

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JAN
2021

KETIKA
KONTAINER LANGKA



IDR 50.000



Edisi 79 / VII / 2021

PT HUTAMA KARYA
SIAP TUNTASKAN
TOL TRANS SUMATRA



MENJAGA SISTEM ELEKTRONIK TETAP AWET DAN ANDAL

PROYEKSI PENJUALAN KENDARAAN 2021

SAFETY FIRST

MEMANGKAS BIAYA LOGISTIK KALA PANDEMIK

GO DIGITAL!



SUBSCRIBE NOW!

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



**READ TRUCKMAGZ
ON YOUR GADGET**

www.truckmagz.com

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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

SUPERPROMO AWAL TAHUN COLT DIESEL

BISNIS MAKIN UNTUNG !



BUNGA 0%*
SAMPAI DENGAN 1 TAHUN
* CHASSIS ONLY

**DP MULAI DARI
15%
TENOR 5 TAHUN**

**PROMO
SERVICE GRATIS***
10.000KM s/d 40.000KM atau 2 Tahun
*Syarat & Ketentuan Berlaku



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

Terdaftar & Diawasi oleh:



@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



Pemulihan dengan Beberapa Catatan

Genap 10 bulan kita menjalani fase kehidupan baru, bertahan hidup di tengah situasi pandemi virus korona yang mematikan. Namun, bisnis logistik sebagai turunan langsung dari seluruh kegiatan perekonomian harus terus berjalan. Pelaku bisnis logistik dan angkutan barang juga masih dihadapkan pada pekerjaan rumah yang belum terselesaikan selama 2020. Beberapa catatan penting bagi seluruh pelaku bisnis dan *stakeholder* di sektor ini pada tahun 2021, seperti pergerakan angkutan logistik domestik yang belum sepenuh hati beranjak menggunakan konsep multimoda. Padahal dari luas total wilayah Indonesia sekitar 7,81 juta km², hanya sekitar 2,01 juta km² yang berupa daratan.

Ini artinya, konsep multimoda yang mengombinasikan moda truk dan moda laut menjadi opsi paling ideal dalam menekan biaya transportasi barang, dan tentunya akan berdampak pula pada biaya logistik. Meski pemerintah telah membangun berbagai infrastruktur pendukung logistik, konsep multimoda terutama via laut masih belum optimal. Alih-alih berniat membangun Indonesia sebagai poros maritim dunia, namun tak dibarengi dengan kebijakan yang dapat menarik minat seluruh pelaku bisnis logistik nasional untuk menggunakan moda laut.

Belum lagi kondisi kelangkaan kontainer dalam pergerakan barang internasional, akibat terdampak situasi lockdown di berbagai pelabuhan besar dunia. Indonesia pun merasakan dampaknya sejak Desember 2020. Di satu sisi, kelangkaan kontainer menjadi indikasi mulai pulihnya transaksi dagang antarnegara, sehingga pelaku usaha harus menyiapkan strategi khusus menghadapi kondisi ini terutama pada kuartal pertama tahun ini.

Meskipun para pakar memprediksi perekonomian global dan nasional akan mengalami fase rebound pada tahun 2021, rasa pilu mungkin masih menyelimuti perasaan ketika harus beraktivitas dan 'berteman' dengan virus korona yang kemungkinan masih tetap ada selama hayat dikandung badan. Tapi semangat dan optimisme untuk berusaha lebih baik tidak boleh pupus. Harapan dan kesempatan pada tahun ini masih terbuka lebar. Semoga tahun 2021 menjadi tahun pemulihan bagi kita semua. Selamat Tahun Baru!

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

KETIKA KONTAINER LANGKA / 79

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #79

Laporan Utama

- 06 PREDIKSI PERTUMBUHAN EKONOMI MENCAPAI 5%
- 10 MAKE THE MARKET EXIST
- 14 CATATAN SEKTOR LOGISTIK & ANGKUTAN BARANG 2021
- 18 MASA DEPAN BISNIS ANGKUTAN BARANG ALIH MODA
- 22 PENGUSAHA TRUK PERLU SISTEM BASIS DATA TERURUS
- 26 POTENSI LOGISTIK E-COMMERCE
- 30 PT HUTAMA KARYA SIAP TUNTASKANTOL TRANS SUMATRA
- 34 KRIMINALITAS & ODOL MENGHANTUI TOL TRANS SUMATERA
- 38 GAIKINDO TETAPKAN TARGET PENJUALAN 750 RIBU UNIT
- 42 SAFETY FIRST
- 46 BAGAIMANA SEHARUSNYA KOMPETENSI & SERTIFIKASI PENGEMUDI KENDARAAN UMUM & KENDARAAN BARANG?
- 50 UPDATE (JANUARI-NOVEMBER 2020)
- 52 PT HRM JAKARTA SEBAGAI DEALER OF THE YEAR 2019 DCVI
- 54 ARVENTO, LAYANAN MANAJEMEN ARMADA ASAL TURKI
- 56 INDEKS HARGA TRUK BEKAS
- 58 MENJAGA SISTEM ELEKTRONIK TETAP AWET DAN ANDAL
- 62 MEMILIH KANVAS REM
- 66 MEMANGKAS BIAYA LOGISTIK KALA PANDEMIK

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



Proyeksi Ekonomi 2021

PREDIKSI PERTUMBUHAN EKONOMI MENCAPAI 5%

Teks & Foto: Antonius Sulistyo

Presiden Joko Widodo (Jokowi) mengatakan bahwa tahun 2020 adalah tahun yang sulit akibat wabah virus korona (Covid-19) secara global. "Pada kuartal pertama 2020, ekonomi kita memang masih bisa tumbuh plus 2,97 persen, tetapi pada kuartal kedua berkontraksi dan turun tajam menjadi minus 5,32 persen karena Covid-19. Kemudian pada triwulan ketiga, ekonomi kita tercatat mengalami perbaikan meskipun masih minus, yaitu minus 3,49 persen," kata dia.

Pemerintah akan melanjutkan kebijakan di bidang kesehatan untuk penanganan Covid-19, termasuk pemberian bantuan perlindungan sosial bagi seluruh masyarakat Indonesia khususnya yang sangat terdampak pandemik. "Dan yang paling penting, pemerintah akan segera memberikan vaksin (Covid-19) gratis kepada seluruh rakyat mulai tahun 2021," katanya lagi.

Program vaksinasi Covid-19 diharapkan dapat

menumbuhkan kepercayaan publik dan akan menimbulkan rasa aman sehingga pemulihan ekonomi bisa berjalan lebih cepat. "Di akhir tahun 2020 ekspor kita sudah mulai pulih, dan *trend* ini diharapkan terus terjaga dan meningkat di tahun 2021. Terlebih lagi, kita juga kembali mendapatkan fasilitas GSP (*Generalized System of Preferences*) dari Pemerintah Amerika Serikat (AS). Tentunya ini akan mendorong kinerja ekspor kita," tuturnya.

Jokowi menjelaskan bahwa pada awal 2021 pemerintah akan meluncurkan *sovereign wealth fund* (SWF) atau lembaga pengelola investasi. "Kita akan meluncurkan SWF yang bernama Indonesia Investment Authority (INA), yang merupakan sumber pembiayaan pembangunan yang baru, yang tidak berbasis pinjaman tetapi dalam bentuk penyetaraan modal atau ekuitas. Ini akan menyehatkan ekonomi kita, menyehatkan BUMN-BUMN kita terutama di sektor infrastruktur dan sektor energi. Saat ini sudah ada beberapa negara yang menyampaikan ketertarikannya antara lain AS, Jepang, Uni Emirat Arab, Saudi Arabia, dan Kanada," katanya menjelaskan.

Riset Asia Pasifik yang dikelola J.P. Morgan memberikan catatan menarik tentang SWF INA. Berdasar hasil penelitian yang dirilis per 6 Desember 2020 itu menyatakan bahwa SWF diberi mandat melakukan investasi pemerintah untuk tujuan pengembalian jangka panjang dan pembangunan ekonomi.

J.P. Morgan menyatakan bahwa sektor infrastruktur memberikan peluang investasi yang sesuai bagi SWF karena dampak jangka panjang dan *multiplier effect*-nya terhadap pertumbuhan ekonomi. SWF juga dipercaya sebagai suatu perkembangan yang positif untuk peluang pertumbuhan infrastruktur, terutama dalam mengurangi masalah pendanaan.

Menurut riset Asia Pasifik J.P. Morgan, pada akhir November 2020, Korporasi Keuangan Pembangunan Internasional atau Development Finance Corporation AS telah menandatangani surat minat untuk menginvestasikan USD 2 miliar ke SWF Indonesia. Sementara itu, Pemerintah Indonesia sejak awal Desember 2020 menyatakan bahwa Bank Jepang telah berkomitmen menginvestasikan USD 4 miliar ke SWF Indonesia. untuk Kerja Sama Internasional

"Secara konsisten kebijakan pemulihan ekonomi yang kita jalankan sudah mulai terlihat hasilnya. Dengan tren perbaikan seperti ini kita berharap situasi perekonomian kita akan lebih baik. Dalam situasi seperti ini kita semuanya harus mampu bergerak cepat, mampu memperkuat kerja sama dan sinergi. Saya optimistis kita akan bangkit. Ekonomi kita akan pulih kembali normal," kata Presiden Jokowi.



Sri Mulyani Indrawati

Menteri Keuangan RI

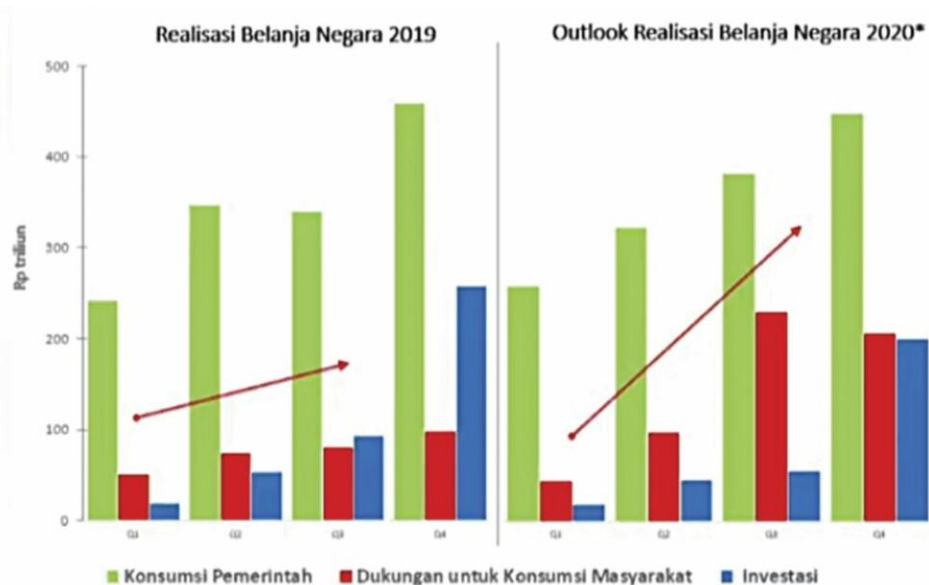
Sementara itu, Menteri Keuangan (Menkeu) Sri Mulyani Indrawati mengatakan bahwa perekonomian global tahun 2021 diperkirakan akan mengalami fase *rebound*, meskipun masih dihantui wabah Covid-19. Dalam hal penanganan Covid-19 yang akan terus dilanjutkan pada tahun 2021 sesuai instruksi Presiden Jokowi, Sri Mulyani menjelaskan bahwa vaksin akan menjadi salah satu solusi terbaik untuk memulihkan rasa aman dan percaya diri masyarakat. "Masyarakat akan lebih merasa bebas dan percaya diri untuk bergerak, sehingga mobilitas masyarakat diharapkan bisa meningkat dan itu pasti akan memulihkan ekonomi," kata dia.

Selain program vaksin Covid-19, pemulihan ekonomi nasional pada 2021 mengedepankan aspek kebijakan struktural. "Kita tidak hanya bergantung pada fiskal. Kita melakukan kebijakan-kebijakan struktural, seperti Undang-Undang (UU) Cipta Kerja yang memberikan kontribusi luar biasa penting bagi pemulihan ekonomi di sektor riil," kata Sri Mulyani.

Menurut Sri Mulyani, UU Cipta Kerja menjadi sangat penting sebagai instrumen untuk membangun kembali perekonomian Indonesia. "Termasuk instrumen seperti yang dikatakan oleh Bapak Presiden, instrumen seperti *sovereign wealth fund* akan menjadi instrumen yang melengkapi seluruh instrumen kebijakan yang kita miliki, sehingga Indonesia bisa pulih secara sehat dan berkelanjutan," ujar dia.

Postur APBN 2021

Menkeu Sri Mulyani menjelaskan bahwa hingga akhir 2020, Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dimaksimalkan untuk mendukung konsumsi masyarakat. "Meskipun pendapatan negara mengalami penurunan 15 persen tetapi belanja negara meningkat 12,7 persen, bahkan belanja pemerintah pusat naik hingga 20,5 persen. Inilah yang menjadi instrumen untuk segera masuk tahun 2021," tuturnya mengungkapkan.



sumber: Kemenkeu

Sri Mulyani mengatakan bahwa program-program pemulihan ekonomi nasional yang sudah dilakukan pada tahun 2020 tetapi tidak bisa terselesaikan akan dicadangkan untuk program vaksinasi Covid-19 tahun 2021 sebagai prasyarat untuk pemulihan ekonomi. Misalnya, pagu bidang kesehatan yang mencapai hampir Rp 100 triliun tetapi terbelanjakan sekitar 48 persen,

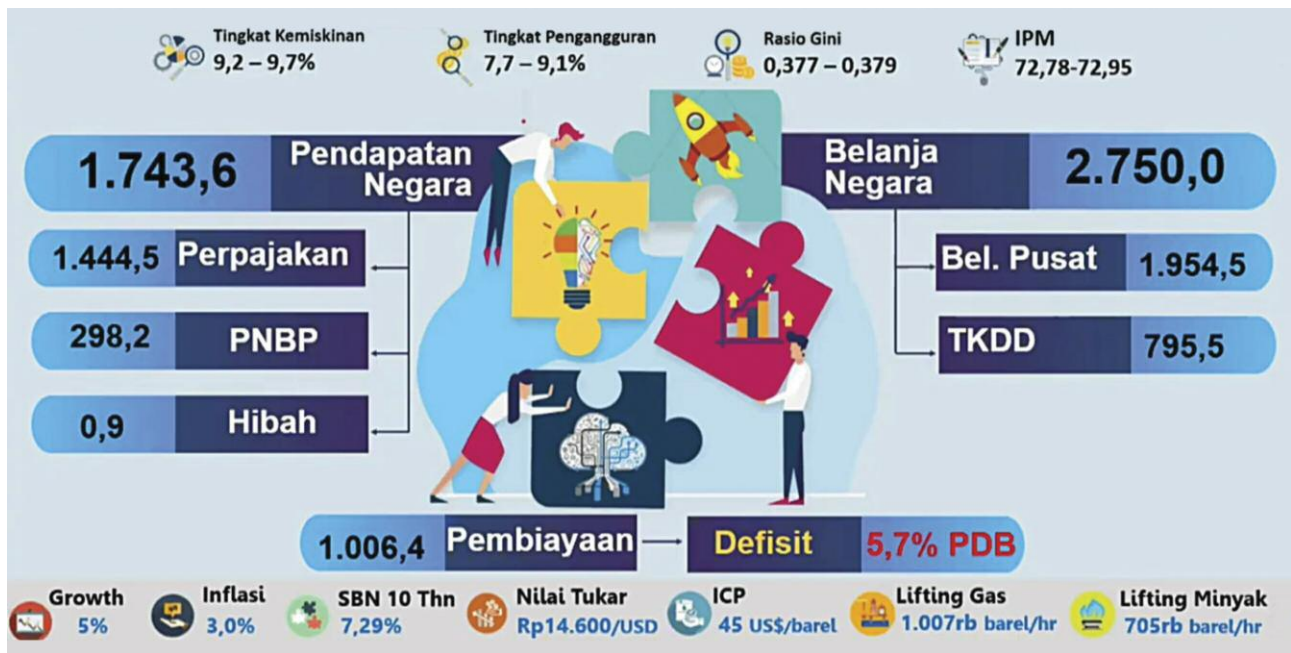
Sementara itu, eksekusi program perlindungan sosial maupun dukungan bagi sektor dan pemerintah daerah cukup sesuai dengan harapan. Dukungan terhadap UMKM juga sudah terus dilakukan dan meningkat, termasuk untuk insentif usaha serta pembiayaan korporasi yang akan tereksekusi terutama pada bulan Desember 2020.

"Untuk tahun 2021, kita akan menggunakan sekali lagi instrumen fiskal sebagai katalis dan pendorong pemulihan ekonomi agar semakin terakselerasi. Postur APBN 2021 disusun dengan proyeksi ekonomi tahun depan diperkirakan pada kisaran 5 persen, inflasi tetap terjaga sekitar 3 persen, nilai tukar rupiah stabil terhadap dolar AS di level Rp 14.600, dan juga harga minyak yang relatif tinggi walaupun sekarang sudah di kisaran USD 40 per barel," tutur Menkeu.

Ia juga berharap indikator pembangunan akan segera pulih, seperti tingkat pengangguran (7,7 – 9,1 persen), tingkat kemiskinan (9,2 – 9,7 persen), rasio gini (0,377 – 0,379), dan IPM (72,78 – 72,95).

Sri Mulyani menegaskan bahwa pemerintah tetap mengedepankan kebijakan fiskal ekspansif untuk APBN tahun anggaran 2021. "Meskipun kami harus secara berhati-hati mulai melakukan konsolidasi untuk mengakselerasi pemulihan ekonomi dan penguatan reformasi. Untuk jangka menengah, instrumen APBN harus terus dijaga agar tetap sehat, *sustainable*, dan kredibel," katanya.

Tahun 2021, belanja negara dalam APBN mencapai Rp 2.750 triliun dengan belanja pusat Rp 1.954,5 triliun dan TKDD (Transfer ke Daerah dan Dana Desa) sebesar Rp 795,5 triliun. Sementara itu, pendapatan negara dalam APBN 2021 sebesar Rp 1.743,6 triliun dengan pemasukan dari perpajakan sebesar Rp 1.444,5 triliun, PNBPNP Rp 298,2 triliun, dan hibah Rp 0,9 triliun.



sumber: Kemenkeu

Kebijakan strategis APBN 2021 juga akan terus mendorong belanja-belanja yang bersifat fundamental, yakni pendidikan (Rp 550 triliun), kesehatan (Rp 169,7 triliun), perlindungan sosial (Rp 408,8 triliun), bidang TIK (Rp 26 triliun), pariwisata (Rp 14,2 triliun), ketahanan pangan (Rp 99 triliun), dan belanja infrastruktur (Rp 417,4 triliun).

"Belanja pendidikan masih menjadi prioritas utama tahun 2021. Dalam anggaran Rp 550 triliun ini termasuk untuk memberikan dukungan biaya internet bagi murid, mahasiswa, dan guru. Kita juga menyediakan Rp 169,7 triliun untuk belanja di bidang kesehatan, ini belum termasuk *carry-over* untuk vaksinasi Covid-19 yang berasal dari belanja PEN-Kesehatan yang tidak terserap pada tahun 2020 senilai hingga Rp 34 triliun. Itu akan memberikan tambahan kemampuan kita untuk membangun dan menjalankan program vaksinasi Covid-19 serta menjaga kesehatan masyarakat," tutur Menkeu menguraikan.

"Anggaran infrastruktur tahun 2021 yang terbilang cukup besar ini untuk menampung yang tertunda selama tahun 2020, termasuk untuk mengakselerasi pemulihan ekonomi. Sempat ada yang bertanya, anggaran infrastruktur kenapa lebih besar daripada anggaran kesehatan dan seolah-olah kita tidak memberikan perhatian kepada kesehatan. Itu tidak benar karena anggaran kesehatan masih sangat besar, bahkan kita tambah tahun 2020 meskipun tidak mampu terserap semuanya pun tetap kita akan gunakan dan kita jaga untuk tahun 2021," ujar Sri Mulyani

"Jadi kalau kita melihat anggaran infrastruktur yang mencapai Rp 417,4 triliun, itu tidak menjadi penyebab anggaran di bidang kesehatan menjadi lebih sedikit. Kita memberikan jaminan bahwa seluruh langkah di bidang kesehatan dengan tata kelola yang baik tetap bisa menjalankan seluruh kebijakan dan langkah-langkah untuk mengembalikan pemulihan ekonomi melalui prasyarat, yaitu penanganan Covid-19 yang efektif dan terus mendukung aspek kesehatan masyarakat," kata Menkeu.

Sektor pariwisata diperkirakan akan segera pulih tahun 2021 dan pemerintah mendukung terus membangun pusat-pusat destinasi pariwisata, serta mengembalikan sektor yang memang terpukul sangat berat akibat Covid-19. Banyak aspek di bidang pariwisata yang harus mendapatkan perhatian. Selain hotel, restoran, atau destinasi, industri transportasi seperti penerbangan maupun transportasi darat memberikan kontribusi terhadap pemulihan pariwisata. Termasuk industri UMKM yang perlu mendapatkan dorongan.

"Saya ingin menambahkan sekali lagi bahwa tahun 2021 memang aspek Covid belum akan hilang. Namun, paling tidak dengan pengalaman merumuskan kebijakan-kebijakan secara efektif, tepat, dan cepat selama tahun 2020, kita berharap akan mampu menangani Covid jauh lebih baik dan lebih efektif, sehingga pemulihan ekonomi tahun 2021 bisa diakselerasi," katanya.



Arah Kebijakan Perekonomian 2021

Make the Market Exist

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

Tahun 2021 merupakan tahun pemulihan ekonomi nasional yang diyakini sebagai tahun penuh oportunitas. "Beberapa peluang yang terlihat antara lain terjadinya pemulihan ekonomi yang ditunjukkan dengan penguatan nilai tukar rupiah terhadap dolar AS. Kita melihat bahwa IHSG sudah kembali ke *pre covid level*. IHSG bulan Januari sekitar 5.400 dan pada akhir tahun 2020 sudah tembus di 6.000. J.P. Morgan juga memprediksi IHSG tahun 2021 akan tembus di level 6.800. Tentu ini merupakan *track* yang sudah positif," kata Menteri Koordinator Bidang Perekonomian (Menko Perekonomian) Airlangga Hartarto.

Berdasarkan analisis J.P. Morgan, prospek ekuitas Indonesia pada 2021 diprediksi mengalami tren positif. Proyeksi ini berdasarkan nilai Indeks Harga Saham Gabungan (IHSG) yang mencapai rekor tertinggi pada 21 Desember 2020 di level Rp 6.800, naik +17 persen dibandingkan bulan sebelumnya. Tahun 2021, Rupiah juga diprediksi menguat terhadap Dolar Amerika Serikat (AS) ke level Rp 13.500, atau terapresiasi plus lima persen. Sementara itu, Produk Domestik Bruto (PDB) akan mengalami *rebound* menjadi plus empat persen, dibandingkan awal 2020 yang minus dua persen.



"Kita melihat harga komoditas Indonesia juga sudah pulih, seperti kelapa sawit dan komoditas dari CPO lewat program B30, terutama di wilayah Sumatra dan Kalimantan untuk mendorong nilai tukar dari pekebun. Di tengah ancaman gelombang kedua Covid-19 di tingkat global, kita juga melihat pemulihan di sektor manufaktur yang rata-rata sudah kembali ke level di atas 50 dan khusus PMI (*Purchasing Managers Index*) Manufaktur Indonesia adalah 50,6," ujar dia.

Airlangga menambahkan bahwa pada kuartal III 2020 sudah ada perbaikan walaupun masih berkontraksi minus 3,49 persen. Namun, secara *quarter to quarter* mengalami pertumbuhan positif 5,05 persen. "Ini ditopang dari belanja pemerintah yang tumbuhnya sembilan persen, yang mengompensasi kontraksi di sektor konsumsi. Apabila ini diteruskan di kuartal IV-2020 dan bisa didorong oleh *spending* pemerintah dan pemulihan di sektor investasi tidak langsung dengan *capital inflow* di pasar modal, tentu kita berharap pertumbuhan yang 5,05 persen kalau bisa dipertahankan," katanya.

Sementara itu, Menteri Keuangan (Menkeu) Sri Mulyani Indrawati mengungkapkan bahwa stabilitas yang sudah terjadi pada kuartal III-2020 hingga akhir kuartal IV-2020 diancam oleh kemerosotan ekonomi. "Dari sisi fiskal itu artinya kita melakukan *deficit financing* baik itu defisit akibat Covid-19 yaitu penurunan pendapatan, serta defisit yang disebabkan karena belanja yang kita lakukan lebih banyak untuk membantu masyarakat menangani Covid-19 dan untuk memulihkan ekonomi nasional," ujar Sri Mulyani.

Ia pun menjabarkan bahwa instrumen yang luar biasa penting dalam menghadapi Covid-19 adalah aspek kesehatan, berikutnya adalah aksi sosial. Masyarakat sangat kehilangan mata pencahariannya; krisis di sektor usaha terutama di sektor riil yang bisa berimbas pada sektor keuangan. Sementara itu, instrumen yang penting adalah instrumen fiskal, meskipun dalam hal ini tidak bisa berjalan sendiri.

Menkeu mengatakan bahwa banyak negara melakukan hal yang sama dari sisi keuangan negara. Menurutnya, defisit di seluruh negara di dunia mengalami pelebaran yang luar biasa dramatis. Di negara-negara maju mengalami defisit mencapai *double digit* di atas 10 persen, bahkan mendekati 20 persen. "Defisit Indonesia dibuka di atas tiga persen yang biasanya menjadi limit dari defisit APBN kita. Tujuan dari defisit yang meningkat ini tentunya mengharapkan ekonomi akan terangkat dan pulih kembali. Ini merupakan arah yang akan terus kita jaga, tetapi kita akui bahwa pertumbuhan ekonomi tahun 2020 memang mengalami tekanan akibat Covid-19 yang luar biasa," kata Sri Mulyani.



Dukung Sektor UMKM

Menko Perekonomian Airlangga Hartarto mengatakan bahwa *game changer* perekonomian nasional pada masa pandemik adalah vaksinasi Covid-19. Pendorong yang kedua adalah implementasi dari UU Cipta Kerja. "Selain itu, pemerintah juga menyiapkan program stimulus yang dilakukan di Komite Penanganan Covid-19 dan Pemulihan Ekonomi Nasional (PC-PEN). Pemerintah juga sedang menyiapkan dukungan untuk keberpihakan kepada UMKM," katanya.

"Untuk belanja barang, konsentrasinya adalah membantu masyarakat dan belanja modal yang mengalami penurunan. Melalui berbagai langkah, pemerintah menangani Covid-19 dalam bentuk bantuan sosial, membantu usaha kecil menengah, dan memberikan insentif dalam bentuk relaksasi perpajakan," kata Menkeu Sri Mulyani menambahkan.

Dalam hal ini, dukungan dari Bank Indonesia (BI) berupa kebijakan-kebijakan yang bersinergi dengan Kemenko Perekonomian, Kementerian Keuangan, OJK, LPS, dan berbagai pihak termasuk Kadin Indonesia untuk membangun optimisme pemulihan ekonomi Indonesia pada 2021 dan selanjutnya.

Gubernur BI Perry Warjiyo mengatakan ada lima kebijakan pokok yang akan BI tempuh pada tahun 2021 sebagai kelanjutan kebijakan pada 2020. Kebijakan pertama adalah stimulus moneter melalui kebijakan suku bunga rendah dan likuiditas longgar sampai adanya tanda-tanda tekanan inflasi meningkat.

"BI telah menurunkan suku bunga secara agresif dalam kebijakan moneter yang saat ini besarnya 3,75 persen. Ini terendah sepanjang sejarah dan ten-

tunya perlu diikuti pula dengan penurunan suku bunga kredit oleh perbankan. Kami juga telah melakukan pelonggaran likuiditas *quantitative phising* dalam jumlah yang besar, yakni Rp 694,9 triliun atau 4,49 persen dari PDB dan ini merupakan salah satu yang terbesar di *emerging markets*. Memang, selama ini masih berputar di perbankan tetapi dengan sinergi yang lebih komprehensif pada 2021, likuiditas yang longgar ini bisa mengalir ke sektor riil untuk mendanai dan mendukung pemulihan ekonomi.

Kebijakan BI yang kedua dalam konteks mendukung pembiayaan ekonomi adalah melakukan kebijakan *macro prudential* yang longgar. Selama tahun 2020 BI telah melonggarkan seluruh kebijakan kebijakan *macro prudential*, baik itu berkaitan dengan likuiditas maupun uang muka perkreditan. Saat ini kami dalam proses merumuskan kebijakan-kebijakan *macro prudential* yang juga dapat mendukung pembiayaan untuk sektor-sektor produktif.

Kebijakan yang ketiga adalah kebijakan fiskal dan moneter yang bersinergi dengan Kementerian Keuangan. Dalam hal ini, BI masih berpartisipasi di dalam pembiayaan APBN jika pasar tidak bisa menyerap, sehubungan posisi BI sebagai pembeli siaga atau *non competitive bidder* untuk pembelian SBN (Surat Berharga Negara) dari pasar perdana, masih akan terus berlangsung pada tahun 2021 hingga 2022.

Kebijakan yang keempat adalah mendukung pembiayaan pembangunan dari sektor keuangan. Hal ini bertujuan agar pasar keuangan bisa lebih banyak membiayai perekonomian khususnya untuk pembiayaan jangka panjang baik dalam bentuk obligasi, sekuritas, dan lainnya melalui program pendalaman pasar keuangan.

Kebijakan yang kelima adalah mendukung ekonomi keuangan digital yang pertumbuhannya meningkat sangat cepat, baik dalam bentuk pertumbuhan mengenai *e-commerce*, uang elektronik, maupun

digital banking. BI telah lama mendukung keuangan digital termasuk untuk UMKM dan sektor ritel melalui digitalisasi sistem pembayaran. "Kami melalui *Quick Response Code Indonesian Standard* (QRIS) mendukung digitalisasi sektor UMKM. Tahun 2020 mencapai 5,2 juta UMKM telah teregister secara nasional dan kami targetkan bisa meningkat menjadi 12 juta *merchant* UMKM bisa terhubung dengan platform-platform digital. Dalam hal ini kami mendukung pertumbuhan ekonomi digital termasuk untuk sektor UMKM, yang merupakan salah satu sumber pertumbuhan yang kuat bagi ekonomi termasuk dari sisi UMKM," kata Perry.

Perihal program stimulus yang dilakukan Komite PC-PEN, Staf Khusus Menteri Perhubungan bidang Ekonomi dan Investasi Transportasi, Wihana Kirana Jaya berharap agar dilakukan terlebih dulu *profiling* dan *mapping*. "Stimulus yang dilakukan pemerintah untuk 2021 yang terkait dengan industri logistik, sebaiknya harus melakukan *profiling* dan *mapping* terlebih dulu. Kalau ingin membantu tentunya tidak diberikan kepada korporasi saja, tapi stimulus juga harus bisa menciptakan *demand*," ujar Wihana.

Menurutnya, stimulus melalui perbankan atau melalui Kementerian Keuangan yang terkait dengan PEN (Pemulihan Ekonomi Nasional) dalam bentuk insentif pajak, harus betul-betul tepat. "Kalau penyalurannya tidak tepat maka kita tidak menciptakan *demand*. Contoh pada saat Pemerintah Inggris menstimulus ekonomi dan korporasi misalnya restoran. Itu yang disubsidi bukan hanya pengusaha restorannya, tapi juga masyarakatnya supaya terjadi *demand*. Bisa kita lihat pada saat terjadi kontraksi, *demand* restoran itu kan kecil. *Supply* dan *demand* terdestruksi, sehingga *output*-nya tidak ada atau kecil. Itu yang diberi stimulus. Intinya, *make the market exist* untuk membantu permintaan agregat dan terjadi *supply* saat terkontraksi, agar kembali normal secara perlahan. Makanya ekonomi kita sudah terpuruk, dilakukan *recovery*," kata Wihana.



Airlangga Hartarto

Menteri kordinator
Bidang Perekonomian



Perry Warjiyo

Gubernur Bank Indonesia



CATATAN SEKTOR LOGISTIK & ANGKUTAN BARANG 2021

Teks & Foto: Antonius Sulisty o

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat kinerja sektor transportasi dan pergudangan dalam kondisi negatif pada kuartal pertama 2020, sejak muncul wabah Covid-19. Sektor transportasi dan pergudangan serta jasa penunjang angkutan termasuk pos dan kurir, mengalami kontraksi pada kuartal II sebesar 30,8 persen. Pada kuartal III mulai membaik menjadi minus 16,7 persen. Sementara itu, bidang usaha jasa logistik yang mengalami gangguan sangat berat adalah jasa *forwarding* udara dan laut, angkutan truk trailer, serta *customs clearance* yang berkaitan dengan permasalahan ekspor dan impor. Jasa logistik yang mengalami gangguan ringan adalah pusat pergudangan dan angkutan kurir (mobil van).



Erwin Raza

Asisten Deputi
Pengembangan Logistik Nasional
Kemenko Perekonomian



Arah pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) pada tahun 2021 tetap berpedoman pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024. "Isu-isu nasional perlu menjadi perhatian para pelaku usaha sektor logistik dan transportasi barang. Misalnya, rencana pemindahan ibu kota negara yang akan berpengaruh pada konstelasi sistem logistik Indonesia. Kemudian, isu mengenai Indonesia sebagai poros maritim dunia karena sekarang isu tersebut mulai meredup lagi. Kita juga masih menghadapi persoalan-persoalan perger-

akan barang di dalam domestik," kata Erwin Raza, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Perekonomian.

Erwin mengatakan bahwa penataan sistem logistik untuk ekspor impor melalui Instruksi Presiden (Inpres) No.5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional pun tidak mudah dalam pelaksanaannya. Isi inpres tersebut adalah harapan adanya kolaborasi antara pemerintah dengan pemerintah, antara pemerintah dengan swasta, serta antara swasta dengan swasta. "Kelihatannya semua pihak masih menunggu dan ini perlu dorongan dari pemerintah," kata dia.



Menurut Erwin, sistem logistik Indonesia yang sangat bermasalah adalah logistik pangan. Pasalnya, hingga saat ini belum ada yang betul-betul bisa menangani logistik pangan secara *end-to-end* karena masih sebatas sektoral. Permasalahan lainnya, kata Erwin, adalah urban logistik atau logistik perkotaan dan sistem logistik daerah. Tidak semua kepala daerah paham membangun sistem logistik di wilayahnya masing-masing, termasuk sistem logistik antarpulau. Padahal, sistem logistik antarpulau ini sudah menyentuh moda laut melalui Tol Laut, tetapi implementasinya masih terkendala.

"Sistem logistik kebencanaan seperti saat pandemik, juga belum tertangani dengan baik. Kemudian, soal pengembangan *hub port* internasional dengan dua rencana pembangunan, yaitu Kuala Tanjung dan Bitung. Namun, pada perkembangannya, ada Patimban ditambah lagi dengan Kijing dan lainnya. Ini perlu konsistensi dari sebuah kebijakan. Isu yang tak kalah penting adalah SDM sektor logistik yang masih sangat terbatas. Kami sangat mendorong pengembangan SDM logistik ini. Isu penting lainnya terkait logistik adalah distribusi vaksin Covid-19. Mungkin tahun 2021, isu ini menjadi fokus pemerintah untuk mengatasi distribusi vaksin," kata Erwin menjelaskan.

Kelangkaan Kontainer

Berdasarkan data Kemenko Perekonomian, peluang ekspor Indonesia sangat besar di tengah situasi pandemik. Peluang-peluang itu muncul antara lain dengan ditandatanganinya perjanjian Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) dan Indonesia sebagai salah satu pasar terluas dari 10 negara ASEAN plus lima mitra dagang terbesar (Australia, Selandia Baru, Tiongkok, Jepang, Korea). Peluang-peluang juga muncul dari kerja sama Indonesia-EFTA (European Free Trade Association), IA-CEPA (Indonesia-Australia Comprehensive Economic Partnership Agreement), dan CEPA Korea. Peluang lainnya bisa muncul dari perpanjangan fasilitas *Generalized System of Preferences* dari Pemerintah AS, yang akan diinisiasi agar bisa didorong untuk ditingkatkan menjadi *limited trade agreement*.

Semua kerja sama itu akan mendorong kinerja ekspor Indonesia dan memperbaiki posisi Indonesia di dalam *global value chain*. Persoalannya adalah; sejak Desember 2020 terjadi *container shortage* (kelangkaan kontainer) yang membuat harga sewa kontainer naik hingga 30 persen lebih. Kondisi kelangkaan kontainer yang menjadi isu krusial secara global juga diperparah dengan keterbatasan ruang dalam kapal.

“Kalau kita lihat akar masalahnya, sejak merebaknya wabah virus korona banyak negara menerapkan kebijakan *lock-down*, sehingga produktivitas pelabuhan menurun. Kondisi ini menyebabkan kontainer yang sudah masuk ke suatu negara tertahan dan tidak bisa keluar, sehingga reposisi kontainer menjadi terhambat. Ditambah lagi dengan cepatnya pemulihan Tiongkok dan mulai berproduksi serta melakukan ekspor pada saat pandemik global masih terjadi. Begitu juga yang dilakukan AS dan Eropa untuk mengejar kebutuhan logistik Natal dan tahun baru, sehingga menyebabkan kemacetan di pelabuhan-pelabuhan utama dunia,” kata Erwin Raza, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Perekonomian.

Erwin menjelaskan masih tertahannya kontainer-kontainer kosong di AS dan Tiongkok menyebabkan kelangkaan kontainer di banyak Negara, termasuk Indonesia. Ditambah pula, beberapa perusahaan pelayaran yang mengurangi jadwal pelayarannya sehingga berkontribusi terhadap penurunan reposisi kontainer kosong.

“Akibatnya, ekspor produk Indonesia menjadi terkendala karena kesulitan mendapatkan kontainer kosong. Tidak hanya kelangkaan kontainer kosong, tapi ruang kapal juga terbatas untuk ekspor. Banyak sekali kawan dari asosiasi perusahaan kawasan berikat yang sudah mendapatkan kontainer, tetapi tidak bisa memberangkatkannya karena tidak tersedia ruangan dalam kapal. Misalnya, kontainer 40 feet tujuan Tiongkok dari harga sewa USD 500 menjadi USD 2500 saat ini. Namun, tetap saja ketersediaan kontainer kosong tidak ada,” ujar Erwin.

Berdasarkan data Ditjen Bea dan Cukai Kementerian Keuangan, jumlah *container outbound* lebih banyak daripada *container inbound*, karena ekspor Indonesia yang menggunakan kontainer lebih tinggi daripada impor. Hal ini mengindikasikan bahwa ekspor Indonesia lebih banyak daripada impor, sehingga membuat ketersediaan kontainer kosong untuk ekspor jadi berkurang karena kontainer balik tidak tersedia.

Pemerintah pun tidak bisa berbuat banyak untuk mengatasi kelangkaan kontainer ini, karena pilihan yang tersedia sangat sulit. “Kondisi kelangkaan kontainer ini lebih berhubungan dengan aspek *business to business*, sehingga peran pemerintah menjadi dilematik. Ada beberapa masukan, salah satunya memanfaatkan kontainer barang-barang tak bertuan di tempat penimbunan pabean. Ada sekitar 2.500 kontainer yang memuat barang-barang kategori limbah tersebut, tapi masih tertahan. Ada banyak lagi pilihan yang diusulkan ke pemerintah tapi semuanya sulit dilakukan oleh pemerintah. Dalam hal ini juga perlu strategi dari para pelaku usaha, yang tentunya juga sudah dipikirkan oleh para pelaku usaha. Tentunya kami ingin mendapatkan masukan-masukan agar bisa memberikan solusi yang lebih komprehensif,” kata Erwin.

Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Yukki Nugrahawan Hanafi menambahkan bahwa saat ini *international shipment* sangat dipengaruhi perdagangan *long haul*, seperti di AS dan beberapa titik di Eropa seperti Belanda dan Inggris. “Angkutan inter-Asia kurang menguntungkan karena rendahnya margin. Secara urutan, daya tarik angkutan adalah menuju AS, Eropa, dan angkutan di antara Asia. Dalam hal kelangkaan peti kemas yang terjadi secara global, ini jelas menghambat kegiatan untuk meningkatkan daya saing produk-produk ekspor Indonesia. Kelangkaan peti kemas juga menyebabkan *freight* dari Jakarta ke Eropa saat ini naik lebih dari 500 persen,” kata Yukki.

Menurut Yukki, para pelaku usaha logistik Indonesia juga harus melihat betapa tidak kompetitifnya angkutan dari dan menuju Indonesia. “Mahalnya angkutan *international shipment* dipengaruhi perilaku industri dan perdagangan di Indonesia itu sendiri. Impor Indonesia adalah *heavy cargo* yang menggunakan peti kemas. Sementara itu, untuk ekspor umumnya adalah *light commodity*, seperti alas kaki, elektronik, dan furnitur. Jadi, setiap kali kegiatan impor harus mengimpor peti kemas kosong 20 feet, untuk keperluan ekspor harus mendatangkan peti kemas kosong 40 feet yang semuanya diperhitungkan di dalam *freight* itu sendiri,” ujarnya.



Masa Depan Bisnis Angkutan Barang

Alih Moda

Teks: *Sigit Andriyono, Antonius Sulistyo* / Foto: *Antonius Sulistyo*



Yukki Nugrahawan Hanafi

Ketua Umum
Asosiasi Logistik & Forwarding Indonesia

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) terus mendorong implementasi alih moda, dari truk barang ke moda laut dan kereta api (KA). Berdasarkan data Badan Litbang Perhubungan tahun 2018, angkutan barang moda darat melalui jalan raya masih menjadi moda utama dengan 90,4% dari total angkutan. Sementara itu, angkutan moda laut tercatat sebesar 7%, angkutan sungai, danau, dan penyeberangan dengan *share* 2%, serta moda angkutan KA hanya 0,6%. Padahal, dari luas total wilayah Indonesia sekitar 7,81 juta km², hanya sekitar 2,01 juta km² yang berupa daratan.

Tidak aneh bila Kemenhub mengoptimalkan sektor-sektor yang belum banyak terjamah, yakni angkutan laut dan KA yang menyasar kawasan *hinterland*. "Alih moda dari jalan raya ke moda laut karena angkutan jalan punya dampak negatif lebih besar dibandingkan moda-moda yang lain. Misalnya, dampak pada kerusakan jalan, polusi, konsumsi BBM bersubsidi, kemacetan, dan kecelakaan. Pembangunan Tol Trans Sumatra juga dikhawatirkan akan meningkatkan *share* dari angkutan jalan raya. Walaupun ada tol, kami berharap jalur lautnya bisa tetap *exist* bahkan terus

meningkat," kata Cris Kuntadi, Staf Ahli Menteri Perhubungan bidang Logistik, Multimoda, dan Keselamatan.

Cris menjelaskan bahwa semestinya angkutan logistik yang lebih efisien untuk Pulau Jawa adalah moda kereta api. Begitu juga di Sumatra Utara, Sumatra Selatan, dan Lampung yang semestinya ada *shifting* dari angkutan jalan ke angkutan laut dan KA. "Kami sedang melakukan beberapa proyek, seperti di Sumatra Utara yang selama ini mayoritas pakai truk. Di sana akan dibangun jalur KA dari Kawasan Industri Medan ke rel *existing*. Kalau ini sudah terbangun, kami berharap akan banyak perpindahan dari angkutan truk ke angkutan KA yang tentunya akan menekan biaya jadi lebih murah," tutur Cris.

Pemerintah melalui Kemenhub, kata Cris, membangun prasarana transportasi KA berupa lintasan atau rel KA berikut jalurnya. Setelah jalurnya terbangun, Kemenhub meminta PT KAI selaku operator atau pihak swasta yang ingin bergabung untuk sama-sama membangun jalur yang baru. Contohnya, jalur antara Kawasan Industri Medan (KIM) ke rel *existing* di Kuala Tanjung ada MoU antara KAI, Pelindo 1, dan PT Kawasan Industri Medan yang di dalamnya juga termasuk perjanjian pembangunan jalur KA dari *hinterland* ke pelabuhan. Jalur KA ke pelabuhan sudah dibangun oleh Kemenhub, maka tinggal dibangun jalur-jalur simpang atau pecahannya seperti dari jalur *existing* ke kawasan KIM atau kawasan industri lainnya atau menuju perkebunan.

"Dalam efisiensi *loading cost*-nya, harus ada aturan angkutan multimoda yang dapat mendorong swasta atau operator untuk melayani angkutan dengan menggunakan lebih dari satu moda. Pada konsep multimoda ini truk tidak perlu melakukan perjalanan jarak jauh lagi, karena diambil alih oleh KA. Sementara itu, angkutan jarak dekat dilakukan *trucking* dengan satu kontrak yang akan membuat biaya angkutan efisien," ujar Cris.

Digitalisasi Logistik

Di sisi lain, digitalisasi juga berperan untuk menurunkan biaya operasional pengangkutan barang dengan moda truk. "Dalam hal ini kami fokus untuk ekspor dan impor. Sebenarnya, kontainer impor ini dapat digunakan untuk ekspor. Misalnya, Logol terima impor dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Karawang. Kalau platform kita sudah memiliki populasi yang cukup maka secara algoritme bisa saya *matching*-kan dengan eksportir di Karawang yang mau ekspor kargonya. Selain itu, banyak vendor truk atau *trucking company* tersentral di wilayah Tanjung Priok, Cilincing, Marunda, dan Cakung. Kalau saya bisa menemukan algoritme itu, sebetulnya truk ini cukup melakukan transit ke depo satelit. Letak depo satelit itu mungkin di Cikarang atau lokasi dekat Karawang, sehingga truk tidak perlu balik sampai ke Tanjung Priok," kata David Trisno, *Chief Marketing Officer* Logol.co.id.

David mengatakan bahwa penggunaan kontainer seperti itu – kontainer impor dapat juga dipakai untuk kontainer ekspor – dapat mengurangi kemacetan di jalan dan di dalam pelabuhan. "Selama ini eksportir atau importir membayar trip pengiriman dengan patokan dari Tanjung Priok ke Karawang dan dari Karawang ke Tanjung Priok, meskipun kontainernya kosong. Kalau bisa memanfaatkan kontainer tersebut dan berhasil menemukan ekportir yang wilayahnya berdekatan, otomatis kita akan menekan biaya operasional pengiriman barang," ujar David.

Digitalisasi yang terintegrasi dalam Ekosistem Logistik Nasional atau *National Logistics Ecosystem* (NLE) juga sesuai amanat Instruksi Presiden (Inpres) No.5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional. "Kami juga dituntut untuk mengintegrasikannya dalam NLE, bekerja sama dengan Lembaga National Single Window yang menerbitkan Indonesia National Single Window (INSW). Ini akan kita padukan. Kami juga melakukan penataan ruang kepelabuhanan serta jalur-jalur distribusi barang," kata Cris Kuntadi.

"Kalau bicara NLE, orang selalu mengaitkannya dengan pelabuhan. Padahal, maksud NLE itu bukan di pelabuhan atau bandara saja. Hanya 20 persen proses digitalisasi itu ada di pelabuhan, sedangkan 80 persen laada di luar pelabuhan. Dalam konteks ini kolaborasi menjadi sangat penting melalui digitalisasi dalam satu platform dengan *big data*. Sebuah platform besar tapi pemerintah tidak masuk ke bisnisnya. Pemerintah hanya menyediakan platform dan teman-teman yang sudah memiliki silakan bergabung di dalam platform besar itu sendiri. Ini sebuah peker-



Cris Kuntadi

Staf Ahli Menteri Perhubungan bidang Logistik Multimoda dan Keselamatan

jaan besar dan implementasinya sedang berjalan, walaupun di dalam Inpres 5/2020 itu sendiri diharapkan dalam empat tahun ke depan sudah dapat dilaksanakan dengan maksimal. Ukurannya adalah sebuah keberhasilan yang didorong untuk menurunkan biaya logistik nasional," ujar Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI).

Logistics & Distribution leader, Supply Chain Consulting Deloitte Inc., Ryan Ernst mengatakan bahwa menggabungkan IoT (*Internet of Thing*) dengan AI (*Artificial Intelligence*) memungkinkan operator terminal menggunakan data untuk membuat rencana pengiriman barang. Termasuk mengatur kapasitas *storage* dengan lebih baik. "Belakangan ini ada sebuah pelabuhan modern melakukan pengujian sensor deteksi objek, untuk melacak truk berisi muatan yang sedang mengantre. Teknologi ini bisa mengatasi kemacetan secara otomatis. Data bisa diunggah ke sistem berbasis *cloud*. Batas kemacetan ditentukan menggunakan analisis prediktif untuk mengalihkan truk yang antre, sehingga dengan bantuan sistem ini dapat meningkatkan efisiensi jalur di terminal," kata Ryan.

PUBLISHED SOON

INDONESIA TRUCKING DIRECTORY

INDONESIA LOGISTIC DIRECTORY

KUMPULAN DATA PENGUSAHA TRUK DAN LOGISTIK DI INDONESIA

*Terdiri dari Land Transporter, Warehouse Provider, 3PL, Cargo Handling Airport Operator,
Bulk Terminal Operator, Container Terminal, Empty Container Depot Operator,
Distributor, Asosiasi, dan Instansi Pemerintah.*



PASTIKAN PERUSAHAAN ANDA TERCATAT

INFORMASI LEBIH LANJUT HUBUNGI TRUCKMAGZ

0821 3912 1239 | info@truckmagz.com



LAPORAN UTAMA

PENGUSAHA TRUK PERLU SISTEM DATABASE TERURUS

PENGUSAHA TRUK PERLU SISTEM BASIS DATA TERURUS

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovani



Gemilang Tarigan

Ketua Umum
Aptrindo

Teknologi informasi dengan pengembangan sistem digitalisasi di berbagai bidang sangat berkontribusi pada perjalanan bisnis tahun 2021. Pandemi Covid-19 di satu sisi telah memperlihatkan dengan sangat gamblang bahwa digitalisasi punya kedayaan. Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yukki Nugrahawan Hanafi mengatakan bahwa *digital disruption* akan terjadi dan tinggal menunggu waktu saja.

"Sekarang pun sudah masuk ke Indonesia. Perusahaan-perusahaan akan sukses kalau mampu



mengelola data. Artinya, revolusi dalam mengelola data dan menganalisis. Saya juga cukup kaget, Traveloka yang saya pikir mengalami penurunan karena bisnis travel turun, ternyata mendapatkan *opportunity* lain karena pengelolaan data mereka yang baik dan bisa menganalisis kondisi pasar," kata Yukki.

Dalam bisnis angkutan barang, paradigma lama yang berkembang adalah; yang penting aman, selamat, tertib, dan lancar. Namun, pada situasi pandemik, protokol kese-

hatan ketat menjadi keutamaan. Konsumen menuntut truk harus sehat. Artinya, sehat pengemudinya, sehat kendaraannya, serta bersih dan humanis.

"Ini paradigma baru di sektor angkutan barang dan merupakan tantangan bagi pelaku industri *trucking*. Semua itu memang akan berujung pada beban yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan, terutama di area muat dan bongkar barang yang kerap terjadi antrean. Begitu juga saat di perjalanan dengan kondisi jalan raya yang selalu macet dan di *rest area* dengan tempat parkir kendaraan terbatas," kata Gemilang Tarigan, Ketua Umum DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo).

Meski ancaman virus korona masih di depan mata, distribusi logistik harus tetap berjalan. "Ketersediaan sarana pendukung dan upaya pencegahan penularan terhadap pengemudi truk dan armada angkutan sangat penting. Ini perlu diupayakan untuk menjamin kelancaran distribusi logistik. Di sinilah pemanfaatan IT agar pada saat muat tidak perlu berkerumun dan tidak perlu antre," kata Tarigan.

Jika dikaitkan dengan integrasi ke dalam Ekosistem Logistik Nasional atau *National Logistics Ecosystem* (NLE), Tarigan mengatakan perlu adanya sistem basis data (*database*) yang terurus. "Untuk mencapai ekosistem yang baik perlu penataan *database* dari masing-masing sektor, karena selama ini sistem basis data tidak terorganisasikan dengan baik. Lima tahun yang lalu kalau membawa truk kontainer impor atau ekspor, dalam waktu delapan jam sudah selesai dalam satu *round time*. Sekarang, butuh waktu 20 jam! Lantas siapa yang berkontribusi atas keterlambatan ini? Tidak ada yang mau dituduh. Kalau kita mau menyalahkan orang lain terkait utilisasi truk, kita juga *enggak* punya data," ujar Tarigan.

Ia menjelaskan bila dibuatkan sistem basis data untuk memantau seluruh pergerakan truk, maka bisa ditemukan solusinya. "Harapannya, ini harus ada *improvement*. Apabila seluruh *database* ini dapat dihubungkan dengan satu platform maka bisa menurunkan tingkat hambatan," kata dia.

PELUANG

Ketua Umum DPP ALFI, Yukki Nugrahawan Hanafi mengatakan bahwa tahun 2021 ada peluang besar dari pola konsumtif masyarakat yang tak terhentikan di Indonesia, yaitu konsumsi produk-produk impor. "Ini kesempatan kita sebagai pengusaha nasional untuk bisa masuk ke situ, dan kami dari sisi logistik akan mendukung," ujar Yukki.

Dalam hal pendistribusian vaksin Covid-19 yang menjadi salah satu fokus utama pemerintah pada 2021, ALFI juga mengklaim telah mengadakan sebuah analisis terbaru. "Pengiriman vaksin pada saat pandemik saat ini dengan target 60 persen jumlah penduduk Indonesia, itu sama dengan pengiriman vaksin selama 10 tahun pada saat normal. Ini tentunya kewajiban kami selaku pengusaha dan asosiasi untuk mendukung terus, bagaimana kita bisa melewati ini dengan sebuah optimisme sebagai *new opportunity*," kata Yukki.

Bicara perdagangan internasional, menurut Yukki, Indonesia beruntung dengan populasi lebih dari 260 juta penduduk atau 42 persen dari seluruh penduduk di kawasan ASEAN. "Kita juga jangan hanya bicara sebatas di domestik Indonesia. Wilayah ini memiliki lebih dari 600 juta orang yang merupakan *market*. Apakah kita diam saja? Itu juga harus jadi target kita. Kami mendorong itu karena ada hal yang

penting bahwa kita memasuki ASEAN Connectivity pada 2025. Akan terjadi sistem *borderless* di ASEAN, tidak hanya transportasi barang tapi juga untuk perjalanan orang. Menurut saya, ini tantangan besar kita karena ini adalah kue besar," ujar dia.

Di luar konteks Covid-19, Yukki mengatakan bahwa Indonesia menghadapi tantangan di tingkat ASEAN. "ASEAN sekarang ini adalah sebagai kekuatan ekonomi nomor enam di dunia. ASEAN juga sebagai kekuatan ekonomi ketiga di Asia setelah Tiongkok dan India. Apakah kita mau kue besar ini direbut tetangga kita semua? Yang berlari ini *kan* semua negara di ASEAN," kata *Chairman* ASEAN Federation of Forwarders Association (AFFA) ini.

Ia mencontohkan, ada satu perusahaan *marketplace* besar di dunia saat ini yang membuka fasilitasnya di negara tetangga. "Mereka mendapat kemudahan oleh pemerintahnya, seperti gudang dan lahannya gratis, *tower*-nya juga ada diskon. Pemerintah negara tetangga kita ini paham bahwa mereka membawa teknologi dan *market*-nya ke negaranya. Saya yakin, *new hope* itu pun sebagai imun kita, bukan hanya obat dan vitamin sebagai peningkat imun kita saat ini. Imun terbesar kita adalah optimisme yang harus kita bangun. *Trend* bisnis masa depan adalah *collaboration* is *a better than competition*," ujar Yukki.

TruckMagz Terima Penghargaan Pelopor Keselamatan dari KNKT



Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) memberikan piagam penghargaan kepada 10 institusi dan korporasi yang telah memelopori, membuat dan melaksanakan program-program keselamatan dalam rangka menindaklanjuti serta mendukung rekomendasi KNKT untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia. TruckMagz menjadi salah satu penerima piagam penghargaan tersebut.

"Banyak rekomendasi kami yang tertulis dalam bentuk buku namun agak sulit tersampaikan ke stakeholder. TruckMagz inilah yang membuka ruang publik, membuka program, membuat FGD, yang isinya adalah menyosialisasikan semua rekomendasi KNKT. Kemudian TruckMagz juga membuka ruang publik untuk diskusi. Anggotanya banyak sekali dari pengusaha truk, pengusaha bus, pengemudi, praktisi, pengelola jalan tol, dan banyak lagi yang terkait. TruckMagz juga sering berdiskusi langsung dengan KNKT, terkait setiap rekomendasi yang kami keluarkan. Jika semua itu harus kami laksanakan dalam event, berapa biaya yang harus kami keluarkan? TruckMagz memutuskan mata rantai itu dan mencoba mendekatkan KNKT dengan setiap stakeholder melalui kegiatan diskusi dan webinar. Kami berikan apresiasi yang tinggi kepada TruckMagz," kata Achmad Wildan, Senior Investigator KNKT pada acara penganugerahan yang diselenggarakan di Kuta, Bali pada Selasa (22/12).

Ratna Hidayati, Pemimpin Umum TruckMagz mengatakan, program keselamatan merupakan program prioritas yang akan selalu dikampanyekan oleh TruckMagz. Hal itu sudah dilakukan sejak TruckMagz terbit dan membuat event perdana pada November 2014. Pada tahun 2018, TruckMagz juga meng-gagas TruckMagz School, sebuah program pelatihan defensive driving bagi pengemudi truk. Pada tahun 2020, TruckMagz juga aktif mengadakan TruckMagz Learning, webinar yang membahas topik-topik



yang dibutuhkan pengusaha transportasi. Selain itu, TruckMagz juga membuat forum diskusi Indonesia Truckers Club bersama pakar transportasi, logistik, dan supply chain yang diadakan di aplikasi Telegram.

"Tahun depan, kami merencanakan program pelatihan dan sertifikasi bagi pengemudi truk dan bus. Tidak lagi sekadar pelatihan defensive driving, juga bagaimana agar pengemudi truk dan bus bisa memahami faktor keselamatan secara menyeluruh," kata Ratna. Ia menambahkan, TruckMagz akan bekerja sama dengan beberapa perusahaan yang sudah berkomitmen melatih dan mensertifikasi pengemudi mereka.



Perdagangan elektronik atau *e-commerce* menjadi tren ketika wabah virus korona merajalela. Cara penjualan daring ini meningkat di beberapa sektor, seperti sektor F & B (*food and beverages*) yang naik hingga 55 persen per September 2020. Sementara itu, penjualan di sektor farmasi meningkat 11 persen dan produk kesehatan naik 19 persen. Pertumbuhan tersebut merupakan dampak kampanye pengangguatan fisik, terutama di beberapa wilayah di Indonesia yang menerapkan PSBB.

Meski demikian, banyak orang masih menahan diri untuk berbelanja produk otomotif. "Sekarang tidak banyak orang yang membeli kendaraan atau produk otomotif, tidak seperti pada tahun 2019. Saat itu, menjelang lebaran, banyak yang menggunakan THR-nya untuk membeli produk otomotif. Namun, hal itu tidak terjadi pada tahun 2020. Pada umumnya, mereka mengutamakan belanja kebutuhan sehari-hari dan produk-



Potensi Logistik e-Commerce

Teks: **Antonius Sulistyo** / Foto: **Giovani**

produk perlindungan diri, seperti masker dan *hand sanitizer*. Peningkatan ini terjadi karena semua orang memang mau sehat dan adanya kampanye penggunaan masker," kata Wiwin Dewi Herawati, CMO SiCepat Ekspres.

Dari sisi peningkatan teknologi, aplikasi transportasi daring pun menambahkan layanan dengan menyediakan menu kesehatan pada platformnya. Contohnya

adalah layanan konsultasi dokter tentang Covid-19 yang disediakan pada beberapa platform. Ada juga layanan pembelian produk kesehatan dan asuransi. Bahkan, pada beberapa platform juga disediakan layanan janji temu dengan dokter.

Wiwin menjelaskan bahwa salah satu kunci pertumbuhan dan kesempatan dari kondisi saat ini adalah di *crossborder*. "*Crossborder* punya *opportunity* dari sisi *existing domestic shipper*, karena *e-commerce* ini mendominasi *inbound* (barang masuk) daripada *outbound* (barang keluar). Hal ini makin meningkatkan nilai *crossborder* itu sendiri, sehingga para pemain lokal banyak yang tumbuh. Selain itu, banyak pemain lokal yang digandeng oleh pemain dari luar," ujar dia.

Kesempatan lainnya, lanjut Wiwin, adalah *pricing* (harga) dan *capacity* (kapasitas). "Kita semua pasti memikirkan cara mendapatkan *opportunity* dari sisi harga dan meningkatkan kapasitas. Contohnya, SiCepat mengeluarkan produk yang berhubungan dengan *pricing* untuk membantu teman-teman UMKM, yang sekarang sudah meningkat sampai 55 persen di sektor F & B. Pelaku industri logistik ataupun ekspedisi juga harus menambah kapasitas," ujarnya.

Berkaitan dengan risiko, Wiwin menjelaskan bahwa hal paling fundamental adalah model bisnis yang berbeda. “Risiko muncul karena *development policy* masih kurang relevan dengan beberapa area karakteristik. Birokrasi masih sektoral dan kondisi geografis Indonesia juga masih membutuhkan *extra ordinary treatment*,” katanya.

Risiko lainnya adalah *limit productivity* sehingga harus ada upaya meningkatkan produktivitas. Peningkatan volume tidak berarti produktivitas pun meningkat. Banyaknya *demand* terkadang malah membuat produktivitas tidak terukur dengan baik. “Antisipasi risiko pada *pricing* adalah optimalisasi struktur biaya. Seperti kita ketahui, beberapa platform *e-commerce* bresaing membuat *campaign*. Kalau dulu mungkin belanja *online* hanya ada *campaign* 11.11 dan 12.12, mulai tahun 2020 setiap bulan ada *campaign* seperti 1.1, 2.2, dan seterusnya sampai yang terakhir 12.12 kemarin. Ini sebenarnya juga menjadi risiko bagi pelaku logistik, terutama dalam optimalisasi struktur biaya,” ujar Wiwin menerangkan.

Bisnis *e-commerce* telah membuat kebutuhan menjadi kompleks di jaringan logistik. Misalnya, model *business to business* (B to B), *business to consumer* (B to C), *consumer to consumer* (C to C), dan *crossborder* yang masing-masing perannya perlu dibedakan.

“Pola pembelian pada B to B bisa diprediksi karena produk yang keluar kebanyakan berupa barang-barang besar. B to C, *demands*-nya agak sulit diprediksi karena jumlah pembeliannya sangat beragam dan permintaan produk berupa barang-barang kecil. Model C to C yang paling disukai, *kan* langsung ke pembeli atau *end user*. Jadi, yang berperan memfasilitasi logistiknya adalah platform *e-commerce* itu sendiri,” kata Wiwin.

Wiwin mencontohkan Lazada menyediakan Lazada Express atau Shopee menyediakan Shopee Express. “Mereka bisa saja menggandeng beberapa partner logistik, tetapi koneksi antara logistik dan *demand*-nya sangat kompleks,” kata dia lagi.



Wiwin Dewi Herawati

CMO
SiCepat Ekspres

Ongkir

Bisnis logistik *e-commerce* pada 2021 diprediksi masih cukup baik, jika melihat kondisi sampai dengan akhir tahun 2020. Hal yang perlu ditata kembali adalah masalah *pricing* atau struktur biaya. Meski demikian, para pemain FMCG (*fast moving consumer goods*) merasa tantangan terbesar untuk masuk ke *e-commerce* adalah rasio antara biaya logistik dengan harga produknya terlalu tinggi.

“Sebetulnya 2021 akan turun karena Covid-19 tidak pernah bisa kita prediksi. Kita punya *business planning* di 2019 untuk dijalankan pada 2020, tetapi semuanya berjalan di luar dugaan. Biasanya, setelah lebaran permintaan turun drastis karena semua orang sudah *spending* menjelang Idulfitri. Biasanya, pada saat turun itu, logistik melakukan banyak *campaign* seperti diskon ongkir (ongkos pengiriman) atau ada *product loyalty* - misalnya kirim sekian barang dapat gratis 10 kg. Kondisi seperti itu tidak terjadi saat pandemik covid-19. Namun, banyak juga pelaku UMKM yang mengalami penurunan permintaan karena banyak orang menahan diri. Mereka beli yang penting-penting saja,” kata Wiwin.

SiCepat Ekspres sendiri memiliki layanan terbaru, yaitu SiCepat Halu (Harga Mulai Lima Ribu). “Produk ini banyak diminati di platform *e-commerce*. Produk SiCepat Halu bisa menjadi solusi bagi si UMKM dan masyarakat yang merasa berkeberatan dengan ongkos kirim. *Enggak* masuk akal *kan*, barang yang dikirim kecil dengan harga hanya Rp 20.000, tapi ongkirnya bisa sampai Rp 30.000. Dengan SiCepat Halu, ongkir yang rata-rata Rp 9000 sampai Rp 10.000 untuk area Jabodetabek bisa dilayani dengan harga Rp 5.000. Apakah pelaku logistik bakal rugi dengan harga Rp 5.000? Tidak juga! Barang yang kecil tadi *kan* bisa di-*console* (konsolidasi) pada saat diproses di *hub*-nya,” ujar Wiwin.



PT HUTAMA KARYA SIAP TUNTASKAN TOL TRANS SUMATRA

Teks: **Abdul Wachid** / Foto: **Hutama karya**

PT Hutama Karya (Persero), BUMN yang diberi tugas oleh pemerintah dalam proyek Trans Sumatera, berkomitmen akan menyelesaikan secara penuh pembangunan jalan tol sepanjang 614 kilometer pada tahun 2022. Sejauh ini, Hutama Karya telah membangun Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) sepanjang 1.164 km, dengan 615 km ruas tol dalam tahap konstruksi dan 513 km ruas tol yang telah beroperasi penuh.

Saat ini, jalan tol Sumatera telah tersambung dari Bakauheni Lampung hingga Kayu Agung Sumatera Selatan. Keberadaan jalan tol tersebut membuat waktu tempuh Lampung – Sumatera Selatan menjadi lebih pendek. Sebelumnya, perjalanan darat dari Lampung menuju Sumatera Selatan melewati jalan nasional membutuhkan waktu 10-12 jam. Kini, waktu tempuh lewat tol menjadi paling lama lima jam saja.

Jalan tol yang telah beroperasi di antaranya ruas Medan-Binjai (15 km), ruas Palembang-Indralaya (22 km), ruas Bakauheni-Terbanggi Besar (141 km), ruas Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung (189 km). Dua ruas tol baru adalah ruas Sigli-Banda Aceh seksi 4 Indrapuri-Blang Bintang (14 km) dan ruas Pekanbaru-Dumai (132 km).



“Kami sudah mengoperasikan 513 kilometer jalan tol Trans-Sumatera sedangkan yang sedang dibangun yaitu sepanjang 614 kilometer dengan target penyelesaian pada 2022,” kata Budi Harto, Direktur Utama PT Hutama Karya dalam sebuah webinar.



Ia menjelaskan bahwa salah satu tantangan utama dalam menyelesaikan pembangunan tol Sumatera adalah masalah pembebasan lahan. Berdasarkan temuan di lapangan, banyak proses pembebasan lahan yang memakan waktu panjang dan bertele-tele.

Hal itu dibenarkan Mahbullah Nurdin, Kepala Bagian Umum Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Menurut dia, pembebasan lahan memang kerap menjadi masalah utama dalam

proyek jalan bebas hambatan di Indonesia. Oleh karena itu, BPJT bersama Utama Karya terus melakukan koordinasi dengan pemerintah daerah setempat. Pada pembangunan di lahan yang merupakan kawasan konservasi, misalnya di ruas tol Pekanbaru-Dumai, BPJT bersama Utama Karya menyiapkan konstruksi tol yang ramah lingkungan.

“Beberapa ruas tol Pekanbaru-Dumai melewati kawasan konservasi gajah sehingga kami menerapkan inovasi berupa pembangunan terowongan gajah. Ini menjadi yang pertama di Indonesia, ketika tol membelah jalur yang biasa dilalui gajah,” ujar Nurdin menjelaskan.

Jalan tol tersebut dibangun di atas terowongan yang menjadi jalur gajah sehingga tidak akan menghalangi gajah yang biasa melintas jalur tersebut. Meski menemui banyak kendala, BPJT tetap meyakini pembangunan proyek JTTS sepanjang 2.700 kilometer bisa tuntas pada 2024. “Kami optimistis tol Sumatera bisa tersambung dari Lampung sampai Aceh di 2024, terutama ruas *backbone*,” ucapnya.

Penugasan PT Utama Karya oleh pemerintah tertulis dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 100 tahun 2014 yang kemudian diperbarui melalui Perpres Nomor 117 tahun 2015 untuk membangun jalan tol dari selatan hingga utara Sumatera. “Ini adalah penugasan kepada Badan Usaha Jalan Tol yang 100% sahamnya milik pemerintah. Sebagian BUMN memang sudah *go public*, tetapi Utama Karya 100% masih milik pemerintah,” ujarnya menambahkan.

Turunkan Biaya Logistik

Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) menyambut positif atas beroperasinya Tol Trans Sumatera. Terpangkasnya jarak dan waktu tempuh akan berimbaskan pada turunnya biaya logistik, seperti di sektor Tol Pekanbaru-Dumai yang sekarang bisa dilalui truk dengan waktu tempuh hanya 5 jam.

"Padahal, lewat jalan nasional untuk trayek Pekanbaru-Dumai itu butuh 12 jam. Setelah ada tol cuma 5 jam untuk truk berisi, kalau truk kosong bisa 3 jam. Jadi ini singkat.



Gemilang Tarigan

Ketua Umum
Aprindo



Budi Harto

Direktur Utama
PT Hutama Karya

Kami dari asosiasi pengusaha angkutan barang menyambut baik beroperasinya Tol Trans Sumatera. Ini sudah sekian lama dinantikan karena dapat menurunkan biaya logistik," tutur Gemilang Tarigan, Ketua Umum Aprindo.

Selain itu, turunnya ongkos logistik juga akibat terpangkasnya biaya perawatan truk karena medan tol yang lebih mulus dibandingkan melewati jalur arteri. "Kini kita terhindar dari jalan curam, naik turun, dan lewat tikungan tajam. Itu risiko yang menyebabkan biaya perawatan besar. Kini, kami bisa menikmati jalan darat yang mulus dan kecepatan lebih tinggi," ujarnya.



Sambutan positif juga disampaikan Kurnia Lesani, Ketua Bidang Angkutan Orang Organisasi Angkutan Darat (Organda). Ia berpendapat bahwa Tol Trans Sumatera membuat bisnis angkutan umum lebih siap bersaing.

"Kebetulan saya adalah salah satu operator angkutan umum darat di pulau Sumatera. Tol ini menjadikan bisnis angkutan darat lebih siap bersaing atau *apple to apple lah* ketimbang dahulu kala," katanya. Ia menceritakan bahwa sebelum ada Tol Trans Sumatera, bisnis angkutan darat di kawasan itu didominasi oleh pelaku usaha tertentu yang dianggap mempunyai modal kuat.

"Butuh biaya besar untuk ongkos operasi melewati jalur yang panjang. Medannya juga *kan* tidak gampang," kata Kurnia. Keberadaan Tol Trans Sumatera, yang menawarkan keseragaman prasarana dan sarana serta jarak tempuh yang lebih singkat, diyakini akan menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat.

Sementara itu, Suharto – Direktur Lalu Lintas Jalan Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan – mengatakan bahwa hadirnya jalan Tol Trans Sumatera penting untuk konektivitas infrastruktur di lintas Sumatera. Jalan tol ini menghubungkan pusat ekonomi dengan pusat ekonomi lainnya, meningkatkan kinerja lo-

gistik nasional, memperbaiki iklim investasi, dan meningkatkan daya saing perkonomian nasional dengan penataan wilayah.

"Pembukaan Tol Trans Sumatera secara otomatis meningkatkan akses jalan menuju pelabuhan Bakauheni, sekaligus mempermudah pergerakan ekspor komoditas hasil perkebunan di sepanjang pulau Sumatera," katanya menjelaskan. Makin cepat aksesibilitas dipermudah, maka waktu tempuh akan lebih singkat dan biaya logistik akan lebih efisien.



Suharto

Direktur Lalu Lintas Jalan
Ditjen Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan





Kriminalitas & ODOL Menghantui Tol Trans Sumatera

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

PT Utama Karya (Persero) menjamin keamanan dan kenyamanan pengguna Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS). Jaminan itu muncul karena Utama Karya selalu berkoordinasi dengan pihak Kepolisian daerah setempat dalam upaya mengantisipasi kejahatan dan memberikan pelayanan yang aman dan nyaman.



Meski saat ini lalu lintas JTTS masih tergolong sepi, perseroan menjamin tetap melakukan pengamanan pengguna jalan selama 24 jam tanpa henti. "Kami memastikan bahwa keamanan terus dipantau. Walaupun lalu lintas jalan tol masih sepi, tidak berarti pengamanan jalan tol berkurang," kata Muhammad Fauzan, *Executive Vice President* Sekretariat Perusahaan Utama Karya. Sebanyak 435 petugas layanan pengamanan bersiaga selama 24 jam. Hingga saat ini Utama Karya mengklaim belum pernah menerima laporan resmi tindak kejahatan di JTTS.

Jalan tol yang dikelola Utama Karya ini telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) sesuai Peraturan Menteri PU Nomor 16/PRT/M/2014 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol. Selain menyiapkan banyak petugas keamanan, Utama Karya juga menyiapkan 636 unit CCTV yang tersebar di sepanjang JTTS setiap 1 kilometer dengan kamera dua arah. Dengan demikian, seluruh aktivitas yang terjadi di jalan tol dan selalu dipantau oleh petugas.

Pengawasan dilakukan melalui *Command Center*, baik yang berada di setiap ruas tol maupun yang berada di kantor pusat dengan menggunakan sistem terintegrasi. Di dalamnya terdapat fitur yang dapat mendeteksi kejadian di tiap ruas tol dan petugas akan langsung merespons keluhan dengan *response time* maksimal lima menit.

Budi Harto, Direktur Utama PT Utama Karya memastikan seluruh petugas keamanan yang disiagakan 24 jam akan rutin melakukan patroli di seluruh ruas tol. "Trafik yang rendah bisa mengundang kejahatan. Oleh karena itu, kami menyediakan patroli tiap saat, sehingga pengguna tol akan aman dari gangguan keamanan," katanya men-



Kombes Pol Arman Achdiat

Kasubdit Ditkamsel Korlantas
Polri

Sementara itu, Kasubdit Ditkamsel Korlantas Polri Kombes Pol. Arman Achdiat menyatakan siap mengamankan JTTS. Kepolisian berencana membangun beberapa induk Polisi Jalan Raya (PJR) di Jalan Tol Trans Sumatera. "Melihat kondisi jalan tol Sumatera yang berbeda dengan jalan tol di Pulau Jawa, Korlantas Polri berencana membangun induk-induk PJR," ujarnya.

Dalam hal keselamatan berkendara, Kementerian Perhubungan berusaha melakukan mitigasi agar kecelakaan di JTTS bisa diminimalkan. Direktur Lalu Lintas Jalan Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Suharto mengatakan bahwa data kecelakaan di ruas Tol Bakauheni - Terbangi Besar sepanjang tahun 2019 tercatat; korban meninggal 139 jiwa dan 199 korban luka-luka. Sepanjang tahun 2020, tercatat 78 kasus kejadian kecelakaan.



5 Lembaga Sepakat Lakukan Penegakkan Hukum

Informasi bahwa JTTS 100 persen bebas tindak kriminalitas tidak dibenarkan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo). Temuan Aprindo, beberapa pengemudi sering dipalak hingga ratusan ribu rupiah di *rest area* JTTS. "Ada yang minta Rp 100 ribu, ya orang malak lah. Kisarannya itu sih ratusan ribulah," kata Gemilang Tarigan, Ketua Umum Aprindo. Pemalakan itu sering terjadi di beberapa *rest area* yang belum permanen. Lokasinya pada bagian JTTS dari arah Bakauheni menuju Palembang.

Di lokasi tersebut, terutama jalan tol ke arah Palembang, beberapa ruas masih sepi dan rawan. Banyak tindak kejahatan di *rest area* darurat. Modusnya, para pemalak langsung meminta sejumlah uang, bahkan ada juga yang sampai naik ke jendela pengemudi atau masuk ke kabin truk.

Agar terhindar dari kejahatan, para pengemudi melakukan konvoi ketika melewati atau datang secara ramai-ramai saat singgah di *rest area*. "Biar nggak dipalak, kita minta para pengemudi saat berhenti di malam hari jangan sendirian, tapi bergerombol. Mereka enggak berani kalau sudah ada rombongan pengemudi," katanya.



Muhammad Fauzan

Sekretaris Perusahaan
PT Utama Karya

Selain itu, biasanya pengusaha angkutan barang akan melebihi uang jalan pengemudi sebelum berangkat. Hal itu untuk mengantisipasi apabila terjadi tindakan pemalakan ataupun pungutan liar. "Ya, kita memang pasti menyediakan uang lebih untuk pengemudi, kalau ada apa-apa di lapangan," katanya menambahkan.

Tarigan berharap pihak operator jalan tol giat melakukan patroli, lebih sering dan makin diperketat. Di *rest area* seharusnya tetap disiagakan petugas keamanan. Selain itu, Tarigan juga berharap pengemudi proaktif melaporkan kejadian pemalakan atau tindak kriminal lainnya ke petugas tol serta kepolisian terdekat.

Di luar permasalahan kriminalitas, tantangan lain di JTTS adalah pelanggaran *over dimension* dan *over loading* (ODOL). "Truk-truk besar yang merupakan truk ODOL ini merusak jalan tol dan juga mengancam keselamatan pengguna jalan tol. Keberadaannya tidak standar dengan desain jalan tol," ujar Budi Harto,

Sebagai langkah penanganannya, pada 10 Desember 2020, Kementerian Perhubungan menandatangani program pengawasan dan penegakan hukum di ruas JTTS. Penandatanganan nota kesepahaman melibatkan lima instansi, yakni Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan – Direktorat Jenderal Bina Marga, Kementerian PUPR – Korps Lalu Lintas, Kepolisian Negara Republik Indonesia – Badan Pengatur Jalan Tol, serta Kementerian PUPR dan Asosiasi Jalan Tol Indonesia.

"Nota kesepahaman mengenai pelaksanaan pelayanan bersama, pengamanan dan penegakan hukum pada jalan tol di seluruh Indonesia. Persisnya, lembaga-lembaga itu melakukan kerja sama dalam penegakan hukum lalu lintas dan penerapan teknologi (e-TLE untuk tilang elektronik dan *weight in Motion* untuk penimbangan beban kendaraan)," katanya lagi.



Proyeksi Penjualan Kendaraan 2021

Gaikindo Tetapkan Target Penjualan 750 Ribu Unit

Kinerja industri manufaktur otomotif berkontraksi di semua segmen sebagai dampak mewabahnya virus korona (Covid-19). Pada data Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) tercatat total *retail sales* Januari-November 2020 hanya mencapai 509.788 unit. Artinya, penjualan turun sebanyak 435.082 unit atau minus 46 persen dibandingkan total penjualan retail Januari-November 2019 sebesar 944.870 unit. Secara detail data kategori komersial, penjualan retail untuk segmen pikap turun sebanyak 38.811 unit, *double cabin* turun 4.403 unit, truk GVW 5-10 ton turun 25.389 unit, truk GVW 10-24 ton turun 4.074 unit, dan truk kelas GVW >24 ton berkontraksi minus 12.191 unit.

Kondisi ini berdampak langsung pada kinerja produksi para pabrikan kendaraan sebagai efek domino. Gaikindo mencatat total produksi Januari-November 2020 hanya mencapai 621.873 unit, turun sebanyak 569.677 unit atau minus 47,8 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2019 sebesar 1.191.550 unit.





**Agus Gumiwang
Kartasasmita**

Menteri Perindustrian RI

Tahun 2020 Gaikindo melakukan dua kali revisi target penjualan. Pada awalnya target ditetapkan sebesar 1,05 juta unit, kemudian direvisi menjadi 600.000 unit, dan akhirnya direvisi kembali menjadi 525.000 unit. "Indikasinya sudah menunjukkan ke arah positif. Harus diakui bahwa pemulihan kondisi kesehatan masyarakat akibat penyebaran Covid ini lambat, sehingga berpengaruh pada kegiatan perekonomian yang berdampak pada penjualan kendaraan. Jadi, target kami sekarang di angka 525.000 unit," kata Kukuh Kumara, Sekretaris Umum Gaikindo.

Kinerja ekspor kendaraan secara CBU (*completely built up*) juga mengalami kontraksi cukup dalam selama 2020. Berdasarkan data Gaikindo, ekspor kendaraan CBU *year-to-date* (YtD) November minus 32,7 persen, dari 306.891 unit (Jan-Nov 2019) menjadi 206.685 unit (Jan-Nov 2020).

Sementara itu, CKD (*completely knock down*) Januari-November 2020 hanya tercatat 46.446 set, berkurang 383.067 set atau minus 89,2 persen dibandingkan Januari-November 2019 sebesar 429.513 set. Ekspor komponen selama Januari-November 2020 berkurang sebanyak 19.466.859 *pieces*, atau turun 26,6 persen dari 73.147.458 *pieces* (Jan-Nov 2019) menjadi 53.680.599 *pieces* (Jan-Nov 2020).



Jongkie D. Sugiarto

Ketua I Gaikindo

Relaksasi PPnBM

Tahun 2021 diharapkan menjadi tahun pemulihan ekonomi dengan adanya vaksin Covid-19 dan Gaikindo tetap optimistis pemulihan pasar akan terus berjalan. Meski demikian, Gaikindo lebih realistis dalam menetapkan target penjualan pada tahun 2021. "Kami menetapkan target penjualan tahun 2021 sekitar 750 ribu unit," kata Jongkie D. Sugiarto, Ketua I Gaikindo.

Sementara itu, Direktur Pemasaran PT Astra Daihatsu Motor (ADM) Amelia Tjandra memprediksi penjualan kendaraan pada 2021 akan tembus pada angka 700 ribu unit. "Memang belum mencapai angka satu juta unit seperti 2019, tapi pada dasarnya kami yakin lebih baik," kata Amel.

Kebijakan berupa pengurangan pajak kendaraan sebenarnya telah diajukan oleh Menteri Perindustrian (Menperin) Agus Gumiwang Kartasasmita yang diinisiasi Gaikindo. "Kami sudah mengusulkan kepada Menteri Keuangan untuk relaksasi pajak mobil baru nol persen sampai bulan Desember 2020," kata Menteri Perindustrian (Menperin) Agus Gumiwang Kartasasmita, Senin (14/9/2020).

Sayangnya, usul tersebut belum dianggap sesuatu yang *urgent* oleh Menteri Keuangan (Menkeu) Sri Mulyani Indrawati. “Kami tidak mempertimbangkan soal pajak mobil baru sebesar nol persen, seperti yang disampaikan oleh industri maupun dari Kemenprin,” kata Sri Mulyani dalam konferensi pers APBN Kita pada pertengahan Oktober 2020 lalu.

Pada Desember 2020, Menperin kembali mengajukan usulan relaksasi pajak penjualan barang mewah (PPnBM) mobil baru kepada Presiden Joko Widodo. Tujuannya tak lain untuk menggairahkan pasar otomotif tahun 2021, yang sudah terpuruk sekitar 50 persen sepanjang 2020 akibat kelesuan ekonomi dan dampak pandemik Covid-19 yang belum menunjukkan tanda-tanda mereda. “Secara prinsip presiden setuju. Kemenkeu masih dalam proses hitung-menghitung karena mereka sebagai bendahara negara, jadi harus lebih komprehensif,” kata Agus Gumiwang dalam konferensi pers, Senin (28/12/2020).

Menperin meminta para pelaku industri tak berkecil hati mengingat usul tersebut belum terkabulkan. Ia berharap kondisi semakin baik pada kuartal terakhir 2020, karena pada kuartal III pertumbuhan industri otomotif sudah mulai baik dibandingkan kuartal II. Agus memahami bahwa industri otomotif akan menjadi sektor yang lama mencapai titik normal. “Akan kami kawal terus. Ini sektor paling penting turunan industrinya. Rantai pasoknya sangat banyak dan melibatkan IKM (industri kecil, mikro, menengah) yang jumlahnya begitu banyak. Jadi harus kita lindungi secara serius,” kata dia.



Safety First

Selain filosofi 5S, bangsa Jepang masih memiliki budaya lain yang dapat dipelajari dan diterapkan, yaitu budaya yang mengedepankan keselamatan dan keteraturan. Siapa pun yang pernah tinggal di Jepang tentu merasakan keselamatan dan keteraturan dalam berbagai keseharian yang dijalankan warganya.



Zaroni

Senior Consultant
Supply Chain Indonesia

Tidak ada hal yang luput dari pertimbangan keselamatan karena keselamatan menyangkut jiwa manusia. Aktivitas dan objek apa pun yang dapat menimbulkan risiko terhadap keselamatan jiwa manusia selalu dilakukan pencegahan dan upaya penyelamatannya. Sementara itu, keteraturan akan menjadikan ketertiban. Tertib dalam menjalankan aktivitas untuk kepentingan bersama.

Bagi masyarakat Jepang, keselamatan dan keteraturan adalah budaya. *Safety first* telah menjadi mantra dan doa mereka dalam menjalankan pekerjaan. Budaya keselamatan dan keteraturan yang dijalankan warga Jepang sudah dihayati sejak dini dan dipraktikkan dalam berbagai aktivitas secara konsisten hingga membuahkan hasil. Dari budaya ini, bangsa Jepang mampu menghasilkan produk dan jasa yang sangat berkualitas sehingga menempatkan negaranya sebagai negara maju.

Sebagai budaya, *safety first* telah dielaborasikan ke dalam pola pikir dan perilaku warganya, bahkan dalam banyak hal telah menjadi sistem di Jepang. Kita ambil contoh; pelayanan transportasi di Jepang. Petugas layanan sewa bus selalu berusaha memulai pekerjaan tepat waktu sesuai dengan perjanjian. Petugas akan membantu menata koper para penumpang sesuai dengan urutan ukuran sehingga koper ikut tampak berbaris rapi dengan penumpang.

Sebelum memulai perjalanan, sopir bus akan keluar dan menyapa penumpang langsung. Biasanya, sopir bertugas seorang diri, tanpa kernet yang menemani.

Di Jepang, sopir bus wajib berpakaian rapi. Seragam kerja mereka menggambarkan profesionalitas, yaitu dengan kemeja putih, celana warna gelap, jas warna hitam, lengkap dengan dasi. Dalam bertugas, sopir juga mengenakan sarung tangan sebagai alat pelindung diri, baik ketika mengangkat maupun memasukkan satu per satu koper penumpang.

Sopir selalu menjaga sikap dan posisi ergonomi ketika mengangkat dan memasukkan koper. Tidak asal angkat. Setelah semua koper dan barang bawaan tertata rapi di bagasi, sopir akan menginformasikan estimasi waktu tempuh perjalanan.

Batas kecepatan

Masih dalam contoh yang sama, sopir di Jepang taat aturan batas kecepatan berkendara. Ketika rambu lalu lintas menetapkan batas kecepatan maksimal adalah 80 km/jam, pada batas itulah sopir menjaga kecepatan kendaraannya.

Di berbagai negara, termasuk Indonesia, pengendara kendaraan sering gatal dan tak sabar untuk memacu kecepatan kendaraannya melebihi 80 km/jam, bahkan lebih dari 120 km/jam bila jalan tol terasa lengang. Seakan-akan terbebas dari beban kemacetan itu harus diikuti dengan peningkatan kecepatan. Di Jepang berbeda, sopir bus tetap melaju dengan kecepatan konstan 80 km/jam. Mereka tidak melebihi batas ketentuan maksimal 80 km/jam, meski jalan tol cukup memberi kesempatan sopir untuk memacu kecepatan melebihi 80 km/jam.

Kendaraan di Jepang melajur di jalur yang telah ditetapkan sesuai kategori jenis dan beban kendaraan. Bus dan truk berada di lajur 1 dan 2. Sementara itu kendaraan kecil, seperti kendaraan penumpang dan niaga berada di lajur 3 dan 4. Jarak antarkendaraan selalu dijaga pada posisi jarak aman. Kecepatan antarkendaraan relatif sama dan konstan. Perilaku pengemudi di Jepang yang tetap menjaga disiplin dalam ketaatan batas kecepatan dan jarak aman merupakan contoh sederhana bagaimana budaya keselamatan diterapkan sehari-hari dengan kesadaran penuh.

Safety briefing

Sebagai negara yang rawan dan cukup kerap mengalami bencana, terutama gempa bumi, bangsa Jepang melakukan upaya mitigasi risiko bencana secara komprehensif. Gedung dan infrastruktur bangunan dirancang dengan pertimbangan meminimalkan dampak kerusakan bila terhantam bencana.

Prosedur keselamatan dapat dengan mudah ditemukan melalui poster atau papan informasi yang tersedia di titik-titik tempat orang banyak berkumpul. Tak hanya melalui media, *safety briefing* juga disampaikan dengan jelas kepada orang asing – baik turis, maupun pekerja asing – melalui pengenalan tata letak gedung, titik kumpul evakuasi, tindakan yang perlu dilakukan bila terjadi bencana; seperti kebakaran, gempa bumi, atau *tsunami*. Dari sisi teknologi, mitigasi risiko bencana dibantu dengan alat peringatan bencana.

Bagi bangsa Jepang, bencana alam tidak dapat dihindari. Oleh karena itu, menjadi tugas pemerintah, para pemimpin organisasi, dan kesadaran semua warga Jepang untuk memitigasi dampak risiko bencana bagi keselamatan setiap jiwa warganya.

Pelajaran penting yang dapat diambil dari Jepang adalah budaya dan sistem keselamatan harus menjadi kesadaran kolektif agar penerapannya efektif. Tidak ada kompromi dalam masalah keselamatan. Budaya perlu dijalankan selaras dan didukung dengan sistem.

Penegakan sistem menjadi komitmen bersama. Wujud dari komitmen itu adalah keteraturan, ketertiban, dan ketaatan pada peraturan tentang keselamatan. Hasil dari itu semua adalah keselamatan, keamanan, kelancaran, kenyamanan, dan keindahan.



Bagaimana Seharusnya Kompetensi & Sertifikasi Pengemudi Kendaraan Umum & Kendaraan Barang?

T e k s : A c h m a d W i l d a n / F o t o : G i o v a n i

Pertanyaan stereotipe kerap muncul dalam diskusi, seminar, ataupun saat saya mengajar di kelas. Sebenarnya, siapa *sih* yang berwenang mengeluarkan sertifikat kompetensi untuk pengemudi kendaraan umum dan kendaraan barang? Apakah pemberian SIM B1 atau B2 sudah menjadikan jaminan seseorang bisa mengemudikan semua jenis kendaraan sesuai dengan kelas SIM tersebut? Para pengamat atau pakar selalu menunjuk masalah penyimpangan dalam sistem dan mekanisme pemberian SIM ketika ditemukan pengemudi yang tidak kompeten.

Pertanyaan lain yang muncul, siapakah yang berhak menerbitkan sertifikat kompetensi pengemudi kendaraan umum, kendaraan barang, dan kendaraan pengangkut bahan berbahaya? Apakah LSP/BNSP atau Kementerian Perhubungan? Saya menjawab; sebaiknya tidak keduanya.





Untuk menjelaskan semua pertanyaan itu, mari kita tengok “dapur sebelah” yaitu pada moda transportasi laut dan udara. Seorang nakhoda dan pilot harus tersertifikasi sehingga keselamatan kapal atau pesawat pun terjamin selama dalam kendali mereka. Kita mulai dari cara seorang pilot mendapat keterjaminan kemampuan dalam menerbangkan pesawat. Sebelum belajar menerbangkan pesawat, seseorang harus menempuh ujian khusus terlebih dahulu dan mendapat sertifikat kompetensi berupa *Student Pilot License*.

Dia akan mendapat sertifikat *Private Pilot License* setelah dinyatakan lulus dalam pelatihan menerbangkan pesawat. Dengan modal *Private Pilot License* dia bisa menerbangkan pesawat kecil atau pesawat pribadi jenis apa pun. Setelah memiliki pengalaman 1.500 jam terbang, dia bisa mengajukan mengikuti ujian untuk memperoleh *Commercial Pilot License*. Namun, itu pun belum cukup. Dengan *Commercial Pilot License* di tangannya, tidak berarti dia bisa menerbangkan semua jenis pesawat.



Achmad Wildan

Senior Investigator KNKT

Setiap pilot pesawat komersial masih harus memperoleh sertifikat kompetensi dari setiap jenis pesawat yang akan diterbangkan, misalnya Boeing atau Airbus. Hal itu karena setiap pesawat memiliki teknologi dan panel instrumentasi yang berbeda. Seorang pilot pesawat komersial harus terlebih dahulu mempelajari hal tersebut sebelum menerbangkannya. Nah, pada penerbitan sertifikat kompetensi yang berhubungan dengan *product knowledge* ini maka yang paling berhak adalah perusahaan industri pesawat. Bagaimanapun, merekalah yang paling paham dengan teknologi dan instrumentasi pada pesawatnya.

Bagaimana dengan di pelayaran? Kapal itu tidak ada mereknya, tetapi dibedakan dengan kapasitas, daya jelajah, dan sebagainya. Oleh karena itu, setiap nakhoda harus memiliki kompetensi sebagai ahli nautika yang berjenjang mulai dari ANT I sampai dengan ANT V. Setiap tingkatan dalam jenjang tersebut menunjukkan kemampuan nakhoda mengendalikan kapal berdasarkan kapasitas serta daya jelajah kapal. Namun, itu pun tidak serta-merta seorang nakhoda bisa membawa sembarang kapal. Kapal juga punya tingkatan berdasarkan muatan yang dibawanya. Tingkat tertinggi adalah kapal yang membawa muatan gas. Pada tingkat di bawahnya, ada kapal yang membawa benda cair/minyak/fluida, di bawahnya lagi muatan penumpang, dan paling bawah adalah muatan barang umum. Jadi, selain harus memiliki sertifikasi ANT I sampai dengan V – bergantung pada jenis kapal yang akan dibawanya – seorang nakhoda wajib memiliki sertifikat sesuai dengan muatan yang akan dibawanya.

Mari kita coba analogikan kedua model sertifikasi di atas dengan sistem sertifikasi transportasi darat. Pada saat seseorang akan memperoleh SIM B1 atau B2, dia wajib memiliki sertifikat kompetensi mengemudikan bus atau truk yang diterbitkan oleh LSP. Pada tingkat ini seseorang hanya dibekali pengetahuan tentang tata cara mengemudi bus atau truk dengan baik dan benar, peraturan lalu lintas, hak dan kewajiban pengguna jalan dan hal-hal lain yang bersifat umum.

Selanjutnya, kepolisian melakukan ujian SIM dengan materi yang disampaikan pada pelatihan dan sertifikasi LSP. Hal ini sangat penting. Kepolisian diharapkan mewajibkan adanya pelatihan dan atau sertifikasi kompetensi sebagai syarat untuk memperoleh SIM. Seseorang yang tidak pernah ikut pelatihan (belajar autodidak) bisa saja memperoleh sertifikat kompetensi asalkan dinyatakan lulus ujian kompetensi dari LSP.

Kepemilikan SIM B1 atau B2 tidak serta-merta menjadi jaminan seseorang bisa mengemudikan bus atau truk. Dia harus mengikuti pelatihan dan sertifikasi di ATPM sesuai dengan merek dan tipe bus atau truk yang akan dibawa. Teknologi dan instrumentasi bus HINO dengan Volvo atau Mercedes Benz tentu berbeda. Kendaraan tipe berbeda dalam satu merek saja bisa memiliki teknologi dan instrumentasi berbeda, apalagi yang berbeda merek.

Pada pelatihan dan sertifikasi di ATPM, *Training Centre* tidak lagi mengajarkan keterampilan mengemudi dengan simulator atau tata cara mengemudi dan peraturan lalu lintas. Para calon pengemudi ini langsung diajari tentang *product knowledge* serta *daily inspection* pada tipe tersebut. Hal itu sangat penting, agar pengemudi dapat memahami dengan baik kendaraan yang akan dibawanya. Dalam ilmu *safety*, hal itu disebut *Human Interface Machine*.

Selanjutnya, ketika seseorang akan membawa muatan barang berbahaya atau muatan barang khusus, maka selain punya SIM B1 atau B2 dan sertifikasi dari ATPM dia juga harus punya sertifikat MSDS (*Material Safety Data Sheet*). Siapa yang berwenang memberikan pelatihan dan sertifikasi pengangkutan bahan berbahaya ini? Ya, bergantung pada jenis bahan berbahaya yang dibawa. Setiap jenis bahan berbahaya memiliki karakteristik dan bahaya yang berbeda; ada yang mudah meledak, mudah terbakar, dapat mengakibatkan kanker, menyebarkan racun, dan sebagainya. Dalam hal ini, Kementerian LHK yang akan melakukan mekanismenya karena mereka memiliki daftar orang atau lembaga yang paling kompeten.

Apa saja yang diberikan pada pelatihan dan sertifikasi pengemudi pengangkut bahan berbahaya ini? Pengenalan akan sifat dan karakteristik bahan, *hazard* selama pengangkutan sehubungan dengan reaksi kimia selama dalam perjalanan, bahaya pada manusia, hal yang harus dilakukan pengemudi jika terjadi kebocoran, terguling atau mengalami kecelakaan, dan sebagainya.

Itulah gambaran sekilas, apa dan bagaimana seharusnya sistem sertifikasi bagi pengemudi bus dan truk. KNKT mencatat beberapa kejadian kecelakaan disebabkan oleh *human error* terutama yang terkait dengan *error based skill*, ketika pengemudi tidak memahami teknologi dan instrumentasi pada kendaraan yang dikemudikannya. Bahkan, dari sekian banyak kasus rem blong yang terjadi pada bus dan truk, hal yang mengejutkan adalah 80% kecelakaan bukan disebabkan oleh kegagalan teknologi kendaraan bermotor. Kecelakaan-kecelakaan itu terjadi karena *human error*, pengemudi salah menerapkan prosedur mengemudi yang benar pada saat memasuki jalan menurun.



Data Gaikindo

Diolah oleh: Antonius Sulistyo

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	33407	41.86%
2	DAIHATSU	21093	26.43%
3	MITSUBISHI MOTORS	15425	19.33%
4	ISUZU	6505	8.15%
5	TOYOTA	1904	2.39%
6	DFSK	1125	1.41%
7	TATA MOTORS	154	0.19%
8	KIA	99	0.12%
9	CHEVROLET	40	0.05%
10	HYUNDAI	50	0.06%
	TOTAL PENJUALAN	79802	100.00%

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	3753	52.62%
2	TOYOTA	3177	44.55%
3	NISSAN	56	0.79%
4	ISUZU	146	2.05%
	TOTAL PENJUALAN	7132	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	17121	58.29%
2	ISUZU	6596	22.46%
3	HINO	5332	18.15%
4	TOYOTA	274	0.93%
5	TATA MOTORS	44	0.15%
6	FAW	3	0.01%
	TOTAL PENJUALAN	29370	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	988	40.7%
2	ISUZU	611	25.1%
3	HINO	782	32.2%
4	UD TRUCKS	20	0.8%
5	MERCEDES-BENZ CV	26	1.1%
6	FAW	3	0.1%
	TOTAL PENJUALAN	2430	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW > 24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	3901	67.9%
2	MERCEDES-BENZ CV	311	5.4%
3	UD TRUCKS	495	8.6%
4	MITSUBISHI FUSO	293	5.1%
5	FAW	197	3.4%
6	ISUZU	350	6.1%
7	SCANIA	172	3.0%
8	TATA MOTORS	19	0.3%
9	MAN	10	0.2%
	TOTAL PENJUALAN	5748	100.00%

PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2020

NO	KATEGORI	BULAN											TOTAL PRODUKSI
		JAN	FEBR	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGUS	SEPT	OKT	NOV	
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	15052	13994	13877	2161	156	377	3443	2381	8913	9702	13135	83191
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	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	2448	3352	29572
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	622	637	654	189	54	135	132	48	36	42	90	2783
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	1746	1294	1140	245	94	199	126	78	81	91	133	5083
TOTAL PRODUKSI		24497	20707	20897	3284	480	1554	4619	4336	11262	12283	16710	120629

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-NOVEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-NOVEMBER 2020	JANUARI-NOVEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	79802	122153	-42351
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	7132	10975	-3843
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	29371	58566	-29195
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2430	7185	-4755
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	5748	19036	-13288

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-NOVEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-NOVEMBER 2020	JANUARI-NOVEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	83325	122136	-38811
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	6817	11220	-4403
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	32407	57796	-25389
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2781	6855	-4074
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	6673	18864	-12191

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-NOVEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-NOVEMBER 2020	JANUARI-NOVEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	83191	132985	-49794
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	29572	61281	-31709
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2783	7016	-4233
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	5083	16268	-11185



PT HRM Jakarta sebagai Dealer of the Year 2019 DCVI

Teks: Sigit Andriano

Foto: DCVI



PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia (DCVI) menobatkan PT Hartono Raya Motor Jakarta (PT HRM Jakarta) sebagai *Dealer of the Year 2019 for TA, TE, Bus*. Presiden Direktur PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia, Mr. Jung-Woo Park menyebutkan bahwa PT HRM Jakarta terpilih berkat kinerja dan performa yang luar biasa di segmen penjualan, pelayanan, serta kepuasan pelanggan.

"Komitmen mitra dealer dalam memberikan pelayanan yang luar biasa adalah kunci kesuksesan merek kendaraan komersial Mercedes-Benz. Kinerja PT HRM Jakarta tahun lalu sungguh luar biasa dalam memastikan pelanggan mendapatkan layanan terbaik. Terima kasih yang paling dalam atas kerja keras dan dedikasi seluruh karyawan. Selain itu, kami juga menyampaikan rasa terima kasih atas kerja keras seluruh mitra dealer kami. Kontribusi mereka sangatlah berharga terhadap pertumbuhan bisnis kami saat ini," ujar Mr. Jung-Woo Park.

PT HRM Jakarta, yang berlokasi di Jln. Daan Mogot no 99, mencatat performa luar biasa pada tiga kategori, yaitu Truk Asia (TA), Truk Eropa (TE), dan Bus. Berikut daftar peraih penghargaan dalam acara Dealer of the Year 2019:

Best Sales Truck Asia (TA) :

PT Mitra Oto Prima, Lampung

Best Sales Truck Europe (TE) :

PT Hartono Raya Motor Jakarta, Jakarta

Best Sales Bus :

PT Panji Rama Otomotif, Tangerang Selatan

Best Aftersales Truck Asia (TA) :

PT Alun Indah, Jakarta

Best Aftersales Truck Europe (TE) :

PT Alun Indah, Jakarta

Best Aftersales Bus :

PT Citrakarya Pranata, Bandung

Dealer of the Year for TA, TE, Bus :

PT Hartono Raya Motor Jakarta, Jakarta

"Langkah strategis kami pada tahun 2021 tetap sama, yaitu menjadikan pertumbuhan tingkat retensi dan kepuasan pelanggan sebagai prioritas utama. Kami menargetkan untuk terus menumbuhkan pasar dengan memperkuat kemitraan kami bersama rekan-rekan *leasing* di Indonesia dan menghadirkan produk-produk baru dengan teknologi terkini. Mari kita bekerja bersama-sama untuk terus meraih hasil yang positif di tahun-tahun mendatang," kata Jung-Woo Park.

Peserta Abdi Yasa Nasional 2020 Coba Simulator Truk & Bus Hino

Editor : Sigit Andriyono • Foto: HMSI



PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) memberikan dukungan penuh pada upaya pemerintah untuk meningkatkan keselamatan berkendara di lalu lintas. Hal itu ditunjukkan Hino

dengan menerima dan memfasilitasi kegiatan Pemilihan Abdi Yasa Tingkat Nasional 2020.

Kegiatan yang diselenggarakan untuk meningkatkan pengetahuan teknik mengemudi merupakan acara tahunan Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jendral Perhubungan Darat. Pada tahun ini Kementerian Perhubungan secara khusus meminta mereka untuk mencoba *Hino Safety Driving Simulator* di Training Center Hino, Jatake.

After Sales Director HMSI Irwan Supriyono mengatakan, "Hino sangat senang dan merasa terhormat menerima kunjungan peserta Abdi Yasa 2020 ini. Melalui *Hino Safety Driving Simulator* ini, kami harap mereka dapat meningkatkan kemampuan dan meminimalkan risiko kecelakaan. Mereka akan dilatih keselamatan, keamanan, dan efisiensi dalam berkendara."

Abdi Yasa Teladan Nasional merupakan penghargaan Kementerian Perhubungan bagi para pengemudi angkutan umum terbaik se-Indonesia. Acara berkunjung ke Hino adalah salah satu rangkaian kegiatan yang dilaksanakan pada 30 November – 4 Desember 2020. Abdi Yasa tingkat nasional ini merupakan tahapan lanjutan dari Abdi Yasa tingkat provinsi. Penghargaan ini diberikan pemerintah untuk meningkatkan kepedulian pengemudi kendaraan niaga (khususnya angkutan umum) terhadap keselamatan dalam berkendara.



FishLog

AGREGATOR RANTAI PASOK PERIKANAN

Teks: Abdul Wachid / Foto: FishLog



Rantai pasok perikanan dari hulu sampai hilir dinilai belum efisien. Misalnya, sistem pendataan perikanan tangkap yang belum andal dan masih parsial sehingga bisa berdampak pada keterbatasan investasi. Hal itu akibat 89% kegiatan perikanan tangkap Indonesia merupakan skala kecil yang beroperasi di hampir semua pesisir Indonesia.

Kondisi itulah yang mendasari hadirnya FishLog, perusahaan rantai pasok perikanan (*Fisheries supply chain*). FishLog melayani rantai pasok mulai dari *trading, procurement*, serta manajemen stok dan pergudangan. Semua dilakukan berbasis manajemen logistik dan *one stop service*.

"FishLog hadir untuk memberikan solusi layanan terintegrasi dari hulu hingga hilir. Solusi kami dimulai dari rantai

pasok hilir yaitu UKM pengolah produk perikanan," ucap Bayu M. Anggara, Co-Founder FishLog.

Ia menambahkan bahwa perusahaannya didirikan dengan misi melakukan transformasi ekosistem rantai dingin perikanan serta membangun jaringan ekosistem perikanan terbesar di Indonesia. Kemudian, FishLog pun ingin membuat transaksi menjadi transparan, adil, dan berkelanjutan dalam ekosistem perikanan dengan seluruh pemangku kepentingan.

Guna memperbesar jaringan bisnisnya, FishLog membuka kemitraan dengan pemilik armada logistik berpendingin dan gudang *cold storage* perikanan. Kemitraan juga terbuka bagi pelaku bisnis perikanan dengan skala kecil menengah, khususnya yang ingin agregasi rantai pasok perikanannya menjadi lebih efisien dan terintegrasi.

"FishLog tidak memiliki aset sendiri. Semua merupakan hasil kerja sama dengan mitra-mitra FishLog. Namun, kami yakin FishLog bisa menjadi jaringan rantai pasok perikanan terbesar se-Indonesia. Kami berharap dapat memberikan manfaat dan membantu mengembangkan bisnis seluruh mitra FishLog," katanya.

Arvento

LAYANAN MANAJEMEN ARMADA ASAL TURKI

Teks: Abdul Wachid / Foto: Arvento



Penyedia layanan *fleet management* kian ramai di Indonesia. Berbagai *brand* tiap tahun bermunculan, termasuk dari perusahaan merek dagang asing. Salah satunya adalah Arvento, sebuah *brand* asal Turki yang diklaim menguasai 65% pasar lokal untuk layanan *fleet management* di negara asalnya. Arvento juga mengklaim 95% sektor pemerintah di Turki juga menggunakan layanan mereka.

Selain di Indonesia, Arvento juga hadir di berbagai negara Timur Tengah dan sekitarnya seperti Arab Saudi, Qatar, UEA, Mesir, Maroko, serta beberapa negara di Eropa. Secara total, sudah lebih dari 1 juta perangkat Arvento yang aktif di tiga benua; Asia, Afrika, dan Eropa.

"Arvento memberikan layanan *fleet management* untuk membantu monitoring dan efisiensi armada perusahaan. Rata-rata pelanggan kami merasakan efisiensi kinerja dan biaya setelah 2-3 bulan. Layanan kami berupa *software* Arvento berserta berbagai macam *report* yang dapat digunakan berbagai macam sektor usaha. Selain itu, Arvento juga membuat perangkat GPS dan *sensor in-house*," ucap Ozer Hincal, CEO Arvento.

Fox Logger

TAK BUTUH LAGI CHECKER LAPANGAN

Teks: Abdul Wachid / Foto: Fox Logger

Saat ini tren pengelolaan bisnis *trucking* beralih dari manajemen manual ke arah manajemen transportasi modern yang dilengkapi dengan aplikasi *tracking*. Salah satu penyedia aplikasi *tracking* yang meramaikan segmen angkutan barang adalah Fox Logger. Pengalaman sepuluh tahun cukup menjadi modal Fox Logger untuk memahami dinamika kebutuhan pemilik armada.

Pada periode 2010-2015, Fox Logger terjun dengan aplikasi *tracking* sebatas untuk melacak posisi kendaraan sesuai dengan kebutuhan konsumen. Produk yang dijual berupa fitur standar seperti fitur lacak dan fitur mematikan mesin kendaraan dari jarak jauh melalui SMS. Baru pada paruh kedua dasawarsa 2010-2020, konsumen *trucking* mulai memanfaatkan data-data analisis pergerakan mobil untuk efisiensi biaya operasional perusahaan. Misalnya, muncul fitur pengaturan waktu dan pengingat penggantian ban truk secara akurat.

"Atas dasar tren tersebut, Fox Logger mulai mengembangkan *software* sendiri. Saat ini hanya kami yang memiliki *software* sendiri. Kompetitor di luar banyak menggunakan *software* luar negeri," ucap Alamsyah Cheng, *Chief Executive Officer* Fox Logger.

Menurut dia, sebagai perusahaan penyedia jasa teknologi, *software* buatan sendiri menjadi hal penting untuk menunjukkan kompetensi. Selain menjadi kebanggaan tersendiri, produk dan layanan yang dikembangkan



pun menjadi bukti bahwa tim programmer lokal cukup mumpuni dalam membangun *software*.

Pengusaha *trucking* yang ingin menggunakan produk dan layanan Fox Logger bisa berinvestasi mulai dari Rp 650 ribu. Selain fitur pelacakan, pengguna juga bisa mengunduh dan mencetak semua laporan pergerakan kendaraan selama 100 hari ke belakang.

Alamsyah mengklaim, penggunaan Fox Logger dapat menekan biaya operasional pebisnis *trucking* hingga 30% dari sebelumnya. Selain itu, tenaga *checker* lapangan dapat dikurangi karena sudah ada Fox Logger yang bisa dibilang sebagai *checker* otomatis.

Melalui aplikasi Fox Logger juga dapat diketahui dengan cepat truk yang paling banyak mengeluarkan biaya operasional. "Konsumen juga dapat dengan mudah mengetahui kendaraan yang sedang kosong sehingga siap untuk dioperasikan. Biasanya, hal ini bergantung pada bagian penjadwalan. Masalahnya, saat bagian penjadwalan sedang tidak di kantor, pemilik armada akan kesulitan mendapatkan informasi akurat," ujarnya menambahkan.

Lebih lanjut, ia menjelaskan bahwa Arvento akan mempermudah pemantauan segala pergerakan kendaraan, misalnya kecepatan kendaraan, jumlah kilometer perjalanan, dan posisi kendaraan pada awal trip, saat trip, dan selesai trip. Setelah itu, Arvento dapat memberikan analisis kinerja kendaraan dan juga *driving behavior* pengemudi.

"Kemudian, dengan laporan itu, pengguna dapat mengevaluasi apakah rute yang dilalui merupakan rute terbaik, apakah kendaraan selalu tepat waktu? Hal tersebut merupakan unsur-unsur vital dalam pengelolaan bisnis," katanya.

Terdapat 70 jenis laporan sebagai fitur *basic*. Laporan-laporan tersebut berupa analisis rute terbaik, kapan dan lama kendaraan berada pada satu kawasan, hingga ketepatan waktu masuk dan keluar gudang atau tempat pelanggan. Semua laporan disajikan secara detail, seperti pencatatan data kendaraan dan pengemudi, nama, SIM, tipe kendaraan, jenis BBM, dan sebagainya.

Secara keseluruhan, detail fitur yang dimiliki Arvento adalah 6 jenis peta, *vehicle history* sampai 2 tahun, info kelistrikan, analisis penggunaan kendaraan; kendaraan mana yang paling lama atau jauh berjalan, siapa yang jam kerjanya lebih banyak, dan lain-lain.

Layanan Arvento dapat diperoleh dengan investasi perangkat GPS Arvento mulai dari Rp 2,000,000 - Rp 2,800,000, perangkat sensor temperatur senilai Rp 450,000, sensor *fuel level* Rp 5,000,000, dan paket MDVR 2 TB 2 kamera seharga Rp 14,000,000.



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

CATATAN : Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan 21 Desember 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.



MENJAGA SISTEM ELEKTRONIK TETAP AWET DAN ANDAL

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi



Kabin truk modern penuh dengan sistem dan perangkat elektronik. Dalam mesin diesel pun, banyak modul kontrol elektronik yang mengatur proses pembakaran, mulai dari transmisi otomatis hingga sensor yang menyesuaikan pola semprotan bahan bakar.

Dinton Arwinskyah, Asisten Kepala Bengkel Sejati Teknik Gresik, menjelaskan bahwa perangkat elektronik rentan *error* akibat faktor lingkungan seperti debu, lembap, suhu ekstrem baik panas maupun dingin. Padahal, truk harus siap bekerja di medan apa pun.

Oleh karena itu, pabrikan truk merancang *Engine Control Module* (ECM) untuk memenuhi serangkaian standar. ECM harus mampu beroperasi dengan baik saat menerjemahkan kondisi lingkungan apa pun melalui sensor-sensor yang tersebar di kendaraan. Misalnya, ECM harus beroperasi dengan baik saat menerima panas hingga temperatur tertentu, getaran, guncangan, ataupun kelembapan.

"Kompatibilitas elektromagnetik ECM saat mendapat muatan statis yaitu variasi tegangan, medan listrik seperti pemancar radio, dan fenomena elektromagnetik lainnya. ECM tidak dapat menerima terlalu banyak kondisi dalam satu waktu karena dapat mengganggu operasional ECM pada kendaraan," tutur Dinton.

ECM juga harus lulus uji ketahanan – berupa tes stabilitas dan durabilitas – untuk memastikan ECM dapat beroperasi dalam jangka waktu lama dalam berbagai kondisi. Pabrikan melakukan yang terbaik dalam mempersiapkan ketahanan perangkat agar sesuai dengan harapan perusahaan. "Kemampuan ECM ini tentu harus didukung perawatan rutin untuk meminimalkan masalah pada perangkat elektronik apa pun," katanya menambahkan.

Ada dua langkah perawatan preventif khusus sistem elektronik :

Langkah pertama adalah memahami pentingnya sistem elektronik dengan melakukan langkah spesifikasi. Komponen elektronik dirancang dan divalidasi dengan standar yang sesuai untuk lokasi penggunaannya, "Manajer operasional, yang mengelola kendaraan baru, harus mengawasi fitur-fitur tertentu dan level temperatur yang sesuai. Dengan kata lain, harus diperiksa apakah ECM dalam kondisi baik di dalam kabin atau di ruang mesin? Perlu diingat bahwa sistem ini memerlukan perlindungan dari semua pengaruh eksternal dan pabrikan telah menetapkan ambang batas temperatur dan profil suhu atau getaran yang sesuai untuk lokasi ECM. *Supplier* juga harus memvalidasi ECM untuk memenuhi persyaratan tersebut. Jika kebutuhan yang diperlukan perusahaan sudah dipahami, proses berikutnya akan lebih mudah lagi," ujar Dinton.

"Untuk mencegah masalah, hal pertama yang harus dilakukan adalah memilih spesifikasi yang tepat. Semua batasan itu ada dalam buku manual yang dapat membantu pengurus memastikan sistem kelistrikan pada kendaraan baru agar bisa memenuhi persyaratan. Dengan menempatkan perangkat sesuai kebutuhan, efisiensi bisa dicapai," katanya.

Langkah selanjutnya, untuk menerapkan program pengamanan dan perbaikan sistem elektronik menjadi lebih efektif, mekanik harus memahami pentingnya sistem tersebut. "Mendidik mekanik adalah langkah kedua dalam pencegahan setelah melakukan spesifikasi yang tepat. Seperti halnya memanfaatkan teknologi untuk efisiensi dan keselamatan bersama, semua proses akan lebih mudah dilakukan apabila kita



mengetahui data yang dapat ditindaklanjuti secara langsung. Penanganan komponen pada sistem yang menghasilkan data terletak pada kemampuan mekanik perusahaan yang setiap hari bekerja untuk memaksimalkan kinerja truk," ujarnya.

"ECM pasti terlibat dalam fungsi penting kendaraan, mulai dari kontrol mesin, kontrol transmisi, sistem pengereman, dan banyak lainnya. Beberapa di antaranya yang tak kalah penting bagi keselamatan adalah melakukan perawatan. Sangat penting bagi mekanik untuk memahami bahwa sistem elektronik menjadi prioritas *maintenance*," kata Dinton menjelaskan.

Setelah perangkat elektronik mendapatkan perhatian penuh, saatnya ke pemecahan masalah dan perbaikan. Dinton mengatakan bahwa masalah utama yang sulit dilakukan adalah mengikuti jadwal servis pabrikan dan merespons kode kesalahan yang muncul di *dashboard*.

"Biasanya, ECM tidak terlalu mendapatkan perhatian kecuali pada jadwal khusus *maintenance* karena masalah cenderung terjadi akibat faktor dari luar seperti cuaca dan medan kerja truk. Ada banyak sekali faktor luar yang mungkin memengaruhi kinerja truk. Ada banyak kondisi yang dapat merusak ECM. Beberapa di antaranya seperti masa pakai aki yang menurun, korosi, kerusakan eksternal, dan lonjakan arus listrik. Semua itu dapat dicegah dengan mengikuti metode perbaikan dari pabrikan," ucap Dinton.



"Pengemudi bisa kebingungan karena semakin banyak sensor pada kendaraan, kode notifikasi dari *ghost failure*, hingga kinerja perangkat yang menurun bahkan mesin mati. Semua itu mungkin terjadi jika perangkat jarang diperiksa," katanya menambahkan.

Untuk mengatasinya, sumber masalah perlu dicari dengan memahami aliran data dan memantau kinerja ECM. Tanda peringatan dapat muncul seperti fungsionalitas yang menurun atau kesalahan koneksi sirkuit ke sensor, yang biasanya disebabkan masuknya air ke dalam konektor.

"Penggunaan BBM yang menjadi boros secara tiba-tiba dan tidak dapat diselesaikan dengan mematikan lalu kembali menghidupkan mesin menjadi sangat penting dalam menentukan kerusakan sistem elektronik di awal. Sebaiknya masalah segera ditangani sebelum menjadi lebih buruk," pesan Dinton.

"Ingat, setiap titik koneksi rentan terhadap kondisi yang tidak diinginkan dalam sistem dan menyebabkan masalah baru di masa mendatang. Kabel terbuka karena gesekan atau pelindung kabel yang tergores adalah titik poin kedua yang rentan. Spesifikasi komponen yang tepat dan pemeriksaan rutin dapat mencegah masalah yang lebih besar," katanya.

Truk bisa bekerja optimal jika mengikuti jadwal servis. Mekanik perlu memastikan rute kabel dan perawatan konektor yang tepat. "Setelah memeriksa sambungan, perlu juga menggunakan *grease* dielektrik dan pembersih konektor untuk melindungi perangkat elektronik," ujar Dinton.

Program khusus perawatan sistem elektronik penting juga dibuat. Perusahaan transportasi yang tidak melakukan tindakan preventif hanya akan mengalami masalah lebih dalam dan lebih dalam lagi pada masa mendatang. Sekarang, sistem elektronik pada truk menjadi kebutuhan yang sangat penting untuk menunjang operasional perusahaan.



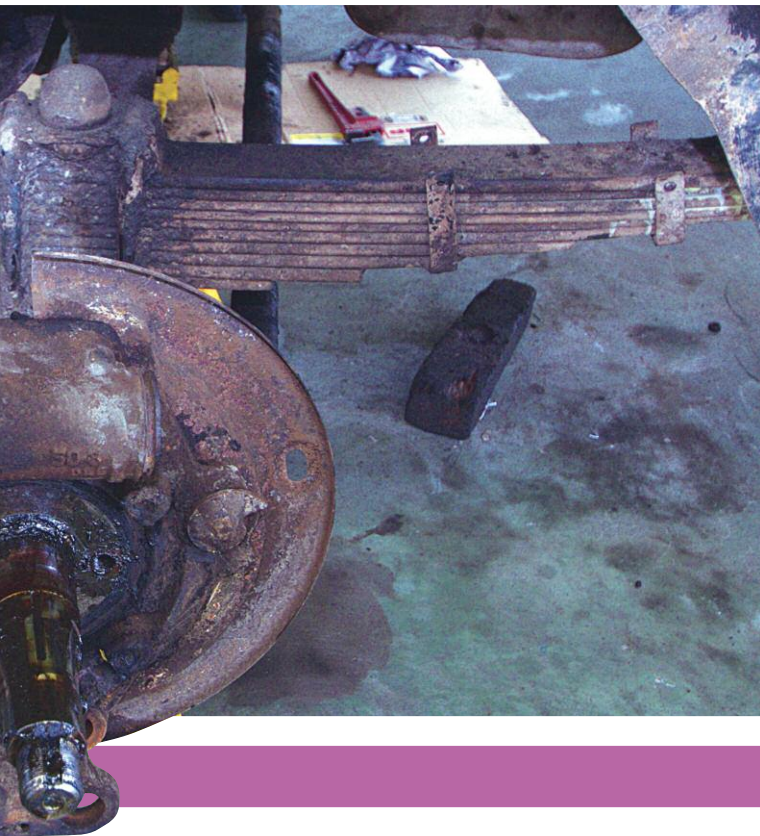
TIPS & TRIK

MEMILIH KANVAS REM

MEMILIH KANVAS REM



Sistem rem pada kendaraan berkembang pesat, dari sistem rem yang menggunakan tromol dan dioperasikan secara mekanis hingga ABS (*Anti-lock Braking System*) yang dikontrol melalui komputer. Namun, dalam sistem apa pun, semua komponen rem pada akhirnya akan aus dan perlu diganti. Bagian yang paling banyak mengalami kerusakan atau keausan adalah kanvas rem.



Miftahul Anam, Kepala Bengkel Bakti Lancar Gresik, mengatakan bahwa menggunakan komponen *Original Equipment Manufacturer* (OEM) adalah pilihan bijak untuk onderdil truk. "Memilih kanvas rem yang tepat menjadi semakin sulit karena banyaknya pilihan, merek, dan model. Kanvas rem harus diganti sebelum aus seperti yang direkomendasikan oleh pabrikan. Berita baiknya, produk OEM banyak sekali tersedia di pasaran, sehingga pemilihan onderdil yang sesuai kondisi perusahaan juga terbuka lebar. Pengemudi pastinya akan memahami ketika kemampuan kanvas rem sudah mulai menurun. Penggantian rutin kanvas rem akan mengurangi kerusakan pada kaliper rem dan rotor," katanya menjelaskan.

Kanvas rem *aftermarket* banyak tersedia di pasaran. Banyak parameter yang harus dipertimbangkan. "Harga jelas merupakan pertimbangan utama. Produsen rem dan OEM harus memenuhi persyaratan produk komponen rem untuk mengurangi kecepatan sebesar mungkin, untuk mencegah tabrakan, memperlambat truk, atau setidaknya meminimalkan dampak tabrakan. Dengan mengubah karakteristik pada material rem, sistem mitigasi tabrakan tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya," ujar Anam menambahkan.

Jika kanvas rem sudah tipis, segera ganti dengan kanvas rem yang tepat. Berikut adalah parameter yang bisa digunakan:

I Kapan harus mengganti kanvas rem? Sebagian besar pabrikan otomotif menyarankan untuk mengganti kanvas rem pada 64 ribu kilometer. Pada dasarnya setiap kali mengganti ban, perlu juga diperiksa kanvas rem. Ban dan rem bekerja bersama untuk membantu menghentikan kendaraan, jadi sangat masuk akal untuk mengganti kanvas rem secara bersamaan. Dengan mengganti kanvas rem sebelum benar-benar aus, mekanik tidak perlu mengganti rotor rem. Rotor rem harus diganti setiap dua atau tiga kali penggantian ban atau setiap 180 ribu kilometer. Ada beberapa gejala umum yang dapat didengar dan dirasakan untuk memberi tahu bahwa kanvas rem perlu diganti lebih cepat.



"Pertama adalah rem berdecit. Jika pengemudi menekan pedal rem dan mendengar bunyi gesekan yang keras, itu disebabkan oleh kanvas rem yang sudah terlalu tipis. Secara khusus, indikator keausan kanvas rem akan menyentuh rotor rem saat kanvas melewati batas 80 persen," katanya.

"Berikutnya, getaran pada pedal rem. Jika menginjak pedal rem dan merasakan lompatan kecil pada pedal, itu adalah indikator lain dari kanvas rem yang aus. Namun, ini juga bisa menjadi indikasi rotor rem bermasalah dengan sistem ABS, jadi inspeksi lebih lanjut diperlukan untuk mengetahui penyebabnya," ujar Anam.

2 Fitur apa yang dicari pada kanvas rem? Saat mengamati kanvas rem baru, mekanik sebaiknya mempertimbangkan enam poin penting. Jenis kanvas rem yang diperlukan, bergantung pada gaya mengemudi. Misalnya, ada kanvas rem yang dirancang untuk perjalanan jauh, jadi harus mampu bekerja dengan suhu tinggi. Berikut poin pentingnya :

- a. Kondisi cuaca, kanvas rem yang baik harus mampu bekerja di semua iklim; kering, basah, berlumpur, atau dingin. Kanvas rem harus dapat berfungsi sempurna dan bisa bekerja ideal.
- b. Suhu operasional adalah suhu tertinggi yang dapat dicapai kanvas rem sebelum rem tidak pakem.
- c. Respons gesekan terhadap suhu. Maksudnya, diukur berdasar profil gesekannya. Dengan memperhatikan seberapa besar gaya yang diberikan ke pedal atas respons rem dalam menghentikan kendaraan..
- d. Usia *pad* dan rotor. Kanvas rem dan rotor rentan aus. Mekanik perlu mempertimbangkan berapa lama kanvas bisa bertahan disesuaikan operasional perusahaan.
- e. Bunyi bising dan getaran yang dirasakan. Mekanik sebaiknya memperhatikan seberapa keras bunyi bising, getaran, dan kekerasan pedal ketika menginjak pedal rem.
- f. Debu dan kotoran. Kanvas rem mungkin saja menimbun debu yang kemudian menempel sehingga menghambat pengereman.

3 Apa saja jenis kanvas rem? Saran terbaik untuk mengganti kanvas rem adalah mengikuti rekomendasi produsen. Berikut jenis-jenis kanvas rem.

- a. Kanvas rem organik. Awalnya, kanvas rem jenis ini terbuat dari asbes, bahan keras tetapi beracun yang dikaitkan dengan penyebab penyakit saluran pernapasan. Ketika penggunaan asbes dilarang pada material kanvas, banyak kanvas rem dibuat dari bahan komposit termasuk karbon, kaca, karet, serat, dan banyak lagi. Kanvas rem organik biasanya lebih halus dan lembut. Kelemahannya adalah tidak bertahan lama.

- b. Kanvas rem semilogam. Mayoritas kendaraan menggunakan kanvas semilogam. Kanvas rem semilogam dibuat dari campuran tembaga, besi, baja, dan logam lain yang dikombinasikan dengan grafit. Untuk membantu mengurangi penumpukan panas, jenis kanvas rem ini sering dijadikan solusi OEM untuk kendaraan besar karena mampu bertahan lebih lama dan mengurangi gesekan, sehingga truk bisa berhenti dengan lebih efisien.

- c. Kanvas rem keramik. Jenis kanvas rem yang paling baru dikenalkan ke pasaran adalah kanvas keramik. Kanvas rem keramik diperkenalkan pada 1980-an sebagai pengganti kanvas asbes. Kanvas rem jenis ini terbuat dari bahan keramik yang diperkeras rajutan serat tembaga. Karena konstruksinya yang unik, material bertahan paling lama dan memiliki tekstur cukup lembut. Kekurangannya, meskipun dapat menahan suhu tinggi, kanvas keramik tidak bekerja baik pada cuaca dingin karena bahannya mudah retak pada kondisi dingin yang ekstrem. Selain itu, kanvas keramik ini jenis kanvas yang paling mahal.

Perawatan rutin sistem rem

Lakukan inspeksi visual sebagai berikut:

1. Periksa kondisi kanvas rem dari pemasangan komponen yang tidak benar, keausan, dan korosi.

2. Periksa selang udara dari sambungan yang longgar, retak, dan komponen yang malfungsi.

3. Periksa apakah selang rem dan kabel terpasang dengan benar termasuk *bearing* rem yang aus. Periksa apakah ada jeda pergerakan kaliper yang berlebihan karena ini akan berpengaruh pada waktu pengereman.

4. Periksa pegas rem untuk memastikan pegas tidak tersangkut. Pastikan lubang oli tertutup dengan benar.

5. Pastikan saluran udara tidak tersumbat.

6. Periksa *bearing* roda apakah ada kebocoran *grease*.

7. Periksa komponen rem secara visual, apakah ada kontaminasi oli atau *grease*.

8. Lakukan inspeksi visual secara teratur. Setiap penggantian roda, mur roda harus dikencangkan kembali ke level torsi yang tertulis di buku manual serta pada setiap servis rutin.



MEMANGKAS BIAYA LOGISTIK KALA PANDEMIK

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Pemangkasan biaya logistik merupakan aktivitas yang perlu terus-menerus dilakukan oleh sektor industri manufaktur karena berdampak positif pada profit perusahaan. Selalu ada ruang bagi perusahaan untuk lakukan pemangkasan biaya logistik selama memiliki cara atau strateginya.

Cost reduction untuk semua kondisi bisnis memang penting. Bahkan, aktivitas itu menjadi lebih penting pada masa pandemik Covid-19 ketika volume penjualan menurun dan profit pun ikut turun.

“Syukur-syukur bisa *keep profit*. Membuat bisnis bisa bertahan juga sudah bagus atau setidaknya bisa mengurangi kerugian. Pertanyaannya, apa saja *sih* aktivitas *cost reduction* yang bisa kita lakukan untuk mendukung profit perusahaan?” ujar Dicky Saputra, *Supply Chain Manager* PT Nissan Motor Indonesia (2017-2020).

Menurut dia, ada empat fokus area aktivitas pemangkasan biaya logistik yang bisa dimanfaatkan perusahaan manufaktur, yaitu *import part logistics*, *3PL warehouse*, *internal warehouse*, dan *local suppliers logistics*.



Dicky Saputra

Supply Chain Manager
PT Nissan Motor Indonesia (2017-2020)

Import Part Logistics

Pada area ini ada tiga cara yang bisa dilakukan, yakni memanfaatkan *Free Trade Agreement* (FTA), menaikkan *Container Filling Ratio* (CFR), dan *round-use containers*. Pada cara pertama, khususnya barang-barang impor bisa memanfaatkan FTA. Cara ini bisa membuat *import duty* turun hingga 10% dari tarif normal, bahkan bisa sampai 0%.

Kedua, menaikkan CFR. Makin tinggi CFR makin sedikit pula jumlah *shipment* yang diperlukan. Makin sedikit *shipment* berarti makin sedikit juga biaya yang diperlukan. Perusahaan perlu meningkatkan CFR dengan cara menambahkan jumlah barang yang dikirimkan untuk setiap *shipment*.

A.2. Container Filling Ratio Improvements

CFR increase = No. of shipments reduction = freight cost reduction.



Pemilik barang bisa melakukan hal tersebut dengan memaksimalkan setiap kemasan barang. Tambahkan jumlah barang per kemasan. Misalnya, dari 12 pcs/box menjadi 18 pcs/box dengan cara mengubah tata letak barang di dalam kemasan. Dengan begitu, perusahaan bisa mengirimkan barang dengan jumlah yang lebih banyak dalam jumlah *shipment* yang sama.

"Pada akhirnya, cara itu akan mengurangi jumlah *shipment* secara keseluruhan. Libatkan *packaging engineer* untuk bisa melakukan *improvement* ini. Namun, satu hal yang harus diingat, jangan sampai *improvement* ini mengurangi kualitas dan kemudahan *handling* barang," kata Dicky.

Cara lain, kalau misalnya volume impor turun, pertimbangkan untuk menggabungkan beberapa order sekaligus dalam satu *shipment* untuk menjaga CFR tetap tinggi. Hal ini perlu didiskusikan dengan tim *accounting* karena akan berpengaruh pada *cashflow*. Oleh karena itu, diskusikan terlebih dahulu hal-hal prioritas.

Terakhir, untuk cara ketiga, *round-use containers*. Cara ketiga ini bisa diterapkan perusahaan manufaktur yang punya barang untuk diekspor. Gunakan truk dan kontainer yang sama untuk kebutuhan impor maupun ekspor. Artinya, menggunakan kembali truk yang membawa kontainer berisi barang-barang impor untuk mengangkut barang-barang yang akan diekspor.

A.3. Round-use Trucks & Containers

Round-use containers = reduce no. of trucks = cost reduction.

<Without round-use>



<With round-use>



Cara ini akan lebih hemat dibandingkan pemilik barang harus mendatangkan truk yang membawa kontainer kosong untuk mengangkut barang ekspor.

3PL Warehouse

Pada area ini perusahaan manufaktur akan difokuskan pada aktivitas *cost reduction* yang bisa dilakukan di area 3PL warehouse. Ada alternatif yang bisa dilakukan, antara lain *shared-warehousing*, *contract renegotiation*, *3PL productivity up*, dan *warehouse efficiency up*.

Pada cara pertama, yakni *shared-warehousing*, pemanfaatan 3PL warehouse bisa sangat menguntungkan. Luasan area yang disewa perusahaan bisa mengikuti kebutuhan saja. Kalau kebutuhan gudang naik, perusahaan bisa menyewa area lebih luas. Sebaliknya kalau turun, perusahaan bisa mengurangnya.



B.1. Shared-warehousing

By shared-warehousing, rental cost can be fluctuated following actual area utilization.

<Dedicated warehouse>



<shared-warehouse>



“Jadi nggak ada yang namanya uang terbuang karena menyewa area yang nggak terpakai. Hanya, kita harus punya forecast kebutuhan gudang ke depan karena kita nggak bisa menjamin ketersediaan kapasitas gudang 3PL tersebut dengan konsep ini,” tuturnya menerangkan.

Lebih lanjut, katanya lagi, jangan sampai perusahaan kehabisan area karena gudangnya sudah terisi penuh oleh customer 3PL lain. Kalau sudah tahu di awal, maka perusahaan bisa memastikan dan mengunci ketersediaan kapasitas lebih dulu atau bersiap-siap mencari alternatif gudang lain.

Kedua, menggunakan cara *contract renegotiation*. Cara ini digunakan pada situasi perusahaan manufaktur sudah telanjur menyewa satu gudang atau luasan area tertentu, tetapi kemudian kebutuhan gudang turun. Pada kondisi tersebut perusahaan bisa menegosiasikan ulang kontrak dengan 3PL agar luasan yang disewa sesuai kebutuhan atau mengubahnya menjadi konsep *shared-warehousing* seperti di atas.



B.2. Contract Re-negotiations

Re-negotiate the ongoing contract can reduce logistics cost in 3PL area.

<Original contract → Dedicated warehouse>



<Negotiated contract → reduce area or shared warehousing>



“Tentunya dibutuhkan kemampuan negosiasi untuk hal ini. Saya pikir juga akan bergantung pada bagaimana hubungan kita dengan 3PL tersebut. Kalau selama ini kita bisa menjalin hubungan yang baik, saya yakin mereka akan terbuka untuk menegosiasikan ulang kontrak yang sedang berjalan,” ujarnya.

Sementara pada cara *3PL productivity up*, aktivitas *cost reduction* ini bisa diterapkan kalau perusahaan menyewa gudang 3PL dengan *dedicated man power* untuk mengelola stok perusahaan. Jadi, bukan *shared-warehousing*. Dalam kasus ini, perusahaan bisa meninjau seberapa produktif 3PL tersebut menjalankan operasional gudang mereka untuk perusahaan.

Ukur produktivitas para operator. Berapa banyak waktu produktif operator dibandingkan seluruh waktu operasional. Kemudian, cari cara untuk meningkatkannya. Apakah ada operator dan *equipments* yang bisa dikurangi? Atau, apakah ada beberapa tugas yang bisa dikerjakan oleh operator dan *equipment* yang sama?

“Satu *man power* dan satu forklif untuk mengerjakan proses *loading/unloading* tentunya akan lebih hemat dibandingkan satu orang dan satu forklif untuk mengerjakan masing-masing proses tersebut,” kata Dicky.



B.4. Warehouse Efficiency Up

By improving warehouse efficiency, rental area can be reduced → = cost reduction.



Terakhir cara *warehouse efficiency up*, aktivitas *cost reduction* yang satu ini berkaitan dengan pemanfaatan area yang digunakan. Apakah sudah optimal atau belum? Apakah tinggi gudang sudah dimanfaatkan secara maksimal? Apakah lorong masih bisa dikurangi?

Memanfaatkan tinggi gudang dan mengurangi lebar lorong bisa mengurangi luasan area yang dibutuhkan. Cara ini tentunya juga berarti mengurangi biaya sewa gudang ke 3PL.

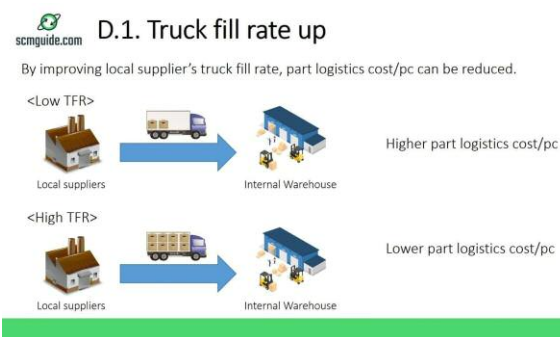
Internal Warehouse

Pada area ini perusahaan manufaktur diingatkan jangan melupakan *internal warehouse*. Terlalu sibuk melakukan *cost reduction* di 3PL, bukan berarti melupakan gudang sendiri. Perusahaan bisa melakukan aktivitas yang sama seperti yang dilakukan di 3PL. Maksimalkan pemakaian areanya dan tingkatkan produktivitas karyawan.

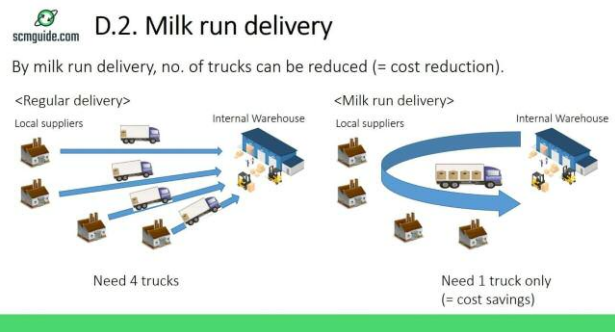
Pemanfaatan area secara optimal akan membuat area kosong baru yang bisa digunakan perusahaan untuk menarik stok yang ada di 3PL. Dengan begitu, kebutuhan untuk sewa gudang di 3PL juga menurun dan biaya 3PL perusahaan pun berkurang.

Local Suppliers

Pada area ini difokuskan untuk meningkatkan *truck filling ratio*. Singkatnya, aktivitas *cost reduction* yang bisa dilakukan untuk pengiriman dari *local supplier* kurang lebih sama dengan aktivitas yang dilakukan untuk barang-barang impor. Kuncinya adalah meningkatkan *truck fill rate*.



Caranya pun sama. Libatkan tim *packaging engineer* untuk menambah jumlah barang yang diangkut untuk setiap pengiriman yaitu dengan menambah jumlah barang per kemasan. Sebagai tambahan, perusahaan pun bisa menerapkan konsep *milk run delivery* untuk pengiriman dari *local suppliers*.



Dengan mengangkut barang-barang dari beberapa *supplier* sekaligus dalam satu trip bisa menjaga *truck fill rate* tetap tinggi. Dengan demikian, *total trip* yang perusahaan perlukan pun berkurang. "Itulah beberapa aktivitas *cost reduction* yang bisa kita lakukan untuk mengurangi dampak pandemik. Bahkan, sebenarnya aktivitas-aktivitas tersebut juga bisa kita terapkan dalam kondisi normal untuk terus meminimalkan biaya logistik," kata Dicky menjelaskan.

Menurut dia, yang harus dicatat, tidak semua cara di atas akan cocok diterapkan pada setiap industri. Setiap industri tentu punya karakteristik masing-masing. Apalagi kalau bicara *supply chain*, semua komponen berhubungan satu sama lain. Jadi, perusahaan harus menganalisis keseluruhan *supply chain* sebelum memutuskan. Jangan sampai *cost reduction* di satu area malah menambah *cost* lebih besar di area lainnya.

"Harus dicatat, aktivitas *cost reduction* adalah satu hal yang harus menjadi *mindset* kita. Ingat, akan selalu ada ruang untuk terus menurunkan biaya logistik. Yang perlu kita lakukan hanyalah melihat jalannya keseluruhan operasional kita dan menemukannya," tuturnya memungkas penjelasan.



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



ARVENTO
PT Astech Dunia Telekomunikasi
Jl. Ir H. Juanda, Mekar Jaya, Depok, Jawa Barat
Telp. (021) 77840966



BANK INDONESIA
Jl. MH Thamrin, No. 2, Menteng, Jakarta Pusat
Telp. (021) 500-131



IVECO
PT Chakra Jawa
Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 301
Jl. Cilandak KKO No. 1, Jakarta Selatan
Telp. 021 – 2997 6849



FISHLOG
Bogor Raya Permai, Blok FD 2 No 3, Bogor
Telp. 0822 4626 3030



FOX LOGGER
Jl. Pangeran Jayakarta Dalam No.18, Jakarta
Telp. (021) 22682338



PT HUTAMA KARYA
HK Tower, Lt. 5, Jalan MT Haryono Kav. 8, Jakarta
Telp. 021-8193708



**KEMENTERIAN KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA**

KEMENTERIAN KEUANGAN RI
Gedung Djuanda I, Kementerian Keuangan,
Jl. Dr. Wahidin Raya No.1, Jakarta
Telp. (021) 3449230



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



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



KEMENKO PEREKONOMIAN
Gedung Ali Wardhana
Jl. Lapangan Banteng Timur No. 2-7,
Jakarta Pusat



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



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



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



Mercedes-Benz

PT DAIMLER COMMERCIAL VEHICLES INDONESIA
Cibis nine building It.15
Jl. Raya, Jl. TB Simatupang No.2, East Cilandak,
Jakarta



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



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



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



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



KORLANTAS POLRI
Jl. Letjen M.T. Haryono No.37-38, Jakarta
Telp. (021) 7989702

READ TRUCKMAGZ ON YOUR GADGET



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

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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

www.truckmagz.com