pedoman Pemenuhan SJH di Rumah Potong Hewan
HAS 23201 :	Persyaratan Bahan Pangan Halal
HAS 23301 :	Pedoman Penyusunan Manual SJH di Industri Pengolahan
HAS 23102 :	Pedoman Pemenuhan Kriteria SJH di Restoran
HAS 23104 :	Pedoman Pemenuhan Kriteria SJH di Katering
HAS 23106 :	Pedoman Pemenuhan Kriteria SJH Jasa Logistik
HAS 23202 :	Persyaratan Bahan Obat Halal

Tantangan Bisnis Logistik Halal

Mesti telah memiliki UU Jaminan Produk Halal, Didiet menyebutkan bahwa implementasi logistik halal tetap memiliki banyak tantangan. Misalnya, stigma bahwa industri halal termasuk logistik halal adalah Islamisasi terselubung. Selain itu muncul juga stigma bahwa sertifikasi logistik halal adalah biaya tambahan bagi pelanggan dan bukan keunggulan bersaing.

"Jumlah auditor halal hanya 2.000 orang, padahal industri ini membutuhkan 25.000 orang, sehingga hal ini menimbulkan *bottleneck*. Pelayanan jadi tidak efektif dan tidak efisien yang berakibat kepada penambahan biaya dan waktu," ucapnya.

Mendapatkan auditor halal memang tidak mudah karena harus memenuhi banyak persyaratan. Seturut



pasal 14 ayat 2 dari UU No. 33 Tahun 2014 tentang Jaminan Produk Halal (JPH), auditor halal adalah WNI, beragama Islam, memiliki latar belakang pendidikan S1 di bidang pangan, kimia, biokimia, teknik industri, biologi, dan farmasi, memahami dan memiliki wawasan luas mengenai kehalalan produk menurut syariat Islam, mendahulukan kepentingan umat di atas kepentingan pribadi dan/atau golongan, serta memiliki sertifikat dari MUI.

Menurut Didiet, latar belakang pendidikan inilah yang membuat kelangkaan auditor halal. Padahal, selain *raw material*, *work in process*, dan *finished goods*, masih ada jasa logistik yang meliputi pergudangan dan distribusi (dengan transportasi di dalamnya) yang juga membutuhkan auditor halal. Sebagai contoh, untuk mengaudit depo kontainer, haruskah dilakukan oleh auditor dengan latar belakang seperti yang telah disebutkan?

Sebaliknya, dari pihak penyedia logistik, meski ada perusahaan yang sudah bersertifikat halal tetapi belum memiliki pelanggan. Hal itu terjadi karena belum ada kepastian dari pemerintah yang mewajibkan produsen produk halal menggunakan perusahaan penyedia jasa logistik bersertifikat halal. Dengan demikian, seperti tidak ada perbedaan antara perusahaan bersertifikat halal dengan yang belum memiliki sertifikat halal.

Saat ini, Indonesia baru memiliki 8 perusahaan LSP bersertifikat halal, yaitu 1 perusahaan bergerak di bidang transportasi dan 7 perusahaan bergerak di bidang pergudangan. Bandingkan dengan Malaysia yang telah memiliki 51 perusahaan LSP bersertifikat halal; 6 perusahaan bergerak di bidang logistik pergudangan, 1 perusahaan di bidang logistik pergudangan dan transportasi, serta 44 perusahaan logistik di bidang transportasi.

“Peluang perusahaan LSP untuk masuk ke industri halal masih terbuka lebar dan merupakan keunggulan bersaing untuk meningkatkan kinerja bisnis perusahaan. Apalagi, bila ada kepastian dari pemerintah bahwa produsen produk halal wajib menggunakan perusahaan penyedia jasa logistik bersertifikat halal,” kata Didiet.

Beragam tantangan itu, lanjut Didiet, perlu segera diatasi agar implementasi logistik halal bisa segera terlaksana optimal. Salah satu cara, misalnya melakukan mitigasi stigma Islamisasi terselubung dengan mengadakan sosialisasi bahwa JPH adalah bisnis dan industri yang terbuka bagi semua agama.

Sementara itu, mitigasi stigma sertifikasi logistik halal adalah tambahan biaya dan bukan keunggulan bersaing dapat dilakukan dengan mewajibkan produsen produk halal menggunakan perusahaan penyedia jasa logistik bersertifikat halal. Dampak mitigasi itu akan meningkatkan jumlah pelanggan dan peningkatan kinerja pemasaran.

Masalah kekurangan jumlah auditor halal dapat dilakukan dengan melakukan peninjauan ulang syarat pendidikan auditor halal dengan membolehkan lulusan S1 dari manajemen, misalnya. “Selain itu, usulkan juga insentif bagi perusahaan penyedia jasa logistik bersertifikat halal,” kata Didiet memungkas pembicaraan.

 <p>APTRINDO Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B 3, Jalan Yos Sudarso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta 14320 021-43900464</p>	 <p>DUNEX LOGISTICS SOLUTION</p> <p>PT. DUNIA EXPRESS TRANSINDO Jl. Agung Karya 7, Jakarta Utara Telepon: (021) 6511137</p>	 <p>ASPERINDO Ruko Grand Bintaro Blok A5, Jalan Bintaro Permai Raya, Bintaro, Jakarta Selatan Telp. (021) 7351627</p>	 <p>IVECO PT Chakra Jawa Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 301 Jl. Cilandak KKO No. 1, Jakarta Selatan Telp. 021 – 2997 6849</p>
 <p>PERKUMPULAN PENGEMUDI JAKARTA RAYA Jl. Mangga Besar No. 93 DD, Taman Sari, Jakarta Barat. Telp. 0853-2264-7426</p>	 <p>TRAWLBENS Cyber 2 Tower 17th Floor, Jl. H. R. Rasuna Said, Kuningan, Jakarta Selatan, Telp: (021) 57998223</p>	 <p>PRAHU-HUB Jl. Pacar No.2-A, Surabaya, Jawa Timur Telp. 0811-3457-863</p>	 <p>KORLANTAS POLRI Jl. Letjen M.T. Haryono, Jakarta Telp. (021) 7989702</p>
 <p>DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta Telp. 021-3506138</p>	 <p>PT HINO SALES MOTOR INDONESIA Wisma Indomobil 2, Jl. MT. Haryono Kav.9, Jakarta Telp. 021 8564570</p>	 <p>KEMENKO PEREKONOMIAN Gedung Ali Wardhana Jl. Lapangan Banteng Timur No. 2-7, Jakarta Pusat</p>	 <p>KNKT Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta Telp.021 – 384 7601</p>
 <p>ALFI Kantor Taman E3 Unit D3, Lantai 2 Jl. Dr. Ide Anak Agung Gede Agung, Jakarta 12950 Telp. 021-5795-6601</p>	 <p>GAIKINDO Jl Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat. Telp.: 021 315 7178.</p>	 <p>UD TRUCKS PT Volvo Indonesia Sentral Senayan III 12th floor Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta Telp. 021-29354200</p>	 <p>MITSUBISHI FUSO PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors Jl. Jend A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta Telp. 021 – 489 1608</p>
 <p>SUPPLY CHAIN INDONESIA Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impung, Bandung, Telp. 022- 7205375</p>	 <p>ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA Jl. Danau Sunter Utara Blok 0-3 Kav. 30, Sunter II, Jakarta Utara 021 – 650 1000</p>	 <p>PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Jln. Letjend Sutoyo Waru Ruko Niaga Sentosa, Waru, Indonesia T : (031) 3537939 F : (031) 3537531</p>	 <p>INDONESIA LOGISTICS COMMUNITY Jl. Benyamin Sueb. The Springhill Office, Blok S.18, Jakarta</p>

ONLINE EXHIBITION

10-12
December
2020



International Indonesia
Seafood & Meat Expo
Focusing on Food Cold
Chain Technology



www.iism-expo.com

Globalizing Indonesia's Food Cold Chain Markets

Get **IISM** mobile app



Download on the
App Store



GET IT ON
Google Play

Organized by :



PT PELITA PROMO INTERNUSA
Perkomplekan Graha Kencana Blok CH
Jl. Raya Perjuangan No. 88 Kebon Jeruk
Jakarta 11530
Tel: (62) 21 5366 0804
Fax: (62) 21 5325 890
Email: sales@pelitapromo.com



[seafood.meat.expo](https://www.facebook.com/seafood.meat.expo)



[@iismexpo](https://www.instagram.com/@iismexpo)