

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JAN
2017

—
**TRUK MASIH
MERAJAI**
BAGAIMANA
PELUANG SINERGI?



IDR 50.000



Edisi 31/III/2017

Proyeksi
Ekonomi 2017



KERUSAKAN BAN AKIBAT BENTURAN

INSPEKSI SISTEM TRANSMISI

MINIMALISASI KECELAKAAN DENGAN PENGELOLAAN EMOSI

TRUK TANGKI REKOMENDASI PERUSAHAAN MIGAS



Periode Desember 2016 s/d Maret 2017

1,000,000 COLT DIESEL SERVICE CAMPAIGN



Menjelang pencapaian 1 Juta unit Colt Diesel di Indonesia, Mitsubishi FUSO memberikan berbagai promo servis untuk Colt Diesel anda

PAKET 1 JUTA*

Bisa Tune Up Engine Untuk 2 Unit Colt Diesel

FREE VOUCHER*

Paket Servis Untuk Promo di TRUCK CENTER Happy Sunday

FREE VOUCHER*

Oil & Fuel Filter Untuk Promo MWS Happy Monday



***SYARAT & KETENTUAN BERLAKU.**

SEGERA HUBUNGI DEALER MITSUBISHI TERDEKAT DI KOTA ANDA

ATAU HUBUNGI MITSUBISHI FUSO TRUCK CENTER 24 JAM DI BAWAH INI

JAKARTA (021) 468 21008
TANGERANG (021) 5940 3248
MEDAN (061) 786 6969
PADANG (0751) 497 199

PALEMBANG (0711) 556 0024
LAMPUNG (0721) 774 366
BANDUNG (022) 603 3723
CIREBON (0231) 833 6660

SEMARANG (024) 761 0412
SURABAYA - DEMAK (031) 545 0902
SURABAYA - T. LANGON (031) 748 3332
MAKASAR (0411) 447 740

TD 1 Million Service & Spare Part Campaign

KTB kembali menghadirkan promo menarik bagi para pengguna Colt Diesel, melalui program "TD 1 Million Service & Spare Part Campaign"

Promo berupa paket 1 juta bisa Tune Up Engine untuk 2 Unit Colt Diesel, serta penawaran khusus untuk fasilitas Truck Center di Hari Minggu dan Mobile Workshop Service di Hari Senin

Jakarta, Indonesia – PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi kendaraan Mitsubishi di Indonesia, menawarkan promo khusus bagi pemilik kendaraan Colt Diesel bertajuk "**TD 1 Million Service & Spare Part Campaign**" yang berlangsung selama periode Desember 2016 sampai Maret 2017.

Program ini diselenggarakan dalam mendukung ambisi KTB yang sedang mengejar target penjualan satu juta unit Colt Diesel, sebuah rekor penjualan terbesar dan pertama bagi kendaraan niaga di Indonesia. Rekor ini akan segera dicapai, mengingat penjualan Colt Diesel hingga saat ini telah mencapai 994.328 unit.

Duljatmono, Director of MFTBC Marketing Division PT KTB, menyebutkan bahwa dengan kondisi rata-rata penjualan Colt Diesel saat ini, KTB optimis satu juta Colt Diesel akan tercapai di Februari atau Maret 2017.

"untuk menyambut rekor satu juta unit Colt Diesel, kami akan melakukan rangkaian acara serta program khusus. Salah satunya adalah promo "TD 1 Million Service & Spare Part Campaign" ini, dimana kami memberikan promo menarik untuk layanan purna jual yang dapat dimanfaatkan oleh konsumen", ungkap Duljatmono.

Campaign kali ini menawarkan 3 promo yang sangat menguntungkan berupa paket 1 juta bisa Tune Up Engine 2 Unit Colt Diesel, Free Voucher Paket Service di Truck Center Happy Sunday & Free Voucher Spare Part di MWS Happy Monday.

Promo paket **1 juta bisa Tune Up Engine 2 Unit Colt Diesel** dapat digunakan untuk ganti oli kendaraan, filter oli, filter solar, serta pengecekan rutin, berlaku di seluruh workshop resmi Mitsubishi Fuso.

KTB juga menawarkan promo menarik '**Truck Center Happy Sunday**' bagi konsumen yang memanfaatkan fasilitas Truck Center 24 jam. Bagi konsumen Colt Diesel yang datang ke Truck Center Mitsubishi Fuso setiap hari Minggu pada pukul 10.00 atau 22.00 dan melakukan transaksi minimal Rp 1.000.000,- maka berhak mendapatkan **voucher paket service berupa Engine Tune Up** yang dapat digunakan untuk servis selanjutnya.

Sedangkan '**MWS Happy Monday**' berlaku bagi konsumen **Colt Diesel** yang memanfaatkan fasilitas Mobile Workshop Service dan melakukan transaksi minimal Rp 500.000,- di hari Senin, maka berhak mendapatkan **voucher Spare Part berupa Filter Oli dan Filter Solar** yang dapat digunakan untuk servis selanjutnya.

Selain untuk meramaikan rangkaian acara menuju penjualan satu juta unit Colt Diesel, KTB yakin promo semacam ini dapat mengajak konsumen untuk melakukan perawatan pengecekan rutin kendaraan dengan menggunakan genuine parts. Dengan pemakaian suku cadang yang tepat, maka daya tahan kendaraan akan lebih terjamin.



Program Tepat Sasaran

Pengendalian BBM bersubsidi menjadi perdebatan yang tak juga usai. Peraturan tersebut tertuang dalam Surat Edaran Kepala Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi No. 937/07/KaBPH/2014 pada 24 Juli 2014 bertujuan untuk mengamankan APBN 2014 agar kuota BBM bersubsidi tidak melampaui kuota 46 juta kiloliter (kl).

Dalam surat itu tertuang, penerapan batas waktu pelayanan untuk Jenis BBM tertentu jenis minyak solar (gas oil) pada penyalur untuk wilayah Kalimantan, Sumatera, Jawa, dan Bali (cluster tertentu, yaitu kawasan industri, pertambangan, perkebunan, dan daerah di dekat pelabuhan yang rawan penyalahgunaan BBM) pukul 08.00 – 18.00 sejak 4 Agustus 2014; menghentikan penyaluran JBT jenis Bensin Premium (RON 88) dan menggantinya dengan Pertamina dan/atau Pertamina Plus di SPBU yang berlokasi di rest area jalan tol mulai 6 Agustus 2014; tidak menyalurkan JBT jenis minyak solar (gas oil) di wilayah Jakarta Pusat mulai 1 Agustus 2014; menyesuaikan alokasi Jenis BBM Tertentu jenis minyak solar (gas oil) di Lembaga Penyalur Nelayan (SPBB/SPBN/SPDN/APMS) dengan menekan volume sebesar 20% sejak 4 Agustus 2014, dan segera berkoordinasi dengan SKPD setempat. Agar dalam penyalurannya mengutamakan kapal nelayan yang berukuran di bawah 30 GT; melakukan optimalisasi produk Pertamina Dex untuk wilayah cluster

terpilih (menyesuaikan ketersediaan produk) sejak 1 Agustus 2014.

Pro-kontra pun terjadi. Kalangan pengusaha menilai, kebijakan pembatasan BBM bersubsidi ini menimbulkan efek ganda terhadap biaya logistik dan pengurangan jam kerja. Selain itu, kebijakan ini juga dinilai salah sasaran karena yang ingin dikendalikan konsumsi solar, bukan premium bersubsidi mengingat solar bersubsidi diperlukan transportasi umum, penumpang dan barang.

Agar lebih baik misalnya, pemerintah mencabut BBM bersubsidi dan mengalihkannya ke program yang lebih tepat sasaran. Pembangunan infrastruktur logistik menjadi masalah utama dalam kelancaran arus barang. Peningkatan dana untuk infrastruktur diperlukan untuk memperbaiki infrastruktur di Indonesia yang menduduki peringkat ke-61 dari 148 negara dalam The Global Competitiveness Report 2013-2014 yang dikeluarkan World Economic Forum. Buruknya infrastruktur secara langsung menghambat kinerja dunia usaha. Pembengkakan biaya pengiriman dan biaya inventory menjadi salah satu dampak dari kerusakan jalan yang tak teratasi. Tanpa infrastuktur yang memadai, dunia usaha akan jalan di tempat. Itu berarti, pertumbuhan daya saing juga akan terganggu. Karena bagaimana pun juga, sektor logistik sangat diperlukan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi dan daya saing.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaksi
Sigit Andriyono
Citra D. Vresti Trisna
Antonius Sulistyono

Fotografer
Giovanni Versandi
Pebri Santoso

Iklan
Sefti Nur Isnaini

Administrasi
Priscilia Christmassy

Sirkulasi
Muhammad Abdurohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
www.truckmagz.com



Cover

TRUK MASIH MERAJAI BAGAIMANA DENGAN SINERGI? / 31

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #31

Laporan Utama

- 06 PROYEKSI PERTUMBUHAN EKONOMI 2017 KOMITMEN PEMERINTAH TUMBUHKAN OPTIMISME PASAR
- 12 KOMPOSISI PENDISTRIBUSIAN LOGISTIK NASIONAL TRUK MASIH PALING EFEKTIF
- 16 KERETA BARANG DIMINNATI TAPI BELUM EFEKTIF
- 20 SWASTA SIAPKAN KAPAL RO-RO KARGO TANPA SUPIR
- 28 KAPAL KOMPLEMENTER BUKAN SUBSTITUSI TRUK

Laporan Khusus

- 32 TOL TERUS DIKEBUT
- 36 PIHAK SWASTA JADI PENYELENGGARA UJI KIR MINIM ANTRIAN, PRODUKTIVITAS NAIK
- 42 PIHAK SWASTA TERLIBAT PERHATIKAN MUTU UJI KIR

Logistik & Rantai Pasok

- 48 MEMPERHITUNGAN BIAYA TRANSPORTASI
- 54 KERUSAKAN BAN AKIBAT BENTURAN
- 58 BERI PELUANG PENGUSAHA ANGKUTAN CIPTAKAN MOMENTUM BARU

Dunia Ban

Leader Interview

- 62 PT. SUMBER URIP SURABAYA

Solusi Pengusaha

Woman in Logistic

- 66 DIANA LIM

Info TruckMagz

- 70 TRUCKMAGZ LUNCURKAN INDONESIA LOGISTIC DIRECTORY

Tips & Trik

Event

- 74 INSPEKSI SISTEM TRANSMISI

Truk Spesial

- 78 RAKORNAS ANGKUTAN BARANG ORGANDA 2016

INAMARINE SURABAYA 2016

Variasi

- 88 TRUK TANGKI REKOMENDASI PERUSAHAAN MIGAS

Komunitas

- 92 MINIMALISASI KECELAKAAN DENGAN PENGELOLAAN EMOSI

- 96 PPLB DUKUNG INDONESIA JADI HUB INTERNASIONAL PADA 2018

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PT UNIGROW KREATIFINDO

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

Jalan Kutilang No. 23 Sidoarjo
Tlp. 031-8077561



Proyeksi Pertumbuhan Ekonomi 2017 Komitmen Pemerintah Tumbuhkan Optimisme Pasar

Tahun 2016 merupakan fase yang cukup bergejolak bagi seluruh pelaku usaha di Indonesia. Dampak dari perlambatan ekonomi global yang hingga saat ini belum menunjukkan tanda-tanda pemulihan secara progresif. Meski begitu, Indonesia sebagai negara besar dengan karakteristik negara kepulauan yang didominasi oleh perairan masih berpeluang besar untuk meningkatkan perekonomiannya dengan tetap mengandalkan potensi sumber daya alam dan sumber daya manusianya. Keyakinan dan optimisme bahwa bisnis logistik Indonesia pada tahun 2017 memiliki peluang yang cukup cerah sangatlah beralasan. Pasalnya, pemerintah Indonesia melalui skema reformasi kebijakan ekonomi yang dilakukan sepanjang tahun 2016, baik berupa reformasi struktural melalui Paket Kebijakan Ekonomi (I-XIV) maupun berupa reformasi fiskal dan moneter atau perbankan mampu menciptakan kinerja positif dalam rangka meningkatkan perekonomian Indonesia, yang pada triwulan ketiga tahun 2016 ekonomi Indonesia masih tumbuh sekitar 5,02% (*year on year*).

Naskah : Citra D.Vresti Trisna, Antonius Sulistyو
Foto : Pebri Santoso, Giovanni



Asumsi APBN 2017 : Pada tahun 2017 Indonesia akan tumbuh 5,1% dengan tingkat inflasi yang terjaga



Indikator	Realisasi APBN 2015	APBNP 2016	APBN 2017
Pertumbuhan Ekonomi (% y/y)	4,8	5,2	5,1
Inflasi (% y/y)	3,4	4,0	4,0
3-Mo Treasury (%)	6,0	5,5	5,3
Nilai Tukar (IDR / USD)	13.392	13.500	13.300
ICP (USD / barel)	50	40	45
Lifting minyak (Th barel / hari)	779	820	815
Lifting gas (Th barel / hari)	1.195	1.150	1.150

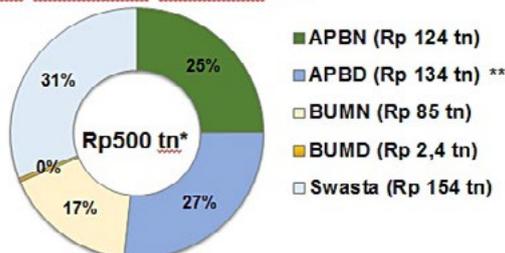
Sumber: Kementerian

Mengacu data Kementerian Keuangan RI, indikator pertumbuhan ekonomi Indonesia selama 2016 meningkat jika dibandingkan tahun sebelumnya, dengan membandingkan realisasi APBN 2015 sebesar 4,8% dan APBNP 2016 yang meningkat 0,4% menjadi 5,2% (*year on year*). Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Bidang Perekonomian RI Erwin Raza menjelaskan, reformasi kebijakan ekonomi akan terus dilakukan pemerintah Indonesia agar bisa terus berlanjut pada tahun 2017 dan juga pada tahun-tahun berikutnya. "Pemerintah menargetkan pertumbuhan ekonomi tahun 2017 sebesar 5,1% (*year on year*). Untuk menggenjot pertumbuhan ini pemerintah terus memprioritaskan peningkatan biaya infrastruktur dengan target pada tahun 2017 membangun infrastruktur jalan, jembatan, bandar udara, pelabuhan laut, rel kereta api, terminal bus, bendungan, proyek *Refinery Development Master Plan* (RDMP), pembangkit tenaga listrik, dan serat optik," jelas Erwin.

Erwin melanjutkan bahwa pemerintah Indonesia akan melakukan investasi infrastruktur pada tahun 2017 sekitar Rp 500 triliun dengan skema pembiayaan yang berasal dari APBN sebesar Rp 124 triliun, APBD sebesar Rp 134 triliun, BUMN Rp 85 triliun, BUMD Rp 2,4 triliun, dan swasta Rp 154 triliun, yang akan dialokasikan baik untuk proyek strategis nasional (PSN) maupun ke proyek non-PSN. Di sektor industri, pemerintah terus mendorong pertumbuhan industri dengan meningkatkan nilai tambah melalui hilirisasi industri. Rencana investasi untuk sejumlah proyek kakap di tahun 2017 yang mencakup industri kimia, tekstil, dan aneka proyek sebanyak 32 proyek dengan perkiraan investasi Rp 134,5 triliun dan diproyeksikan dapat menyerap sekitar 151.050 tenaga kerja. Kemudian di industri logam, mesin, alat transportasi dan elektronika 21 proyek dengan asumsi investasi sebesar Rp 190,02 triliun yang diproyeksikan dapat menyerap sekitar 9.432 tenaga kerja. Selain itu ada pula industri argo sebanyak 19 proyek dengan rencana investasi sekitar Rp 123,64 triliun yang diharapkan dapat menyerap sekitar 23.355 tenaga kerja.

Rencana Investasi Infrastruktur di Tahun 2017

Rencana Pembiayaan Konstruksi 2017



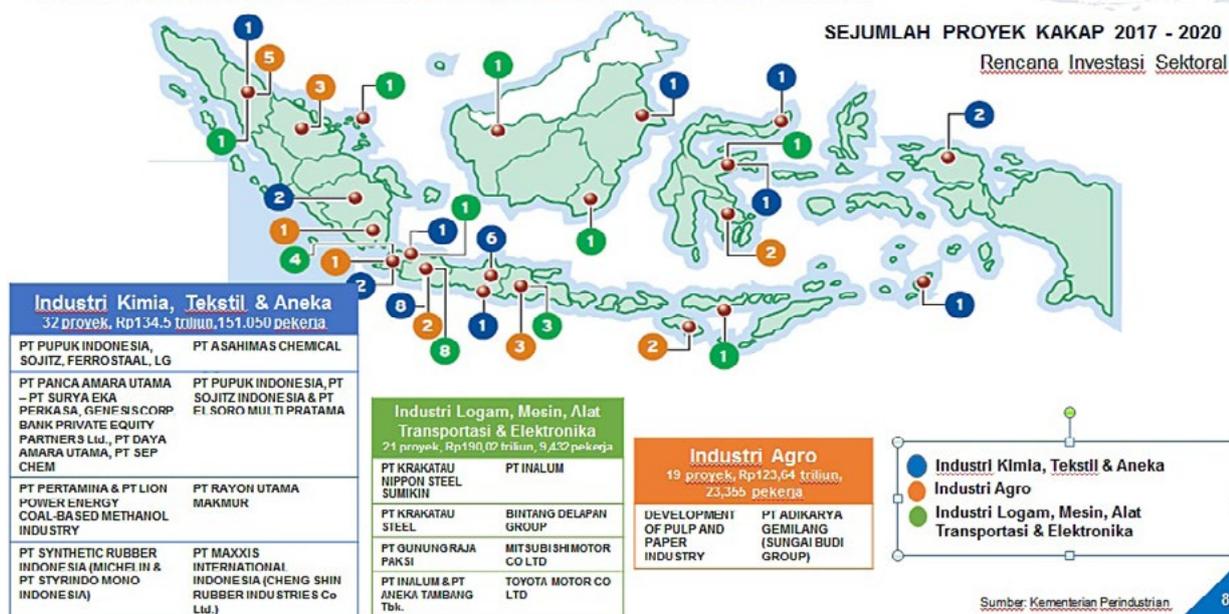
• Dari rencana pembiayaan konstruksi 2017, sebanyak Rp 227 tn dialokasikan untuk proyek PSN dan Rp 271 tn untuk proyek Non-PSN

• Dana pengadaan tanah untuk sebagian proyek PSN telah dialokasikan Rp 20 tn melalui LMAN

<ul style="list-style-type: none"> Membangun 341 km jalan tol dengan nilai investasi Rp 37,5 tn Membangun 828 km jalan baru dan 807 km peningkatan jalan dengan nilai Ro 41,4 tn 	<ul style="list-style-type: none"> Membangun 1,687 km dengan nilai investasi Rp 43,9 tn 	<ul style="list-style-type: none"> Membangun 2 bandara baru dan peningkatan 55 bandara dengan nilai investasi Rp 13,1 tn 	<ul style="list-style-type: none"> Membangun dan merehabilitasi 13 pelabuhan PSN, 68 pelabuhan non-PSN, dengan nilai investasi Rp 8,8 tn
<ul style="list-style-type: none"> Memulai proyek RDMP dengan nilai investasi Rp 22,6 tn Penyelesaian pembangkit listrik 5,828 MW dengan nilai investasi Rp 103,6 tn Membangun Infrastruktur pengelolaan sampah di 29 provinsi dan 2 PLT Sa dengan nilai investasi Rp 3,6 tn 	<ul style="list-style-type: none"> Membangun 39 bendungan dengan nilai investasi Rp 5,2 tn Membangun Fasilitas SPAM di 118 kawasan dan 830.691 sambungan rumah dengan nilai investasi Rp 7,4 tn Membangun 1.004 km dan rehabilitasi 3.134 km jaringan irigasi dengan nilai investasi Rp 9,7 tn 	<ul style="list-style-type: none"> Membangun 5.832 km serat optik dengan nilai investasi Rp 3,3 tn 	

*Tidak mencakup pengadaan sarana
**DAK Infrastruktur

Hilirisasi Untuk Mendorong Pertumbuhan Industri



Sedangkan di sektor pariwisata juga akan terus digenjut di tahun 2017. Pemerintah berencana untuk mengembangkan 10 destinasi wisata Tanah Air untuk menjadikan Indonesia sebagai tujuan pariwisata dunia. Pemerintah menargetkan kunjungan wisatawan tahun 2017 dari mancanegara sekitar 15 juta kunjungan dan wisatawan domestik sekitar 265 juta perjalanan, yang diproyeksikan akan memberi kontribusi terhadap PDB nasional sekitar 13% dan menyerap devisa sekitar Rp 200 triliun.

Menjadikan Indonesia sebagai tujuan pariwisata dunia



Indikator	2015	2016	2017	2018	2019
Kontribusi Pada PDB Nasional	10%	11%	13%	14%	15%
Devisa (Triliun Rp)	144	172	200	223	280
Jumlah Tenaga Kerja (Juta Orang)	11,4	11,8	12	12,6	13,0
Indeks Daya Saing (WEF)	#50	n.a	#40	n.a	#30
Wisatawan Mancanegara (Juta Kunjungan)	10	12	15	17	20
Wisatawan Nusantara (Juta Perjalanan)	255	260	265	270	275

Fasilitas Khusus di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

Pengurusan Visa on arrival & multiple visit visa	Kepemilikan properti untuk warga asing	Izin pendudukan bagi warga asing
Tax holiday, tax allowance & accelerated depreciation	0% VAT and luxury goods sales tax	Dikecualikan dari Daftar Nogatif Investasi

169 negara dibebaskan dari visa untuk kunjungan ke Indonesia (Perpres No. 21/2016, 2 Maret 2016)



9

Sektor Logistik

Bicara logistik tentunya tidak dapat dilepaskan dengan perspektif *supply chain* atau mata rantai pasok barang, yang denyut nadinya sangat bergantung pada perekonomian suatu negara. Yukki Nugrahawan Hanafi, *Chairman* Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) mengatakan, pelaku usaha di industri logistik harus lebih mencermati asumsi pertumbuhan ekonomi Indonesia tahun 2017. "Kalau mengacu pada apa yang disampaikan pemerintah melalui Kementerian Keuangan, prediksi pertumbuhan ekonomi kita lebih kurang 5,1%-5,2% pada tahun 2017. Saya pikir ini angka yang cukup moderat melihat situasi kondisi ekonomi global yang sampai hari ini memang belum pulih, jadi ini merupakan satu titik tengah yang kita harapkan dapat tercapai dan mudah-mudahan kondisi ekonomi ke depan bisa lebih baik lagi. Menurut saya, lebih baik kita mengambil jalan tengah itu," ujar Yukki. Ia menambahkan, pertumbuhan logistik biasanya dua kali lipat daripada pertumbuhan ekonomi nasional. "Misalnya pertumbuhan ekonomi 5,1% maka pertumbuhan logistik biasanya diasumsikan sekitar 10%, dua kali dari pertumbuhan ekonomi kita," tambahnya.

Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) Zaldy Ilham Masita juga memprediksi bahwa pada tahun 2017 peluang bisnis logistik Indonesia akan tumbuh sekitar 12%-14%. "Dengan *driver* dari ekspres logistik yang berkaitan dengan *e-commerce* dan proyek logistik yang berkaitan dengan infrastruktur," ujar Zaldy.

Menurut Erwin Raza, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Bidang Perekonomian RI, pasar *e-commerce* di Indonesia akan

tumbuh dengan tajam terutama di kota-kota besar seperti Jabodetabek, Medan, Bandung, Surabaya, Semarang, Pekanbaru, Makassar, dll. "Setiap aktivitas yang terkait dengan pembangunan infrastruktur (konstruksi), hilirisasi industri, pariwisata, dan *e-commerce* sangat membutuhkan keterlibatan industri jasa logistik baik dalam hal jasa penanganan transportasi, pergudangan, proses impor bahan konstruksi dan bahan baku, pengantaran (*delivery*), dll. Dengan demikian, kita sangat optimis bahwa industri logistik Indonesia akan sangat berperan penting dalam perekonomian Indonesia dan memiliki peluang besar untuk tumbuh secara signifikan pada tahun 2017," kata Erwin.

Ketua Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) Sanny Iskandar juga berpendapat bahwa peluang industri logistik pada tahun 2017 dapat bertumbuh dengan baik. "Hal ini disebabkan adanya komitmen pemerintah untuk meningkatkan infrastruktur termasuk transportasi di dalamnya, juga paket-paket deregulasi yang dikeluarkan untuk mempermudah perizinan. Namun juga ada tantangan tersendiri bagi industri logistik di Indonesia, karena terhitung sejak 1 Januari 2016 kita sudah memasuki kawasan Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA), yang menjadikan tantangan yang dihadapi oleh para penyedia logistik di Indonesia karena harus bisa bersaing dengan para penyedia jasa logistik dari luar negeri," kata Sanny.

Sementara menurut Ketua Umum Gabungan Pengusaha Makanan dan Minuman Seluruh Indonesia (GAPMMI) Adhi Siswaja Lukman, permintaan kargo terkait makanan dan minuman selama 2016 mengalami peningkatan jika dibanding 2015. "Kondisi ini sesuai dengan pertumbuhan industri makanan dan minuman pada 2016 ini yang pertumbuhannya cukup bagus. Sampai dengan *quarter* ketiga tahun 2016 naik menjadi 8,55% (*year on year* September) dari tahun 2015 sebesar 7,59%. Segmen yang



Erwin Raza. Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Bidang Perekonomian RI

diprediksi akan semakin bertumbuh pada tahun 2017, nomor satu saya kira industri telekomunikasi dan industri kreatif termasuk *e-commerce* yang pertumbuhannya cepat sekali. Untuk industri makanan dan minuman tetap masih dalam ranking antara 1-3," kata Adhi.

Sedangkan Ketua Asosiasi Pengusaha Transportasi Bahan Berbahaya dan Beracun (APTBB) Sasminto Tjoe berharap pada 2017 sektor logistik terkait *handling* bahan berbahaya dan beracun (B3) bisa membaik. Sebab menurutnya, sejak pertengahan 2016 pasarnya mulai naik sejak penurunan pada 2015 yang mencapai 30%. "Secara global masih susah. Ekonomi Amerika dan Cina juga turun, jadi sangat memengaruhi negara berkembang seperti Indonesia. Tapi untuk tahun 2017 saya harap bisa membaik dengan catatan Trump menetapkan bahwa persatuan perdagangan akan memengaruhi juga, perbatasan akan ditutup dengan Meksiko. Kemudian perjanjian antar-negara di mana biaya masuk di nol-kan akan ditinjau ulang. Dari Cina juga punya *market* besar ekspor ke Amerika, kalau di-*banned* sama Amerika apa tidak banjir orderan bagi negara-negara lain termasuk ke Indonesia. Program pemerintah kita sudah bagus tetapi akan kita lihat hasilnya sampai tahun 2019 nanti," urai Sasminto.

Transportasi Logistik

Mengingat Indonesia merupakan negara kepulauan dengan luas area perairan yang mendominasi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, sudah semestinya jalur laut lebih dioptimalkan untuk transportasi dalam rangka penyebaran logistik di seluruh penjuru Tanah Air. Zaldy Ilham Masita, Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) menyatakan bahwa transportasi laut dan darat akan mendominasi pertumbuhan pada 2017. "Berkembangnya bisnis *short sea shipping* seperti Ro-Ro (*Roll On-Roll Off*) dan tol laut yang menghubungkan beberapa pelabuhan-pelabuhan kecil dan menengah di Indonesia. Selain itu, angkutan darat sebagai rangkaian dari *short sea shipping* dan maraknya transportasi LTL (*Less Than Truckload*) sebagai pengganti kargo udara domestik yang semakin mahal, karena biaya gudang dan RA (*regulated agent*) yang akan naik di 2017," papar Zaldy.

Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia bidang Perhubungan Carmelita Hartoto menambahkan, seluruh moda transportasi logistik akan bertumbuh meski pertumbuhannya sangat bergantung dari kebijakan pemerintah Indonesia. "Misalnya kereta api yang pertumbuhannya sangat bergantung dengan pembangunan prasarana rel kereta api, konektivitas atau jaringan jalur rel, serta sistem *double track* (rel ganda). Pada angkutan kapal laut juga akan tumbuh seiring dengan pengerjaan proyek-proyek besar seperti jalan Trans Sumatera, Trans Kalimantan, dan Trans Papua," ujar Carmelita.

Terkait prasarana penunjang transportasi logistik, *Chairman Supply Chain Indonesia* (SCI) Setijadi berpendapat, jika mengacu data Logistics Performance Index (LPI) tahun 2016, LPI Indonesia turun dari peringkat 53 dengan skor 3,08 (tahun 2014) menjadi 63 dengan skor 2,98 (tahun 2016). Penurunan skor LPI Indonesia terjadi pada hampir semua dimensi, kecuali *international shipment* dan *tracking & tracing*. Dari enam dimensi LPI Indonesia 2016, tiga dimensi (kompetensi dan kualitas jasa logistik, *tracking & tracing*, dan *timeliness*) mempunyai skor di atas 3 dan tiga dimensi lainnya (*customs*, infrastruktur, dan pengiriman internasional) di bawah 3. "Salah satu dimensi yang perlu mendapatkan perhatian adalah infrastruktur yang mempunyai skor terendah, yaitu 2,65. Permasalahan infrastruktur di Indonesia terutama menyangkut jumlah, kapasitas, dan penyebarannya. Infrastruktur menjadi salah satu masalah utama logistik Indonesia, terutama transportasi, yang berdampak terhadap inefisiensi waktu dan biaya logistik Indonesia. Untuk itu, upaya peningkatan LPI Indonesia hendaknya dilakukan secara terencana dan terintegrasi dengan rencana induk perbaikan dan pengembangan sektor logistik Indonesia. Rencana peningkatan LPI mencakup program dan langkah-langkah yang disusun secara

sistematis dengan mencantumkan kementerian atau lembaga penanggung jawabnya masing-masing," papar Setijadi.

Carmelita juga mewanti, meski pemerintah akan terus melakukan pembangunan infrastruktur guna menunjang sektor transportasi logistik di seluruh Indonesia, pemerintah hendaknya juga harus mempertimbangkan kondisi keuangan negara. "Harus dilihat pembangunan mana saja yang diprioritaskan. Pembangunan jalan juga jangan setiap daerah mengharapkan ada pembangunan jalan tol, dan pembangunan jalan tol harus dibatasi. Mungkin kalau pembangunan infrastruktur di daerah-daerah tertentu masih oke, tapi untuk tol di Sumatera saya rasa kalau kita memang arahnya mau memperkuat transportasi laut justru yang harus kita prioritaskan adalah transportasi lautnya. Kalau mau membangun infrastruktur pendukung angkutan laut idealnya membangun infrastruktur-infrastruktur yang terkait dengan akses *in-out* untuk pelabuhan-pelabuhan. Karena selama ini kita membangun pelabuhan tapi tidak memikirkan akses *in-out* nya, dan infrastruktur pendukungnya seperti kawasan industrinya dan lapangan penumpukannya juga perlu dibangun," katanya.



Carmelita Hartoto, Wakil Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (Kadin) Indonesia bidang Perhubungan



Komposisi Pendistribusian Logistik Nasional

Truk masih paling Efektif

Transportasi dan logistik merupakan faktor penguat dari aktivitas perekonomian dan perdagangan suatu negara. Berdasarkan rencana Pemerintah Indonesia yang menargetkan bahwa perekonomian Indonesia akan tumbuh minimal 5,1% pada tahun 2017, tentunya pertumbuhan tersebut akan didukung antara lain oleh pembangunan proyek-proyek infrastruktur, investasi di sektor industri hilir, pengembangan pariwisata, serta menggenjot produktivitas barang-barang konsumsi masyarakat. Pembangunan sektor-sektor tersebut tentunya akan menciptakan peluang untuk memperbesar porsi kue yang akan dinikmati oleh sektor transportasi dan logistik di tahun 2017. Dari keseluruhan sektor jasa transportasi barang dan logistik, moda transportasi darat khususnya truk masih menjadi primadona yang akan tetap menikmati porsi kue yang lebih besar jika dibandingkan dengan kapal laut, pesawat udara dan kereta api.

Menurut Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Bidang Perekonomian RI Erwin Raza, angkutan logistik dan barang masih sangat mengandalkan truk lantaran beberapa hal krusial terkait efisiensi dan efektivitas.

Karena di samping biaya transportasi dengan truk masih tetap lebih murah bila dibandingkan transportasi laut, udara, dan kereta, juga karena truk masih sangat diandalkan untuk mendukung *last mile delivery*. Meski demikian, menurut Erwin, porsi kue untuk transportasi udara akan lebih besar dibandingkan tahun 2016. "Hal ini diakibatkan semakin meningkatnya pasar *e-commerce* di Indonesia yang membutuhkan kecepatan *delivery*. Peluang jasa transportasi laut masih tetap menjanjikan terutama untuk mengangkut bahan-bahan konstruksi infrastruktur dan bahan baku industri yang tersebar di berbagai wilayah Indonesia. Peningkatan peluang tersebut akan semakin besar apabila pelayaran tol laut tidak hanya dioperasikan oleh armada BUMN, melainkan dapat dioperasikan secara terjadwal oleh pelayaran komersial seperti INSA. Sementara untuk jasa angkutan kereta api, walaupun akan ada sedikit peningkatan tetapi tidak terlalu besar karena masih terbatasnya rel dan gerbong yang tersedia, meskipun permintaan terhadap jasa kereta api semakin besar," urai Erwin.

Berdasarkan data Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), saat ini diperkirakan pengangkutan logistik menggunakan

moda transportasi jalan mencapai 91,25%, transportasi kereta api 0,63%, transportasi laut 7,07%, transportasi udara 0,05%, transportasi sungai 0,01%, dan transportasi penyeberangan 0,99%. Sedangkan total muatan menggunakan angkutan jalan sebesar 2.514.150 ton, angkutan kereta api 17.415 ton, angkutan laut 194.810 ton, angkutan udara 1.370 ton, angkutan sungai sebesar 280 ton, dan angkutan penyeberangan mencapai 27.400 ton.

Menurut Ketua Umum DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Gemilang Tarigan, khusus di Pulau Jawa yang notabene menjadi sentral distribusi barang dan logistik nasional, saat ini persentase pengguna moda transportasi barang masih didominasi angkutan jalan sebesar 99,7%, angkutan laut hanya 0,2%, dan angkutan kereta api hanya mendapatkan jatah porsi 0,1%. "Sekarang ini truk masih menjadi primadona, namun saat ini ada upaya dari pemerintah untuk menggeser angkutan dari jalan raya melalui jalur laut menggunakan kapal Ro-Ro (*Roll On-Roll Off*). Tapi perlu diingat lagi, itu pun muatannya tetap menggunakan moda angkutan darat, yaitu truk. Artinya, sejauh ini moda angkutan barang masih didominasi truk," kata Gemilang.

Distribusi Angkutan Barang Berdasarkan Moda (dalam ton)

Angkutan Jalan	Angkutan Kereta Api	Angkutan Penyeberangan	Angkutan Laut	Angkutan Udara	Angkutan Sungai
2.514.150 91.25%	17.415 0.63%	27.400 0.99%	194.810 7.07%	1.370 0.05%	280 0.01%

Sumber: ALFI

Angkutan Multimoda

Semakin banyak provider logistik yang telah menggunakan angkutan multimoda untuk menyasiasi biaya logistik yang tinggi dan margin bisnis logistik yang terbatas, terlebih lagi saat ini moda angkutan kereta api dan kapal laut semakin aktif disosialisasikan oleh Pemerintah Indonesia. Menurut Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) Zaldy Ilham Masita, hampir semua industri memanfaatkan sistem angkutan multimoda. "Terutama di Jawa, kalau di luar Jawa sangat terbatas, pilihannya hanya laut dan truk. Sedangkan untuk udara masih didominasi pengiriman ekspres logistik khususnya *e-commerce*," ujar Zaldy. Hal ini pun diamini Wakil Ketua Umum Kadin Indonesia Bidang Perhubungan Carmelita Hartoto, bahwa saat ini hampir seluruh industri di dalam negeri sudah memanfaatkan transportasi multimoda.

Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yukki Nugrahanan Hanafi mengatakan bahwa saat ini anggota ALFI yang ada di 34 provinsi di Indonesia dengan jumlah anggota

mencapai 3.812 perusahaan, yang sejak awal fokus bergerak di bidang logistik dan transportasi sebagian besar sudah melakukan perannya sebagai perusahaan multimoda. "Ada angkutan darat, angkutan laut, dimulai dari pergudangan atau dari manufaktur, trennya memang ke arah sana. Jadi memang kalau kita bicara di konteks ASEAN pun kita sudah meratifikasi aturan-aturan yang disepakati dalam kerja sama ASEAN yang namanya multimoda," kata *Chairman* ASEAN Federation of Forwarders Associations (AFFA) periode 2016-2018 ini.

Bagi pelaku usaha Indonesia, prinsip dalam penggunaan transportasi untuk pendistribusian barang adalah mencari moda angkutan yang paling efisien dan tercepat. "Apa pun yang bisa disediakan oleh pemerintah, kami pasti akan pakai dan kami pasti mencari yang tercepat dan termurah. Sejauh ini paling efektif menggunakan angkutan truk, kalau secara kombinasi menggunakan kereta api masih cukup efektif. Sedangkan penggunaan kapal laut itu kalau



Adi Siswaya Lukman
Ketua Umum

Gabungan Pengusaha Makanan
dan Minuman Seluruh Indonesia
(GAPMMI).

sudah tidak ada pilihan lain, terutama untuk pengiriman ke luar Jawa. Kalau angkutan udara ada sebagian kecil terutama untuk produk-produk segar seperti ikan, udang tapi persinya kecil tidak sampai 5%," ungkap Adi Siswaya Lukman, Ketua Umum Gabungan Pengusaha Makanan dan Minuman Seluruh Indonesia (GAPMMI).

Chairman Supply Chain Indonesia (SCI) Setijadi menambahkan bahwa para pelaku usaha berupaya mencari dan menggunakan pilihan moda transportasi yang paling efisien dari titik keberangkatan sampai titik tujuan (*end-to-end*). "Dengan karakteristik geografis Indonesia sebagai negara kepulauan, penggunaan transportasi multimoda menjadi keharusan untuk pengiriman pada banyak rute, yaitu antar-pulau," tuturnya.



Kendala Sistem Multimoda

Ketua Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) Sanny Iskandar beranggapan bahwa saat ini masih terdapat permasalahan dalam angkutan multimoda sehingga belum terlalu banyak dimanfaatkan oleh pelaku usaha dalam negeri. "Permasalahan di antaranya belum terciptanya dukungan peraturan perundangan, lemahnya kebijakan pembinaan, kualitas SDM yang belum memadai, serta dukungan peralatan dan permodalan yang masih rendah padahal transportasi merupakan komponen biaya terbesar yang harus dikeluarkan dari total biaya logistik," sebut Sanny.

Yukki pun mengungkapkan bahwa dari sisi pelaku usaha sebenarnya hanya menginginkan suatu pekerjaan itu cepat selesai, aman dan selamat. Pihak swasta saat ini sudah berpikir bahwa saat ini sudah masuk era yang sangat kompetitif, kalau harga angkutan mahal pasti tidak akan dipilih oleh

pemilik barang. "Pemerintah selalu ingin mengacu pada mekanisme pasar dan mengundang investor asing ke Indonesia, kalau melihat kesiapan dari para pelaku usaha, kami siap kok. Justru yang membikin biaya logistik tinggi ini BUMN yang terkait dengan infrastruktur logistik seperti pelabuhan laut dan pelabuhan udara. Tapi kita pelaku usaha yang selalu disalahkan kalau biaya logistik tinggi, padahal kita juga bayar sama mereka. Jalan tol bayar ke siapa? Pelabuhan bayar ke siapa?" tandasnya.

Kegiatan *trucking* sendiri menurut Yukki, angkanya sangat signifikan mencapai 91% karena hampir semua kegiatan angkutan barang baik melalui udara, laut, antar-pulau, sungai masih sangat membutuhkan angkutan darat. "Ada juga angkutan darat yang menyeberang menggunakan kapal ferry atau Ro-Ro, ini masih dihitung sebagai bagian dari angkutan darat dan persentasenya belum dihitung

sebagai adanya kegiatan multimoda. Ini menurut saya kalau kita melihat prospeknya berpatokan pada angka pertumbuhan ekonomi itu sendiri," katanya.

Ketua Umum DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) Gemilang Tarigan mengatakan, mengapa pemilik barang masih enggan beralih dari *trucking*? "Karena angkutan truk lebih fleksibel dan harganya tidak lebih mahal daripada kapal. Kalau kita bicara pengiriman barang domestik semestinya pengiriman melalui jalur laut bisa naik, tapi kendalanya angkutan barang melalui laut juga masih terkena biaya yang tinggi di pelabuhan. Itulah yang dikeluhkan selama ini oleh teman-teman transporter dalam menggunakan angkutan laut meningkat. Biaya yang tinggi di pelabuhan ini seperti biaya *terminal handling charges* (THC) untuk menaikkan ke kapal saja sudah hampir Rp 500 ribu belum

lagi untuk menurunkannya, totalnya bisa Rp 1 juta sendiri. Itu yang bikin biayanya mahal, belum lagi kalau kapal itu sandar kena biaya sandar di pelabuhan dan biaya pandu kapal, macam-macam biayanya," ungkap Gemilang

Sementara itu menurut Sekretaris Jenderal DPP Organisasi Angkutan Darat (Organda) Ateng Haryono, sistem angkutan multimoda belum berjalan maksimal akibat basis komunikasi antara dua angkutan tidak cukup bagus. "Mestinya jika darat, laut dan udara duduk bersama maka akan jadi gebrakan dahsyat. Sehingga semua pihak terkait bisa paham, muatan ini akan cocok ke mana untuk diarahkan menjadi satu hub yang sama. Pasti akan menjadi berbeda. Sekarang ini pemerintah sudah teriak soal konektivitas, sudah lama dibahas. Multimoda ini kan baru slogan, kecuali ada satu sektor yang yakin bisa lebih efisien dan selanjutnya tinggal jalan. Dalam hal ini sisi mentalitas harus diubah karena selama ini tidak ada yang benar melakukan itu," urai Ateng.

"Semestinya efisiensi pengiriman barang secara umum tercapai dengan penggunaan transportasi jalan (truk) untuk jarak pengiriman kurang dari 500 km, dengan transportasi kereta api untuk jarak 500-1.500 km, dan dengan transportasi laut untuk jarak lebih dari 1.500 km. Namun, pengembangan sistem transportasi di Indonesia belum seimbang antar-moda transportasi, sedangkan pengembangan moda transportasi jalan lebih maju daripada yang lain. Kondisi ini mengakibatkan penggunaan *trucking* menjadi paling efisien secara *end-to-end*

dalam banyak situasi," jelas Setijadi, *Chairman* Supply Chain Indonesia (SCI).

Kendala dalam penggunaan antar-moda, menurut Setijadi, dipicu masalah aksesibilitas. Untuk pengangkutan barang dari lokasi asal dan tujuan tertentu yang bisa dilakukan dengan truk, penggunaan moda transportasi kereta api dan transportasi laut menjadi kurang dipilih karena keduanya tidak bisa melayani *door-to-door*. Penggunaan kedua moda transportasi ini harus dengan moda transportasi jalan (truk, mobil boks, dan sebagainya) sebagai *feeder*. "Perpindahan dari armada *feeder* ke kereta api dan sebaliknya memerlukan tambahan proses, waktu, dan biaya, sehingga penggunaan truk secara *end-to-end* lebih unggul. Selain itu aksesibilitas, penggunaan transportasi laut lebih rentan terhadap risiko gangguan cuaca," tambahnya.

Solusi dalam meratakan komposisi pendistribusian barang dan logistik nasional menggunakan angkutan multimoda, menurut Anggota Tim Pengembang Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS) Pandam, adalah dengan mengupayakan keseimbangan angkutan di laut dan di darat yang pada prinsipnya untuk menekan biaya logistik nasional. "Perlu diingat, kalau biaya transportasi logistik kita efisien dan efektif, kemudian keamanan dan kenyamanan juga terjamin, saya yakin Indonesia 3-4 tahun ke depan bisa mengalami penurunan biaya logistik terhadap GDP-nya, sampai 3-4% saja sungguh luar biasa karena itu akan menambah pertumbuhan ekonomi 0,8%," kata Yukki.



Setijadi
Chairman

Supply Chain
Indonesia (SCI)

Naskah :

Citra D.Vresti Trisna,
Antonius Sulistyio

Foto :

Pebri Santoso, Anton



Kereta Barang Diminati tapi belum Efektif

Naskah : Citra D.Vresti Trisna, Antonius Sulistyono

Foto : Pebri Santoso, Giovanni



Sugeng Priyono, Direktur Operasi dan Pemasaran PT Kereta Api Logistik (Kalog)

Pemerintah Indonesia sedang berupaya meningkatkan efisiensi dan efektivitas pendistribusian logistik nasional, melalui pemerataan penggunaan moda transportasi barang selain angkutan jalan untuk menciptakan efektivitas dalam proses menekan biaya logistik. Truk barang sebagai moda transportasi darat pengguna jalan raya yang selama ini sangat diandalkan para pelaku usaha Tanah Air, juga kerap dituding sebagai biang kemacetan dan pemicu kerusakan permukaan aspal jalan. Alhasil, pemerintah berusaha memindahkan sebagian beban jalan akibat volume truk yang telah melebihi kapasitas tampung jalan raya, ke moda angkutan darat lainnya, yaitu kereta api.

Sejatinya moda angkutan kereta api juga memiliki keunggulan yang tidak dimiliki angkutan darat lainnya. Seperti memiliki jalur khusus (rel) yang bebas macet, waktu keberangkatan yang terjadwal secara reguler sehingga waktu perjalanan lebih terprediksi, serta bebas pungutan liar seperti halnya yang kerap terjadi pada angkutan truk di jalan raya. Khusus untuk angkutan barang, PT Kereta Api Indonesia (KAI) melalui anak usahanya PT Kereta Api Logistik (Kalog) menyediakan layanan distribusi logistik berbasis kereta api (KA) dengan kemasan bisnis *door to door service*. Saat ini layanan terpadu dari PT Kalog dalam melayani distribusi logistik telah menjangkau Pulau Jawa dan Sumatera, yang di dalamnya juga memberikan layanan yang telah disediakan oleh KAI seperti angkutan barang dan gudang.

Berdasarkan keterangan dari PT KAI, hingga akhir 2015 PT Kalog telah memiliki jaringan sebanyak 79 kantor layanan yang terdiri dari 30 kantor cabang, 25 kantor perwakilan, dan 24 kantor agen. Lini bisnis yang dimiliki PT Kalog saat ini mencakup angkutan kontainer, pengelolaan area, angkutan semen, angkutan kurir BHP (barang hantaran potongan), angkutan air

galon, angkutan pasir, angkutan tepung terigu, *loading-unloading* batubara. Selain itu, PT Kalog telah melakukan kerja sama dengan pihak ketiga seperti pengelolaan area di Jakarta Gudang, Surabaya Pasar Turi, Benteng Miring, Sungai Lagoa, Kalimas, dan Waru.

Selama tahun 2016, PT Kalog mengembangkan beberapa lini bisnisnya seperti angkutan kontainer yang saat ini melayani angkutan Pertamina Lubricant, layanan angkutan rute Jakarta International Container Terminal (JICT)-Cikarang Dry Port (CDP) kapasitas 60 TEUS (*twenty-foot equivalent units*) setiap hari. Rencananya di tahun 2017, frekuensi perjalanan akan ditingkatkan menjadi dua kali perjalanan setiap harinya, dimana selama 2016 hanya meladeni satu kali perjalanan untuk rute tersebut. Sedangkan untuk angkutan non kontainer, PT Kalog bekerja sama dengan produsen baru untuk melayani angkutan semen kapasitas 800 ton/dua hari sekali menggunakan KA Bima yang menghubungkan Stasiun Kretek di Brebes, Jawa Tengah, dan Stasiun

Klari di Karawang, Jawa Barat dan telah berjalan sejak akhir 2015 lalu. Selain itu, PT Kalog juga melayani angkutan barang berbasis KA dengan kapasitas 20 TEUS rute Jakarta-Surabaya dan Surabaya-Semarang dengan jadwal perjalanan tiga kali seminggu. Pada tahun 2016 PT Kalog juga melakukan kerja sama dengan PT Makaramulya untuk *sharing* lahan terkait kegiatan bongkar muat angkutan batu bara di Stasiun KA Barang Nambo, Bogor, Jawa Barat.

Pada semester pertama tahun 2016, PT Kalog mengangkut 35.094 TEU's angkutan kontainer, 965.228 ton angkutan semen, 10.376 ton angkutan BHP kurir, 1.483.776 galon angkutan air galon, dan 1.986.865 ton Lo/Lo (*Lift-on/Lift-off*) angkutan batu bara. Untuk KA kontainer yang terintegrasi dengan Pelabuhan Tanjung Priok melalui JICT menuju CDP, sejak pertama kali beroperasi pada akhir Maret 2016 hingga November 2016 telah melayani sekitar 8.000 TEU's atau setara dengan 1.000 TEU's/bulan.

Terkait program pemerintah untuk mengembangkan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), PT Kalog telah melakukan kerja sama dengan pihak swasta untuk pengoperasian KA kontainer yang menghubungkan KEK Sei Mangkei-Pelabuhan Belawan, Sumatera Utara. KEK Sei Mangkei memiliki bisnis utama berupa industri kelapa sawit

dan karet. Selain itu juga terdapat beberapa bisnis pendukung seperti logistik, energi, elektronika, industri penunjang produksi, aneka industri, dan pariwisata. Produk-produk utama yang akan dihasilkan di antaranya adalah *fatty acid, fatty alcohol, surfactant*, biodiesel, dan biogas.

KA Kontainer KEK Sei Mangkei-Pelabuhan Belawan telah diujicoba dan diresmikan pada 5 Desember 2016, dan dijadwalkan beroperasi setiap dua hari sekali dengan stamformasi 15 GD atau setara 30 TEU's. Menurut Direktur Operasi dan Pemasaran PT Kalog Sugeng Priyono, operasional KA kontainer ini bertujuan untuk mendorong pertumbuhan industri di KEK Sei Mangkei serta mengoptimalkan angkutan barang berbasis KA, yang diharapkan berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi secara nasional. "Kalog optimistis layanan KA Barang relasi KEK Sei Mangkei-Pelabuhan Belawan mampu mendorong pengalihan beban jalan raya ke kereta api, yang juga akan mengurangi kerusakan jalan dan kemacetan. Kalog juga terus berupaya untuk fokus pada peningkatan layanan dan pemetaan peluang dengan prioritas pada konektivitas dan integrasi antara angkutan logistik berbasis kereta api dengan pelabuhan dan kawasan industri," urai Sugeng dalam keterangan resminya kepada *TruckMagz*.

Jumlah barang melalui transportasi Kereta Api menurut pulau 2013-2016 (Ribuan Ton)

Pulau Kereta Api	2013											
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep	Okt	Nov	Des
Jawa	606	551	613	621	669	753	784	501	728	789	1018	667
Sumatera	1548	1353	1570	1472	1468	1596	1635	1583	1577	1523	1552	1579
Total	2154	1904	2183	2093	2137	2349	2419	2084	2305	2312	2570	2246

Pulau Kereta Api	2014											
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep	Okt	Nov	Des
Jawa	760	808	793	704	792	881	684	842	1361	1135	1035	1447
Sumatera	1550	1466	1679	1648	2396	2598	1784	1857	1979	1821	1740	1703
Total	2310	2274	2472	2352	3188	3479	2468	2699	3340	2956	2775	3150

Pulau Kereta Api	2015											
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep	Okt	Nov	Des
Jawa	1023	760	766	768	834	850	587	821	816	959	987	899
Sumatera	1686	1496	1754	1568	1807	1955	2091	2060	1985	1885	1690	1988
Total	2709	2256	2520	2336	2641	2805	2678	2881	2801	2844	2677	2887

Pulau Kereta Api	2016									
	Jan	Feb	Mar	Apr	Mei	Jun	Jul	Ags	Sep	
Jawa	927	734	785	967	873	945	766	1019	936	
Sumatera	2014	1948	1944	1917	1810	2038	2045	1825	1996	
Total	2941	2681	2730	2883	2682	2983	2811	2844	2931	

Sumber: Badan Pusat Statistik (BPS)

Konektivitas dan Handling

Tidak dipungkiri jika akses dalam pendistribusian logistik ke berbagai daerah khususnya di Pulau Jawa, telah memanfaatkan transportasi barang berbasis KA. Seperti diungkapkan oleh Adhi Siswaya Lukman, Ketua Umum Gabungan Pengusaha Makanan dan Minuman Seluruh Indonesia (GAPMMI). "Industri kita juga mulai memanfaatkan angkutan kereta api karena sudah ada jalur *double track* yang cukup lumayan membantu pendistribusian produk makanan dan minuman. Hanya saja distribusi ke gudangnya masih mengandalkan truk karena memang jarak dari stasiun ke gudang-gudang tersebut cukup jauh," kata Adhi. Menurutnya, penggunaan moda KA masih terkendala beberapa hal. "Pertama, jadwal kereta tidak bisa fleksibel seperti menggunakan truk, karena kereta api sudah ada jadwal yang rutin. Kedua, masih tetap belum *connect* antara kereta api dengan gudang yang bersangkutan atau kawasan dan pusat-pusat industri. Kalau kereta api bisa masuk ke kawasan atau pusat-pusat industri itu akan lebih bagus. Selain itu, saya melihat pemerintah yang rencananya akan membangun pelabuhan baru seperti Pelabuhan Cilamaya itu dihentikan. Seharusnya itu bisa dibangun untuk membantu distribusi dari kawasan industri dan idealnya ada jalur kereta api menuju pelabuhan sehingga kemacetan di jalan berkurang. Tapi kelihatannya masih belum ada keputusan dari pemerintah sampai saat ini," papar Adhi.

Hal senada terkait relasi jalur KA dengan kawasan industri juga diungkapkan oleh Sekjen DPP Organisasi Angkutan Darat (Organda) Ateng Haryono. "Jika kereta api dari satu tempat terhubung dengan kawasan industri pasti efektif. Tetapi saat ini tidak bisa begitu, sehingga didukung oleh angkutan darat. Jika bicara skala logistik kita bisa mensinkronkan dua sisi ini (angkutan KA dan truk). Tapi sekarang ini keadaannya seolah saling bersaing, seolah tidak efektif, efisiensi jadi rendah. Karena untuk jarak jauh bisa lewat KA dan bisa lebih murah sebab KA itu untuk jarak jauh bagus sekali dalam logistik. Tetapi saya tidak yakin mereka cukup serius



Gemilang Tarigan, Ketua Umum DPP
Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia
(Aprindo)

menangani itu. KA itu kan didukung negara. Kalau di angkutan penumpang ada PSO sehingga tarif bisa lebih murah sehingga wajah KA penumpang menjadi berubah. Misi selanjutnya yang harus dilakukan adalah mengubah wajah KA logistik," kata Ateng.

Sementara Ketua Umum DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) Gemilang Tarigan menyatakan, moda transportasi barang berbasis KA masih menerapkan model *double handling*. "Artinya begini, satu kali proses *handling* untuk menurunkan

dari truk dan menaikkan ke atas dek kereta barang saat keberangkatan, dan ketika sampai tujuan juga satu kali lagi proses *handling*-nya untuk menurunkan dari KA dan menaikkan lagi ke truk. Ini yang membuat biayanya menjadi naik. Sementara kalau pakai truk hanya sekali proses *handling*-nya saat menaikkan dari gudang dan menurunkannya di lokasi tujuan. Kemudian kecepatannya, kereta api itu berangkatnya biasanya sore hari saja. Kalau sampai Surabaya keesokan harinya. Misal kita mengirim kontainer sore hari ke stasiun tidak langsung diangkut sore itu juga, melainkan keesokan harinya itu pun sore hari baru diangkut pakai kereta api. Sampai di Surabaya pagi keesokan harinya lagi. Selain itu, belum semua jalur kereta api itu *double track*, jadi kalau berpapasan dengan kereta penumpang di jalur tunggal pasti yang disuruh menunggu adalah kereta barang. Sehingga kecepatannya tidak terlalu berbeda jauh dengan menggunakan truk dalam pengiriman barang. Volume atau daya angkut kereta api itu juga terbatas, karena satu rangkaian kereta api yang menarik 40 kontainer itu sudah panjang sekali," papar Gemilang.

Menurut Gemilang, penyelenggaraan moda transportasi barang berbasis KA masih perlu dilakukan peningkatan layanan terkait efisiensi. "Pertama *interchange* moda perlu dibenahi, artinya kereta api dengan *trucking* ini mestinya jangan banyak *handling*-nya supaya proses bongkar muat menjadi lebih *seamless*. Caranya dengan peralatan yang lebih efisien dan efektif. Seperti halnya di negara maju, kereta api membawa muatannya model bertingkat dan tersusun rapi dalam setiap rangkaiannya, sehingga volumenya lebih banyak. Kemudian *handling*-nya tidak perlu lagi kontainer ditaruh dulu di bawah, tapi bisa langsung ditarik sama *tractor head* (truk). Saya tidak ada kekhawatiran akan berkurangnya muatan truk ini, karena biar pun sebanyak apa pun muatan kereta api tetap harus pakai truk untuk mengantar barang sampai ke gudang akhir," tutup Gemilang.



HINO300 Series

110 SDB
Mikrobus 4 Roda | 110 PS

110 SDL
Truk Ringan 4 Roda | GVW 5.2 Ton

130 HD
Truk Ringan 6 Roda | GVW 8.25 Ton

DUTRO

PANJANG UMURNYA

PT HINO MOTORS SALES INDONESIA
Wisma Indomobil II, Jl Letjen MT. Haryono Kav. 9, DKI Jakarta 13330
Hino Customer Care Center: ☎ 0.800 100 4466 @ hino.hotline@hino.co.id
www.hino.co.id f HinoID | Fanpage: Hino Indonesia @HinoID





Swasta Siapkan Kapal Ro-Ro Kargo tanpa Sopir

Naskah : Citra D.Vresti Trisna, Sigit Andriyono, Antonius Sulistyo
Foto : Pebri Santoso, Giovanni



Dentoro Surya, Presiden Komisaris PT Arpeni Pratama Ocean Line

Konsep tol laut dari Pemerintah Indonesia digadang-gadang sebagai *backbone* dalam upaya menekan biaya logistik domestik terkait transportasi barang mengandalkan jalur perairan, yang notabene merupakan potensi besar sumber daya alam di Indonesia. Konsep ini dicanangkan agar lebih memberikan porsi yang lebih besar dalam penggunaan moda transportasi laut karena selama ini yang terjadi seolah bangsa ini membelakangi jalur laut dan laut dianggap kurang potensial untuk lebih dieksplorasi.

Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi menyatakan, pihaknya saat ini sedang berupaya mengelola jalur laut agar dapat lebih dimaksimalkan penggunaannya terutama dalam pendistribusian logistik nasional guna menekan biaya logistik. "Memang kami sedang mengatur tol laut ini. Meskipun kami sudah melakukan subsidi untuk program tol laut yang pada ujungnya hanya bertahan 1-2 hari. Setelah itu barang dikuasai kembali oleh pihak rentenir. Karena itu kami membuat yang namanya Rumah Kita dan bertugas mengonsolidasikan barang serta mendistribusikan barang secara bertahap. Rumah Kita juga bertugas mengonsolidasikan barang atau muatan balik," ujar Menteri Budi. Terkait muatan balik, menurut Menteri Budi, Kementerian Perhubungan telah mendelegasikan tugas kepada PT ASDP Indonesia Ferry sebagai BUMN untuk mengembangkan akses pendistribusian logistik di dua lokasi penting di kawasan Indonesia timur, yaitu

Timika dan Maluku. "Jadi ASDP selain memiliki gudang juga ada tim logistik yang menciptakan produk apa saja yang baik di sana. Karena di Merauke sudah banyak padi, Maumere di NTT itu penghasil daging dan sebagainya," cetusnya.

Menurut Menteri Budi, jika upaya mengembangkan jalur transportasi logistik melalui laut ini berhasil maka tidak perlu membentuk dikotomi antara laut dan darat karena jalur mana yang paling efisien itu yang akan berjalan. "Oleh karena itu, pemerintah akan memberikan subsidi baik untuk BUMN maupun swasta agar industri ini mencapai satu titik ekonomis yang baik. Karena selama ini waktu tunggu di Pelabuhan Ketapang Banyuwangi dan di Pelabuhan Padangbai bisa sampai 3-4 jam,





karena kapalnya juga terbatas. Saya juga pastikan yang dari Surabaya sampai Lembar akan ekonomis, begitu juga dari Panjang menuju Jakarta. Pada skala ekonomis akan beralih secara otomatis," katanya. Konsep pelayaran jarak dekat atau *short sea shipping* (SSS), menurut Menteri Budi, juga menjadi satu harapan baru. Pemerintah berencana menggandeng pihak swasta sebanyak mungkin sehingga peran pemerintah sebagai regulator saja.

"Dalam konteks ini, BUMN dan swasta harus berkompetisi secara sehat. Kriterianya untuk pihak swasta dengan memberikan cara-cara yang lebih ekonomis, cara yang lebih menyelesaikan masalah. Tetapi di posisi asosiasi atau pengusaha harus lebih berinteraksi lagi dengan

pihak terkait seperti Bulog dan pengusaha pengumpul barang. Tanpa interaksi biaya logistik kita akan mahal sekali karena angkutan balik selalu kosong. Hal ini juga yang menjadi alasan truk tidak menggunakan kapal-kapal ini," urai Menteri Budi.

Sementara itu Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yukki Nugrahawan Hanafi mengatakan, jika ingin serius meningkatkan kinerja logistik nasional maka tidak bisa dilakukan secara parsial. Bukan masalah jalur laut atau darat yang lebih diutamakan, tetapi menurut Yukki ada hal penting yang selama ini dilupakan yaitu payung hukum di bidang logistik. "Kita punya banyak komoditi unggulan seperti karet, kelapa sawit, tekstil, otomotif,

perikanan. Tapi semua sektor itu tidak saling terintegrasi dengan Kementerian Perdagangan, dan selama ini masih jalan sendiri-sendiri. Sejak dua tahun lalu kami telah mengusulkan untuk dibentuk badan logistik nasional, *task force* di bidang logistik dan transportasi seperti yang sudah lama diterapkan oleh negara tetangga kita, Thailand. Mereka sudah terintegrasi antara pelabuhan laut, bandar udara, kereta api, transportasi daratnya semua direncanakan. Menurut saya, logistik itu harus *by design* dan tidak bisa diselesaikan sepenggal-sepenggal karena kita harus bicaranya skala nasional," beber Yukki.

Yukki menjelaskan, Indonesia belum memiliki payung hukum di bidang logistik dan transportasi barangnya, sementara Sislognas

yang menjadi *master plan* tertinggi tidak terdengar lagi. "Kalau berbicara logistik dan transportasi itu harus terlebih dahulu mengacu kepada konsep *supply chain*. Bicara *supply chain* harus berbasis pada komoditi, dan terakhir kita harus ada payung hukumnya sebagai aturan mainnya. Bicara aturan main tentunya harus membuat satu rencana strategis jangka pendek, menengah, dan jangka panjang. Prinsipnya adalah *ship follow the trade* (moda transportasi mengikuti perdagangan), bukan *trade follow the ship* (perdagangan mengikuti moda transportasi). Angkutan barang baik itu jalur darat, laut maupun udara semua akan mengikuti perdagangan. Perdagangannya ke mana itu lah yang akan berangkat. Pelabuhan secanggih apa pun atau *airport* sehebat apa pun, kalau tidak ada perdagangan di sana tidak ada yang bergerak," kata Yukki.

Permasalahan Short Sea Shipping

Presiden Komisaris PT Arpeni Pratama Ocean Line Oentoro Surya mengatakan, Indonesia secara spesifik merupakan negara kepulauan dengan model *ocean block* yang menghubungkan pulau-pulau dalam wilayah kedaulatannya. "Sebetulnya yang menjadi *bottleneck* saat akan menyeberang antarpulau seperti dari Merak ke Bakauheni, atau yang lainnya, umumnya sekarang ini masalahnya adalah sopir truk dan pemilik truk agak sulit untuk mengubah konsep pemikirannya dari jalan darat untuk pindah ke laut. Sejak 2012 sudah dikeluarkan Keppres yang di dalamnya ada satu *clausa* mengenai SSS atau *short sea shipping* atau pelayaran jarak dekat. *Short sea shipping* itu jawabannya adalah pakai kapal Ro-Ro untuk mengurangi beban di jalan, dan sebagai penggantinya truk naik ke kapal," kata Oentoro.

Menurut Oentoro, jalan di laut lebih bebas hambatan. PR-nya sekarang adalah bagaimana jalur darat yang sudah padat ini bisa dipindahkan ke jalur laut menggunakan kapal Ro-Ro. "Kami coba lakukan konsep Ro-Ro kargo tanpa sopir, jadi truk itu saya anggap kargo dan sopir cukup *standby* di pelabuhan untuk mengantar dan menjemput. PT Arpeni Pratama Ocean Line sebagai pemilik kapal dan operator, jenis usahanya lebih ke *general cargo*. Namun untuk Ro-Ro kargo ini sesuai jenis usahanya yang fokusnya lebih ke logistik laut, kita membangun PT baru dan namanya belum ada karena masih kami cari. Program Ro-Ro kargo tanpa sopir ini memang masih perlu edukasi kepada para sopir dan pengusaha angkutan.



Faik Fahmi, Plt. Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry

Head truck-nya tidak ikut. Masuk ke kapalnya seperti biasa disetiri kemudian naik memutar ke atas seperti gedung parkir bertingkat karena kapal yang kita pakai itu ukurannya besar sekali dengan 17-18 ribu GT (bobot kapal) dan GRT (kapasitas ruangan) mencapai 6.500 GRT dengan dua dek bertingkat. Kemudian *trailer* parkir dan *head truck* dicopot dan keluar dari kapal. Trailer diganjal atau diberi penopang khusus dan semua roda trailer diikat agar tidak bergerak selama berlayar. Nanti di tujuan dijemput lagi pakai *head truck*," beber Oentoro.

Oentoro menambahkan, model angkutan dengan konsep Ro-Ro kargo tanpa sopir ini sudah diterapkan di negara-negara Skandinavia. "Dengan Ro-Ro kargo ini semuanya bisa dimuat mau dimensi panjang, pendek, atau pun tinggi semuanya bisa naik. Semacam *multipurpose shipment*. Rencana kami akan mengoperasikan dua kapal dulu, ke depannya akan kami operasikan empat kapal untuk rute Jakarta-Surabaya dengan jadwal pagi-sore agar setiap hari bisa terlayani. Kami melayani rute yang paling padat dulu, Jakarta-Surabaya. Kalau ini selesai mungkin kami akan membuka rute Jakarta-Medan. Kalau seandainya rute Jakarta

langsung ke Sumatera bisa berjalan maka beban di Pelabuhan Merak-Bakauheni akan turun dan hanya untuk mobil-mobil penumpang," katanya. Kesiapan pihak Pelindo untuk program Ro-Ro kargo ini, lanjut Oentoro, pihaknya belum mendapatkan kepastian dari Pelindo II selaku pengelola Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. "Jadi saya mungkin pakai fasilitas milik PT Indonesia Kendaraan Terminal (IKT). Kami sudah menjalin kerja sama dan akan *sign agreement* dengan IKT. Kawasan ini biasa digunakan untuk pengiriman mobil-mobil baru dari pabriknya. Kalau nanti Ro-Ro kargo ini sudah jalan, satu trailer berisi enam unit mobil langsung masuk ke kapal dalam satu trailer sekaligus. Jadi kita harus bikin simpel," papar Oentoro.

Sementara Ketua Umum Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (Gapasdap) Khoiri Soetomo menyayangkan perizinan terkait bisnis pelayaran di Indonesia. Khoiri mencontohkan lintasan penyeberangan Merak-Bakauheni. Saat ini di lintasan tersebut baru memiliki lima pasang dermaga, baik yang dimiliki oleh ASDP Indonesia Ferry sebagai BUMN yang ditugasi pemerintah untuk mengelola pelabuhan maupun salah satu dermaga yang dimiliki oleh pihak swasta.

"Artinya dengan jumlah yang lima pasang dermaga saja itu kondisinya sudah berbeda-beda, tidak 100% bisa diandalkan. Sementara jumlah izin kapal yang ada di Merak-Bakauheni hingga saat

ini sudah ada 59 kapal. Idealnya satu pasang dermaga boleh melayani lima kapal saja. Kalau ada lima pasang dermaga dalam pengertian semua dermaga kondisinya sehat semua, kapasitasnya katakanlah besar semua, kualitasnya bagus semua, kedalaman alurnya juga mencukupi kedalaman semua, itu seharusnya hanya untuk 25 armada kapal. Kalau 25 kapal ini pemerintah mewajibkan setiap pasang dermaga harus ada satu cadangan kapal jika sewaktu-waktu ada kendala teknis, maka tambah lima kapal dan totalnya hanya 30 kapal di lintasan Merak-Bakauheni. Tapi sekarang jumlah kapal sudah 59 kapal, sisanya yang 29 kapal menganggur dan bukan sebagai kapal cadangan. Sehingga saat ini kapal-kapal di jalur Merak-Bakauheni hanya bisa beroperasi selama 12 hari dalam sebulan. Kalau 12 hari beroperasi dalam satu bulan, mau dihitung pakai kalkulator buatan mana pun, bisnis ini tidak layak dan tidak sehat," beber Khoiri.

"Di tengah-tengah kami mengalami kekurangan pendapatan karena terbatasnya waktu operasional, harga *spare parts* yang semakin tinggi, ditambah UMR yang tidak pernah turun, kami harus melihat perusahaan kapal baru dijejalkan di lintasan kami dengan diberikan subsidi dari APBN, kemudian dengan enaknya membuat jalur baru yang itu menghimpit lintasan anggota kami. Kalau mau memberikan subsidi ya berikanlah kepada semua terutama kepada mereka yang sudah terlanjur lahir, sudah terlanjur hidup puluhan tahun di situ

dan menderita berilah itu ransum makanan, jangan mendatangkan penduduk baru. Kalau mau diberikan subsidi berilah kepada kami terlebih dulu, baru kepada yang baru tadi. Yang sudah terjadi sekarang ini hanya subsidi ke BUMN terutama untuk jalur Surabaya-Lombok, itu akan mematikan lintasan Ketapang-Gilimanuk dan Padangbai-Lembar yang merupakan jalur kami," keluh Khoiri.

Menanggapi keluhan Khoiri, Plt. Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry Faik Fahmi menyatakan, pihaknya saat ini sedang menata ulang lintasan-lintasan yang dioperasikan oleh ASDP. "Kalau di Merak-Bakauheni sebenarnya sudah cukup padat karena di jalur ini sudah dioperasikan 59 kapal baik oleh ASDP maupun oleh swasta, ASDP sendiri punya sembilan kapal di Merak-Bakauheni. Sehingga dari sisi produktivitas, dalam sebulan kapal yang bisa beroperasi di Merak-Bakauheni rata-rata hanya bisa beroperasi sekitar 12 hari selama satu bulan. Jadi sisanya menganggur karena harus bergantian dengan kapal lainnya. Jadi kami coba mendorong agar produktivitas kapal-kapalnya bisa meningkat. Jadi ke depannya kami akan lebih fokus ke wilayah-wilayah timur untuk mendorong penambahan frekuensi maupun penambahan lintasan-lintasan baru. Tapi di lintasan-lintasan yang sudah padat ini bukan berarti frekuensinya berkurang karena kapal dikurangi, tapi produktivitas kapalnya yang dinaikkan dari yang tadinya hanya bisa beroperasi 12 hari dalam

sebulan kami dorong paling tidak bisa dipakai 20-25 hari dalam sebulan, jadi dua kali lipat produktivitas kapalnya," jelas Faik.

Tarif Ferry Jarak Jauh v.s. Kapal Ro-Ro

Baru saja pemerintah membuka jalur pelayaran ferry jarak jauh yang diamanatkan kepada ASDP Indonesia ferry. Kapal yang menempuh rute jauh Surabaya-Lembar berangkat dua kali seminggu. Menurut H. Dwi Supervisor ASDP Indonesia Ferry Cabang Surabaya sementara ini masih menggunakan satu kapal. "Jadi kapal KM Legundi ini yang bolak-balik. Untuk penambahan kapal, belum ada konfirmasi dari pusat karena masih melihat pangsa pasar. Tarif yang ada diatur sepenuhnya oleh Kemenhub. Bukan kami yang menentukan harga. Kami juga tidak bisa bermain harga di situ," jelas Dwi.

General Manager PT Naga Surya Agus Indaryanto yang punya trayek ke Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur, memiliki perhitungan terkait pengiriman jalur darat via Pulau Bali. Pria yang akrab disapa Ian ini membandingkan perhitungan tarif kapal ferry jarak jauh Surabaya-Lembar dengan menggunakan jalur darat melalui penyeberangan antarselat menggunakan kapal Ro-Ro.



Khoiri Soetomo, Ketua Umum Gabungan Pengusaha Nasional Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (GAPASDAP)

Menurut Dwi estimasi waktu tempuh mereka 22 jam. "Kemungkinan lebih karena menunggu antrian masuk dermaga. Untuk ukuran kapal di atas 5.000 GT harus menggunakan jasa pandu, jasa tunda jadi kapal tidak sandar sendiri. Biasanya yang agak lama itu di situ. Proses itu membutuhkan waktu sekitar satu jam," katanya. Jika cuaca cerah dan ombak normal kapal ferry Ro-Ro memerlukan waktu sekitar 20 jam. "Tetapi kami informasikan kepada penumpang tetap dengan estimasi tadi, yaitu 22 jam dengan adanya proses tadi. Jika penumpang mengetahui waktu tempuh 22 jam, dan ternyata semua lancar bisa dicapai dalam 20 jam itu kan bagian servis kami ke penumpang." tambahnya.

Sedangkan Ian menyadari memang waktu tempuh jalur darat terdapat selisih sekitar 15 jam, dari hitungan maksimal perjalanan

darat 48 jam ditambah *loading-unloading* selama 2 hari. "Perbedaan itu terletak pada batasan truk trailer masuk Pulau Bali. Diperbolehkan masuk Bali setelah jam 9 malam. Sehingga ada perbedaan waktu yang sangat besar di situ. Jika tanpa memasukkan pembatasan truk masuk Pulau Bali, waktu tempuh jalur darat hanya 22 jam," terangnya. Semisal biaya perjalanan dengan kapal bisa Rp 5 juta dalam satu trip, artinya pulang pergi Rp 10 juta, saya ikut ferry, karena lebih murah. Tetapi jika satu kali trip Rp 10 juta atau bahkan lebih, itu sama saja," tambahnya. Ian mengatakan bahwa angkutan darat hanya mendapatkan efisiensi di BBM, karena truk diam saat naik kapal. Selain itu ada risiko, menurut Ian truk yang sering naik kapal bisa terkena efek negatif uap laut, material logam bisa lebih cepat berkarat. "Hanya sekitar 12 jam kami di laut sisanya perjalanan darat.

Tetapi ada selisih sudah terlihat. Belum lagi ada jadwal kapal. Dengan jadwal kapal seminggu sekali satu kapal pulang-pergi, artinya satu kapal bolak-balik Surabaya-Lembar dan Lembar-Surabaya ini tidak sesuai. Karena bisa jadi saya masih harus menunggu kedatangan kapal," ujarnya.

Ian berharap ke depannya agar feri jarak jauh bisa lebih baik, poin pentingnya adalah ketersediaan kapal. "Karena pengiriman barang tidak bisa disamakan dengan perjalanan orang. Perjalanan kendaraan harus menghitung biaya seefisien mungkin. Otomatis harus jeli menghitung pengeluaran di kapal yang lebih murah, ketersediaan kapalnya, jadwal kapal yang bisa menyesuaikan dan beban tambahan asuransi sehingga bagi *trucking* lebih menarik mengetahui komponen biaya yang harus dikeluarkan. Jarang sekali pemain *trucking*

Ilustrasi Tarif Ferry Jarak Jauh v.s. Kapal Ro-RO

JALUR DARAT

Surabaya – Ketapang	325 km
Gilimanuk – Padangbai	178 km
----- +	
Jumlah	502 km

BBM Surabaya – Lombok
1 liter kendaraan trailer untuk 1,8 km
Harga solar Rp 5.150

Biaya solar 502
----- = 278,8 liter
1,8
278,8 liter x Rp 5.150 = Rp 1.436.277

Biaya kapal dan kawalan

Untuk ukuran truk trailer 40 feet kepala *head tractor* engkel

Kapal Pulang Pergi Ketapang-Gilimanuk Rp 1.510.000

Kapal LCT Pulang Pergi Padangbai-Lembar naik Rp 13.500.000

Kawalan

- Gilimanuk-Denpasar Rp 1.200.000

- Denpasar-Padangbai Rp 800.000

----- +

Rp 17.010.000

Untuk perjalanan satu trip yaitu ----- : Rp 8.505.000

2

Total Biaya Darat Surabaya-Lembar satu trip

Rp 8.505.000 + Rp 1.436.000 = Rp 9.941.000

Tarif layanan ferry jarak jauh Surabaya-Lombok:

Golongan IX: Rp 10.234.000 (Tarif belum termasuk biaya jasa pelabuhan)

Selisih biaya antara Kapal Ferry Surabaya-Lembar & Jalur darat Surabaya-Lembar

Rp 10.234.000 – Rp 9.941.000 = Rp 293.000

LAMA PERJALANAN

1. Kapal Ferry Surabaya-Lembar 21 Jam

2. Jalur darat Surabaya-Lembar

- Surabaya – Ketapang 10 jam

- Ketapang – Gilimanuk 1 Jam

- Gilimanuk – Padangbai 6 Jam

- Padangbai – Lembar 5 Jam

----- +

22 Jam

ke NTB dan NTT. Jika tidak pernah ada trayek kesan bisa *overcost*. Melihat komponen dan berbagai kemungkinan di jalan, kami tinggal atur perjalanannya sehingga tidak ada *overtime*," tegas Ian.

Plt. Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry Faik Fahmi memberikan gambaran untuk membandingkan tingkat efisiensi menggunakan feri jarak jauh Surabaya-Lembar. "Dari Surabaya-Denpasar-Lombok itu kalau lewat darat butuh waktu 48 jam, menggunakan angkutan darat menyeberang dua kali lewat Pelabuhan Ketapang Banyuwangi-Pelabuhan Gilimanuk Bali dan Pelabuhan Padangbai Bali-Pelabuhan Lembar di Lombok Nusa Tenggara Barat. Tapi dengan *long distance ferry* hanya butuh waktu 21 jam, bahkan di lintasan pertama bisa diselesaikan hanya dalam waktu 19 jam. Pertama dari sisi waktu menjadi lebih singkat, sehingga bagi para pemilik truk ini bisa meningkatkan produktivitas truk mereka. Menurut perhitungan pemilik truk, kalau selama ini satu truk dalam satu bulan bisa menyelesaikan tiga ritase (Surabaya-Lombok p.p.) dalam satu bulan. Sedangkan dengan pola *long distance ferry* rute Surabaya-Lombok ini, satu truk bisa menyelesaikan delapan ritase p.p. dalam sebulan. Artinya, satu truk produktivitasnya hampir setara dengan tiga truk yang menggunakan jalur darat, itu dari sisi waktu. Melihatnya juga harus dari sisi utilitas truk itu sendiri yang bisa lebih produktif, selain itu juga bisa mengurangi biaya pemeliharaan kendaraan," jelas Faik.

Hal lain lagi yang ingin dicapai dari pola *long distance ferry* rute Surabaya-Lombok ini, menurut Faik, karena pemerintah daerah Bali sering mengeluhkan terkait kemacetan karena banyaknya truk yang melintas. "Kalau dihitung berdasarkan data statistik, volume truk yang masuk dari Surabaya menuju ke Denpasar bisa sampai 1.700 truk/hari, dan yang langsung menyeberang ke Lombok itu sekitar 200-an truk. Jadi ini sudah cukup signifikan memengaruhi kepadatan jalan raya yang ada di Bali, yang selama ini menimbulkan kemacetan sehingga banyak komplain dari para turis yang datang ke Bali karena menjadi kurang nyaman, ini juga salah satu alasannya. Di samping itu, karena truk ini muatannya berat sehingga menimbulkan biaya pemeliharaan jalan yang jauh lebih tinggi, dengan inisiatif yang kami lakukan paling tidak ini bisa mengurangi beban di jalan raya dan mengurangi truk yang melintasi wilayah-wilayah *tourism* di Bali," ujar Faik.

Program Ferry Jarak Jauh memang masih baru bagi pengusaha transportasi barang, namun pihak ASDP terus berupaya melakukan promosi lebih agresif lagi. "Terkadang kalau untuk sesuatu yang baru itu orang masih ragu-ragu, dan melihat respons dari orang lain terlebih dulu baru kemudian mereka mengikuti. Kami memang punya keterbatasan kapal-kapal yang dipakai untuk *long distance ferry*, karena selama ini kami fokusnya bukan *long distance ferry*. Jadi dari sisi frekuensi dan jumlah kapal yang dimanfaatkan untuk *long distance ferry* ini yang

masih terbatas, ini juga satu hal yang memang menjadi tantangan bagi ASDP karena total kapal kalau bicara dari sisi GT hanya ada lima kapal yang di atas 5.000 GT," tuturnya.

"Ferry jarak jauh sebenarnya sudah dilayani oleh Pelni, namun ASDP (Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan) sesuai namanya itu sudah tidak cocok untuk mengoperasikan ferry jarak jauh karena di laut lepas yang standar kapalnya tidak sama dengan ASDP. Untuk rute Jakarta-Surabaya pemerintah minta harus jalan, tapi ASDP masih dalam proses mengkaji. Sementara kami sudah mengkaji sejak dua tahun lalu, tapi memang kami belum mendapatkan *assurance* atau jaminan dari Pelindo untuk memberikan kami lahan dan dermaga," kata Oentoro.

TRUCKMAGZ

PREMIUM BUSINESS TRUCK

MONTHLY MAGAZINE

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



Graha Gramaron 2nd Floor
Jalan Bunguran 23-25 Surabaya.
+6231 3556677. info@arveo.co.id



Kapal Komplementer bukan Substitusi Truk

Sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, Indonesia memiliki potensi besar di sektor maritim. Tidak hanya kaya akan sumber daya laut, moda transportasi laut sejatinya menjadi *backbone* dalam setiap proses pendistribusian logistik ke seluruh penjuru Tanah Air. Menurut Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, masyarakat Indonesia belum melihat laut sebagai halaman depan melainkan masih menganggapnya sebagai halaman belakang rumah mereka. Sehingga potensi yang ada di lautan Indonesia tidak dapat dimaksimalkan dengan baik. "Sektor pariwisata sudah beberapa yang bisa dilakukan, tetapi dalam hal angkutan ini terlihat persentase penggunaan jalur darat itu masih dominan di atas 90%, sementara jalur laut kurang dari 10%. Padahal laut ini anugerah dari Tuhan yang harus kita manfaatkan sekaligus kita pelihara," kata Menteri Budi.

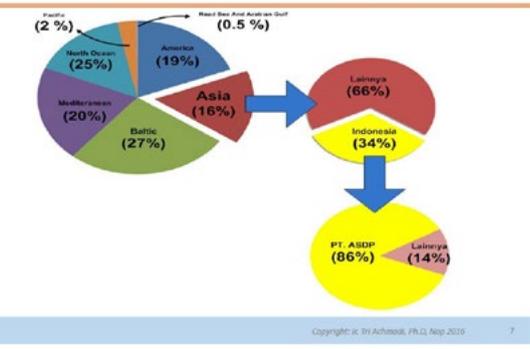
Benua Asia memiliki wilayah lautan sebesar 16% dan merupakan yang terbesar di Laut Utara dan Mediterania. Di Asia, Indonesia menguasai 34% wilayah laut dan ASDP (Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan) lebih dominan. "Ini menunjukkan bahwa pemain swasta tidak tertarik menggunakan ferry. Banyak pelaku usaha tidak tertarik ferry. Padahal itu luar biasa karena kapal ferry punya keandalan, tingkat keselamatan, fleksibel, efisiensi, dan efektif. *By design* kapal ferry Ro-Ro (*Roll On-Roll Off*) sudah menjanjikan. Ini yang bisa digunakan untuk mengembangkan kata kunci yang bisa dipakai untuk mengembangkan lintasan jarak jauh," urai Tri Achmadi, Ketua Jurusan Transportasi Laut Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS).

Penggunaan moda angkutan laut dengan kapal ferry, menurut Tri, sejatinya sangat cocok diterapkan di negara dengan karakteristik kepulauan seperti Indonesia. Ferry Ro-Ro merupakan moda transportasi yang sangat unik. Tri mengatakan, kapal ferry diperkenalkan pertama pada tahun 1851 dan berkembang dengan pesat sejak

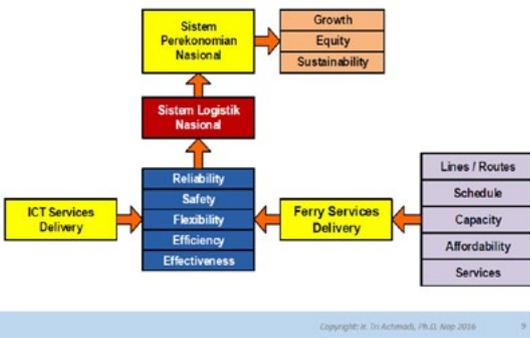
1985. "Jika dibandingkan semua jenis kapal, ferry Ro-Ro seperti kapal sapu jagat karena bisa membawa jenis barang apa pun. Ferry dipakai di banyak negara-negara di Eropa, Mediterania, maupun Amerika yang bisa mengangkut penumpang dan truk. "Akan sangat aneh kalau Indonesia yang isinya pulau kalah dengan empat wilayah lain di dunia yang didominasi daratan. Ini merupakan tantangan, bagaimana kapal ferry Ro-Ro bisa merevolusi angkutan logistik dan positifnya bisa mengurangi beban jalan. Resep itu terbukti sukses di negara lain dan menjadi satu langkah luar biasa jika kita mau menggunakan metoda ini," kata Tri.

Tri menjelaskan, jika angkutan laut diberikan subsidi yang setara dengan angkutan darat, justru akan memberikan kesetaraan dalam bisnis. "Kalau jalur darat dan laut ini diberikan kesetaraan bermain mestinya bisa berimbang seperti yang terjadi di Eropa dan Jepang. Jadi subsidi bukan barang haram. Selama dia bisa memberikan efek persaingan yang sama. Terjadi masalah jika tidak ada kesetaraan di antara para pemain pasar. Hal ini penting untuk Indonesia karena kalau ada apa-apa dengan jalur darat ada sistem yang *mem-backup*. Dua moda transportasi ini bukan untuk dipersaingkan atau dipertandingkan. Di negara mana pun jika ada keadaan darurat di darat bisa langsung beralih ke laut. Sebaliknya jika ada apa-apa di laut bisa lewat darat. Justru ini harusnya menjadi komplementer bukan substitusi. Tujuannya adalah saling melengkapi. Angkutan laut juga tidak bisa meng-cover 100% kepulauan yang ada karena kapasitasnya juga pasti terbatas dan harus dipandang sebagai sebuah kombinasi bukan persaingan bisnis. "Kita tidak boleh bertumpu pada satu moda transportasi. Harus lebih dari satu moda transportasi dan itu nanti diberi kesempatan dan kesetaraan level bermain yang sama. Itu peran pemerintah. Jadi pemerintah harus memastikan semua pemain yang ada di dua moda itu punya kesetaraan," urai Tri.

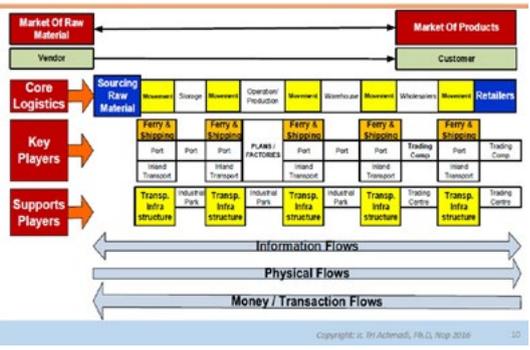
Persentase Angkutan Penyeberangan Dunia



Ferry dalam Kerangka Logistik Nasional



Peran Ferry dalam Rantai Logistik



Ferry Jarak Jauh

Pemerintah Indonesia melalui PT ASDP Indonesia Ferry sebagai BUMN yang ditunjuk sebagai pengelola angkutan laut di Tanah Air, telah memperkenalkan program angkutan laut jarak jauh atau dikenal dengan sebutan ferry jarak jauh (*long distance ferry*) untuk rute khusus dari Surabaya, Jawa Timur menuju Lembar di Lombok, Nusa Tenggara Barat. “Kalau dulu orang beranggapan bahwa ferry ASDP hanya sebagai jembatan

penyeberangan antar-daratan yang terpisah oleh perairan, padahal sebenarnya peran-peran lain bisa kita lakukan salah satunya adalah dengan *coastal ferry*, seperti *long distance ferry* atau ferry jarak jauh, untuk melayani rute khusus dari Surabaya ke Lembar di Lombok,” ujar Faik Fahmi, Plt. Direktur Utama PT ASDP Indonesia Ferry kepada *TruckMagz*.

Faik menyatakan, program ferry jarak jauh ini merupakan salah satu terobosan yang dilakukan pemerintah terkait dengan masalah biaya logistik dan pariwisata. “Terkait dengan biaya logistik tentu saja diharapkan terobosan yang kami lakukan ini bisa menurunkan biaya logistik, dan faktanya memang kami banyak diapresiasi oleh para pengusaha logistik dan pemilik truk, di mana program ini merupakan satu terobosan yang bisa menurunkan biaya logistik secara cukup signifikan,” ujarnya.

Rute angkutan laut jarak jauh yang akan dibuka pada 2017, menurut Faik, sedang dilakukan pengkajian untuk membuka *long distance ferry* rute Jakarta-Surabaya dengan rencana transit di Cirebon atau Semarang, atau nantinya justru akan dibikin model *direct*. “Itu target kami berikutnya. Memang tantangannya akan berbeda, karena Jakarta-Surabaya fasilitas jalan rayanya sudah bagus apalagi di 2019 nanti rencananya sudah tersambung *toll to toll*. Jadi memang harus kami perhitungkan dengan cermat, apakah kira-kira ini bisa menguntungkan pengusaha logistik atau tidak. Saya juga terus berkoordinasi dengan para pengusaha logistik untuk minta *feedback* dari mereka. Kalau jalur Surabaya-Lembar sudah jelas-jelas menurunkan waktu tempuh, tapi untuk rute Jakarta-Surabaya ini paling tidak truk butuh waktu sekitar 20-25 jam, sementara hitungan kami dengan menggunakan ferry jarak jauh Jakarta-Surabaya butuh waktu 30 jam. Memang masih agak lebih lama jika menggunakan jalur laut. Ini juga masih kita pelajari apakah menguntungkan atau tidak dan dari sisi biayanya. Karena biasanya kalau lewat tol, biaya mereka jauh lebih menurun dibanding kalau mereka lewat non-tol,” ujar Faik. Menurut Faik, pihaknya telah menyiapkan beberapa armada kapal yang memang bisa melayani angkutan *long distance ferry* rute Jakarta-Surabaya, dan jika program ini berjalan sesuai maka ASDP akan menggunakan Kapal Port Link 3 dengan kapasitas angkut hingga 300 kendaraan dan 1.000 penumpang.

Sedangkan untuk *coastal shipping* juga menjadi salah satu strategi dari PT ASDP Indonesia Ferry khususnya di wilayah timur Indonesia seperti Papua, yang fasilitas daratannya masih belum terbuka seluruhnya. “Jadi kami sekarang ini banyak menggunakan *coastal shipping*, yaitu pelayaran menyusuri



Budi Karya Sumadi, Menteri Perhubungan RI

Tri Achmadi, Ketua Jurusan Transportasi Laut Fakultas Teknologi Kelautan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS)

pinggir pantai, dan di Papua pola-pola itu sudah kami lakukan. Pola *coastal shipping* ini bisa untuk rute jarak jauh maupun rute jarak pendek. Fungsinya bisa digunakan untuk memotong jalur darat, bisa untuk mengatasi masalah karena daratnya

Potensi Rute/Trayek Ferry Jarak Jauh



sudah padat dengan *traffic*, atau bisa jadi karena daratnya memang belum tersedia infrastruktur jalan raya sehingga digunakan alternatif *coastal shipping*. Banyak kapal-kapal kita menggunakan pola *coastal shipping* dan masuk kategori *long distance ferry* juga, karena cukup jauh jaraknya lebih dari 100 mil. Sekitar 35% jumlah feri yang kami miliki termasuk kategori *long distance ferry* yang mampu berlayar lebih dari 100 mil atau sekitar 187 km. Bobotnya macam-macam tergantung dari kapasitas yang akan diangkut, tapi kapal yang di atas 5.000 GT hanya ada lima unit dan selebihnya kapal ukuran 3.000 GT, 2.000 GT, dan yang di bawah 1.000 GT juga banyak," urai Faik.

Keseimbangan Pengiriman

Berdasarkan jenis komoditas yang dapat diangkut mulai dari *raw material* sampai *retailer* semua memerlukan penanganan menggunakan moda angkutan laut. Sehingga kapal Ro-Ro dari sisi desain perlu diperhatikan terkait stabilitas. Sebab masih banyak kasus dalam hal keamanan dan keselamatan pelayaran yang dipicu oleh kecelakaan di

kapal ferry Ro-Ro. Tri Achmadi mewanti-wanti terkait hal sekat kedap serta penanganan muatan. "Muatan harus diatur agar tidak rusak. Kru kapal juga harus terlatih. Semua aturan *safety* yang paling berat sudah diterapkan di industri ferry Ro-Ro. Penggunaan teknologi kapal ferry Ro-Ro juga sangat berpeluang mereduksi biaya logistik antar-titik tersebut. Aliran barang terjadi dari tempat yang berdekatan seperti dari Jatim-Bali atau Bali-Lombok dst. Pasar ferry Ro-Ro mulai dari Panjang-Jakarta, baik yang menyeberang maupun yang menyisir pantai cukup berpotensi," jelasnya. Secara teoritis, lanjutnya, kapal ferry Ro-Ro juga bisa digunakan sebagai angkutan multimoda. "Kami pernah riset tahun 2012 tentang biaya *maintenance* jalan. Angkutan darat banyak menikmati insentif sedangkan angkutan laut tidak menerima. Jika di negara lain sudah menghitung polusi atau kebisingan, maka teknologi kapal ferry Ro-Ro ini yang paling mungkin untuk multimoda. Memang tidak secara *direct* sebagai substitusi dari angkutan darat tetapi komplementer yang benar karena dia berfungsi sebagai jembatan perjalanan," katanya.

Menurut Tri, untuk masa depan yang perlu ditata adalah kesamaan level *playing gate* jika memang industri angkutan bahari ini akan didorong sebagai salah satu terobosan dalam rangka memberikan ruang logistik dengan fleksibilitas penggunaan ferry Ro-Ro secara mudah. "Agar pelaku swasta atau pengguna logistik secara bertahap beralih. Rencana ke depan dengan penambahan rute baru yang merupakan terobosan, yang memberi bukti bahwa teknologi ini bisa menurunkan biaya logistik. Juga perlu diperhatikan muatan balik yang banyak kosong itu harus beres. Itu tugas pemerintah untuk memaksimalkan," kata Tri.

Terkait muatan balik yang banyak kosong, Faik Fahmi mengatakan bahwa kunci untuk bisa menurunkan biaya logistik adalah jumlah *shipment* harus *balance*. "Sekarang ini dari Jakarta ke wilayah timur misalnya ke Papua biaya logistik masih tinggi karena hanya bisa mengisi dari satu sisi, dari Jakarta saja penuh tapi kapal balik lagi ke barat itu kosong sehingga biayanya dibagi dua.

Jadi kata kuncinya harus bisa terisi penuh dari dua sisi. Agar bisa terisi di dua sisi maka di wilayah timur harus dibangun pusat-pusat ekonomi baru yang bisa memanfaatkan sumber daya lokal setempat," urai Faik. Ia menambahkan, pemerintah harus bisa membuka akses lebih banyak di pusat-pusat ekonomi baru terutama untuk di wilayah-wilayah timur dengan kantong-kantong ekonomi yang bisa menghasilkan suatu produk yang pada akhirnya bisa dikirim ke wilayah barat seperti ke Jawa. Sehingga barang yang dikirim seimbang, kalau ini bisa dilakukan akan bisa menurunkan biaya logistik. Karena sekarang ini dari Jakarta ke Papua biayanya masih di atas Rp 15 juta/kontainer (20 feet). Bandingkan dari Jakarta ke Shanghai hanya Rp

4,5 juta karena dari dua sisi penuh," papar Faik.

Sementara Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Danang Parikesit menyebutkan, ada dua aspek yang perlu diperhatikan. "Bagi yang angkutannya memiliki *competitive market*, maka permasalahan adalah menurunnya *demand*. Sedangkan bagi yang sifatnya pionir, maka tantangannya adalah ketersediaan *budget* pemerintah untuk layanan keperintisan. Kalau *demand* dan komitmen *budget* sudah dapat lebih diprediksi maka industri ini akan mengurus hal lain yang masih tersisa," ujar Danang.

Wakil Ketua Indonesian National Shipowners Association (INSA) Darmansyah Tanamas berpendapat,

pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah akan meningkat seiring program pemerintah yang mulai bergulir seperti pusat logistik ikan. "Di situ diharapkan akan ada industri baru yang muncul dan berharap dapat kemudahan fiskal juga. Kalau ini tumbuh berarti ada kargo di situ sehingga ada keseimbangan kargo antar-daerah luar dan dalam. Kalau di atas 50% dari kapasitas muatan kami (*cargo return*) itu sudah bagus. Pernah dulu di bawah 50% tapi menurut saya itu belum bagus," kata Darmansyah.

Naskah:

Citra D.Vresti Trisna, Sigit Andriyono, Antonius Sulistyoo

Foto : Pebri Santoso, Giovanni

TATA MOTORS

ULTRA NYAMAN

ULTRA TANGGUH

ULTRA FLEKSIBLE

ULTRA AMAN

ULTRA MODERN

THINK NEW.
THINK ULTRA.

Switch to Ultra Business Vehicles.



INTRODUCING

TATA
ULTRA

- THE BUSINESS UTILITY VEHICLE -

125HP LIGHT TRUCK • FULL AIR BRAKE • LEBAR 2,2 METER • PANJANG BAK 6 METER & 4,3 METER

JAKARTA: Jawa Indie Motor, Jakarta Pusat, Tel. 021-3192 6429/30; Surya Tata Mobilindo, Cikarang Barat, Bekasi, Tel. 021-8910 5051; Abadi Jaya Mitra, Serpong, Tel. 021-5422 0555. CIANJUR: Cahaya Abadi Mobilindo, Tel. 0263-263 758. PURWOKERTO: Djoko Motor, Tel. 0281-643 559. SOLO: Tata Mandiri Sentosa, Tel. 0271-725 606. SURABAYA: Hanata Auto, Tel. 031-592 4333. MALANG: Promotor Aga Perdana, Tel. 0341-410 000. BANYUWANGI: Dinamika Sukses Milenium, Tel. 0333-414 777. TULUNG AGUNG: Terang Utama Abadi, Tel. 0355-33 77 89. JOMBANG: Terang Utama Abadi, Tel. 0321 87 8282. DENPASAR-BALI: Bali Bima Sakti Motor, Tel. 0361-84 666 34/35. PEKANBARU: Eka Oto Sejahtera, Tel. 0761-44 957. LAMPUNG: Simpurn Mobil Lampung, Tel. 0828 8059 8282. MEDAN: Trans Niaga Perdana, Tel. 0822 7373 7755. CIREBON: PT Pratama Transindo, Tel. 0231-88 00 798/99. BANDUNG: PT Pratama Transindo, Tel. 022-600 2916. JAMBI: PT Selaras Anugerah Indah, Tel. 0741 65780. MAKASSAR: PT Celebes Prima Sejahtera, Tel. 0411-4672 888/777. SEMARANG: PT Mulia Tata Lestari, Tel. 024-831 8160/844 0518/831 3452.

CALL (TOLL-FREE)
0-800-1-828200
PLAY STRONG



*Syarat dan ketentuan berlaku. Mana yang tercapai terlebih dahulu.

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

www.tatamotors.co.id

fataTataMotorsID

@TataMotorsID

TatamotorsID



TOL TERUS DIKEBUT

Naskah : Antonius Sulisty
Foto : Pebri Santoso, Giovanni

Distribusi logistik melalui jalur darat di Indonesia saat ini masih didominasi moda transportasi angkutan darat sebesar 91,25% melalui jalan raya dan kereta api sebesar 0,63%. Sementara transportasi laut 7,07%, transportasi udara 0,05%, transportasi sungai 0,01%, dan angkutan penyeberangan 0,99%. Khusus di Pulau Jawa sebagai pusat perekonomian nasional, penggunaan moda transportasi barang masih didominasi angkutan truk sebesar 99,7%, angkutan laut 0,2%, dan kereta api hanya 0,1%.

Menurut Kasubdit Perencanaan dan Pemrograman Konservasi Jalan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Slamet Mulyono, memang porsi dari jalan ini sangat besar dalam program pembangunan infrastruktur nasional. “Kondisi jalan kita tahun 2015 untuk jalan nasional sudah mencapai 47.017 km yang sebelumnya hanya 38.000 km, sehingga perlu biaya yang semakin besar. Memang kami akui infrastruktur jalan masih belum optimum, dan kami juga dituntut untuk bekerja lebih cepat untuk mencapai target kemantapan jalan tahun 2019,” ujar Slamet. Saat ini, lanjut Slamet, pemerintah tengah membangun jalan tol Trans Jawa di mana terdapat delapan ruas tol dengan total panjang total mencapai 498,23 km, mulai dari Pejagan di wilayah Jawa Tengah hingga Surabaya, Jawa Timur yang ditargetkan selesai pada 2019 mendatang.



Dadan M. Ramdan

Kasubdit Angkutan Barang
Direktorat Angkutan
Multi Moda

Ditjen Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan RI

Pemerintah Indonesia mulai 2017 mulai membangun dua jalur tol baru, yaitu Tol Jakarta-Cikampek II elevated dan Tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar (KLBM). Penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) kedua tol tersebut telah dilakukan pada 5 Desember 2016, antara Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) Tol Jakarta-Cikampek II (Elevated), yaitu konsorsium PT Jasa Marga (Persero) Tbk. dan PT Rangi Sugiron Perkasa, bersama BUJT Tol KLBM, yaitu PT Waskita Bumi Wira (WBW) yang disaksikan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimoeljono.

Proyek Jalan Tol Jakarta-Cikampek II (Elevated) direncanakan akan dibangun mulai triwulan II 2017 dan ditargetkan beroperasi pada 2019 dengan masa konsesi selama 45 tahun. Konstruksi direncanakan dimulai pada semester I 2017 dengan target LHR pada 2019 sebesar 21.718 kendaraan dengan nilai investasi Rp 12,22 triliun. Jumlah lajur yang akan dibangun sebanyak 2x2 lajur untuk tahap I dan 2x3 untuk ultimate. Kontrak konstruksi pada pembangunan Jalan Tol Jakarta-Cikampek II (Elevated) menggunakan Contractor Pre Financing (CPF) di mana kontraktor akan mendanai proyek terlebih dahulu.

Menteri Basuki mengatakan, salah satu yang perlu diperhatikan dalam pembangunan kedua jalan tol tersebut adalah metode kerja dan manajemen pengendalian konstruksi serta tetap memperhatikan estetika pada lokasi pembangunan. "Hal ini terutama saat pembangunan jalan tol Jakarta-Cikampek II elevated, mengingat jalan tol ini akan dibangun tepat pada media jalan tol Jakarta-Cikampek *existing*," ujarnya.

Pembangunan jalan Jakarta-Cikampek II elevated sepanjang 36,4 km akan membentang dari Cikunir hingga Karawang Barat yang ditujukan agar lalu lintas jarak jauh yang menuju Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur dapat mengakses koridor Jakarta-Cikampek dengan melalui ruas tersebut sehingga waktu tempuh lebih pendek. Rencananya pembangunan jalan

tol Jakarta-Cikampek II (Elevated) terdiri dari sembilan seksi, yaitu Seksi Cikunir-Bekasi Barat (2,99 km), Seksi Bekasi Barat-Bekasi Timur (3,63 km), Seksi Bekasi Timur-Tambun (4,34 km), Seksi Tambun-Cibitung (3,30 km), Seksi Cibitung-Cikarang Utama (4,46 km), Seksi Cikarang Utama-Cikarang Barat (2,72 km), Seksi Cikarang Barat-Cibatu (3,16 km), Seksi Cibatu-Cikarang Timur (2,45 km), dan Seksi Cikarang Timur-Karawang Barat (9,79 km).

Sedangkan Tol KLBM dengan panjang 38,29 Km terbagi menjadi empat seksi, yakni Seksi I Krian-Kedamen (9,5 km), Seksi II Kedamen-Boboh (9,1 km), Seksi III Boboh-Bunder (10,57 km), dan Seksi IV Bunder-Manyar (9,12 km) dengan total investasi kedua jalan tol ini mencapai lebih dari Rp 28 triliun.

Pembangunan dua jalur tol baru di Pulau Jawa ini diharapkan dapat membantu meningkatkan pelayanan jalan Tol Jakarta-Cikampek *existing* yang telah menjadi salah satu ruas utama distribusi barang dan jasa sejak pertama kali dioperasikan pada 1988. Sejalan dengan kebutuhan lalu lintas, Jasa Marga telah melakukan pelebaran secara bertahap pada ruas Jalan Tol Jakarta-Cikampek yang semula hanya memiliki jumlah lajur 2x2 kini sebagian besar telah memiliki jumlah lajur 2x4. Saat ini volume lalu lintas telah melebihi kapasitas ruas jalan tersebut dengan V/C Rasio tertinggi mencapai 1,51, yang artinya volume lalu lintas telah melebihi 1,51 kali dari kapasitas jalan tersedia. Di sisi lain, ruas Jalan Tol Jakarta-Cikampek sudah tidak dapat dilakukan pelebaran kembali, sehingga konstruksi Jalan Tol Jakarta-Cikampek II (Elevated) yang berupa jalan layang dibangun di atas jalan tol *existing* dengan jumlah lajur 2x2 dengan nilai investasi mencapai Rp 16 triliun.

Proyek jalan tol ini merupakan proyek yang diprakarsai oleh pihak swasta di luar rencana Pemerintah. Untuk investasi pembangunan jalan tol tersebut, Konsorsium Jasa Marga dan PT Rangi Sugiron Perkasa mendirikan PT Jasamarga Jalan layang Cikampek di mana

kepemilikan saham Jasa Marga adalah sebesar 80% dan PT Ranggi Sugiron Perkasa sebesar 20%. Pengusahaannya juga merupakan proyek-proyek prakarsa pertama jalan tol yang menggunakan mekanisme penjaminan. Dengan hal tersebut, diharapkan dapat menurunkan risiko investasi, meningkatkan bankability sehingga meningkatkan minat swasta dan perbankan untuk berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur. Dan diharapkan dapat menjadi salah satu solusi dalam mengatasi kepadatan lalu lintas di wilayah sekitarnya, terutama memperlancar arus distribusi logistik menggunakan kendaraan angkutan truk. Sehingga diharapkan dapat memberikan dampak ekonomis dalam biaya operasional bagi para pemilik armada angkutan barang ini.

Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) Barang

Pemetaan pergerakan kendaraan truk dan barang sudah terhenti sejak diterbitkannya KM No.69 Tahun 1993 sebagai kebijakan deregulasi pemerintah saat itu terkait perizinan angkutan barang. Kasubdit Angkutan Barang Direktorat Angkutan Multi Moda Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Dadan M. Ramdan mengatakan, Kemenhub hanya memiliki data pergerakan barang khusus angkutan B3 (Barang Berbahaya dan Beracun) dan angkutan khusus. "Data tersebut kami peroleh berdasarkan laporan realisasi angkutan dari pengusaha angkutan B3 dan angkutan khusus saja. Tapi sejak diterbitkannya KM 69 Tahun 1993 kami tidak punya data angkutan barang lagi, karena pemerintah menetapkan deregulasi perizinan saat itu. Sejak tahun 1993 kami tidak punya data jumlah mobil barang, meskipun bisa saja ditanyakan ke kepolisian berdasarkan STNK, tapi belum tentu valid karena

mungkin saja sudah tidak aktif atau bahkan sudah ada yang *scrab*. Kami juga tidak punya data jumlah muatan yang diangkut, tujuannya dari mana ke mana, biaya angkutnya berapa," ungkap Dadan.

Terkait pendataan mobilitas kendaraan maupun muatan, lanjut Dadan, mengacu pada konsep revisi KM 69 Tahun 1993 tentang angkutan barang maka dapat ditelusuri melalui pendataan. "Pendataan ini bisa lewat jembatan timbang yang per Januari 2017 sudah dikelola oleh pemerintah pusat, bisa lewat survei ATTN (Asal Tujuan Transportasi Nasional) Barang yang tahun 2016 sudah dilakukan khusus untuk angkutan barang. Dan satu lagi mungkin butuh konfirmasi dan kesepakatan, dengan suatu perangkat yang dipasang di setiap mobil barang seperti RFID misalnya atau apa saja yang bisa merekam pergerakan kendaraan dan muatannya," tambah Dadan.

Menurut Kasubag Evaluasi dan Pelaporan Transportasi Antarmoda

Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang) Kemenhub Rizal Arifudin, tahun 2016 telah dilakukan survei terkait pergerakan barang dan logistik di seluruh Indonesia. "Tahun ini kami melakukan survei khusus untuk angkutan barang secara keseluruhan mulai dari moda angkutan truk, kereta api, kapal laut, dan pesawat terbang. Survei ini dinamakan Survei Asal Tujuan Transportasi Nasional atau ATTN barang. Data dari hasil survei secara finalnya baru dirilis secara resmi akhir Desember 2016 atau awal 2017," kata Rizal kepada *TruckMagz*.

Jaringan transportasi yang direpresentasikan dalam survei ATTN barang ini merupakan pemodelan sistem transportasi nasional maupun sistem transportasi regional, yang terdiri dari seluruh jaringan transportasi multimoda. Mulai dari jaringan jalan raya, jaringan angkutan laut, jaringan angkutan udara dan jaringan kereta api. Untuk sistem transportasi nasional semua jaringan multimoda tersebut akan

direpresentasikan dalam model, di mana khusus untuk jaringan jalan raya yang direpresentasikan hanya jalan negara. Sedangkan untuk sistem transportasi regional, jaringan transportasi yang direpresentasikan tidak seluruh moda. Untuk sistem transportasi regional Pulau Jawa, jaringan moda yang direpresentasikan meliputi jaringan perkeretaapian dan jaringan jalan raya, di mana pada jaringan jalan yang direpresentasikan adalah jalan negara dan jalan provinsi. Sedangkan untuk sistem transportasi

regional Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara dan Papua, jaringan moda yang direpresentasikan adalah jaringan angkutan laut dan jaringan jalan raya. Sementara untuk jenis komoditasnya dikelompokkan ke dalam 13 jenis barang atau muatan.

No	Kelompok Barang / Muatan	Jenis Barang / Muatan
1	Minyak dan Gas Bumi	Minyak Bumi (Crude Oil), Kondesat, BBM, Gas LNG, Gas LPG, Aspalt, Produksi minyak cair lainnya.
2	General Cargo	Tekstil / produk tekstil, Furniture, Minyak goreng kemasan, Kerajinan tangan, Mesin dan suku cadang barang elektronik, Produk karet, Besi baja dan hasil metal lainnya, makanan dan minuman kemasan, Pulp dan produk kertas, kendaraan bermotor, tembakau dan rokok, Teh, Gula, Garam, dan muatan lainnya.
3	Batu Bara	Semua jenis hasil penambangan batu bara
4	Kayu dan Olahan Primer	Kayu gelondongan, olahan kayu primer, wood materials, hasil hutan lainnya, potongan kayu
5	Minyak Kelapa Sawit Mentah	Semua jenis beras
6	Minyak dan Gas Bumi	Minyak Sawit (Crude Palm Oil, CPO) Minyak Kelapa (Coconut Oil)
7	Pupuk	Semua jenis pupuk
8	Semen	Semua jenis semen
9	Bahan Galian Tambang	Biji besi, pasir / batuan, bahan galian dan tambang lainnya
10	Biji-Bijian Lainnya	Biji coklat, Biji gandum, Biji kopi, Muatan butiran lainnya, selain hasil pertanian, barang tambang dan galian
11	Muatan Cair dan Bahan Kimia Lainnya	Bahan-bahan kimia, Minyak goreng, Muatan cair bukan minyak
12	Bijian Hasil Pertanian	Kedelai, Kacang-kacangan, Kopra, Hasil pertanian lainnya
13	Sayur, Buah-Buahan, dan Ikan Segar	Ikan / hasil laut, Daging, Buah-buahan, Sayur-sayuran, Binatang hidup, Hasil pertanian / ternak / laut lainnya



Tingginya jumlah kendaraan, dalam skala nasional maupun di DKI Jakarta yang belum menjalani uji KIR terbilang cukup tinggi. Berdasarkan data yang berhasil dihitung oleh Aptrindo, jumlah truk di seluruh Indonesia yang belum menjalani uji KIR sebesar 40% dari jumlah truk yang ada. Sedangkan untuk wilayah DKI Jakarta, tercatat 46% truk yang belum di uji KIR. Di sisi lain, fasilitas uji KIR yang terdapat di setiap daerah tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang tumbuh dengan cepat setiap tahunnya. Hal ini mendorong pemerintah dan asosiasi

disebabkan oleh kendaraan yang mogok di jalan. "KIR adalah kegiatan yang sangat penting karena pada 2015, berdasarkan data Polantas Polri, korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas yang tercatat sudah lebih dari 26.000 jiwa. Dengan jumlah tersebut, berarti dalam sehari terjadi 75-80 kecelakaan. Jumlah ini tergolong besar. Banyak nyawa terenggut akibat kecelakaan. Selain itu, akibat emisi kendaraan yang buruk menjadi penyebab penyakit TBC di Indonesia," katanya.

Puji tidak menafikkan bila faktor penyebab kecelakaan di Indonesia memang beragam. Beberapa faktor penyebab kecelakaan tersebut, yaitu 67% masalah pengguna jalan, 5% masalah kendaraan, 6% masalah infrastruktur jalan dan karena sebab lain 24%. Tingginya jumlah kecelakaan tersebut, kata Puji, membuat pemerintah mengeluarkan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) yang telah digagas sejak 2011 dan rencananya bakal dilaksanakan hingga 2035 mendatang. Selain itu, upaya pencegahan juga dilakukan dengan keluarnya Instruksi Presiden No. 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan dengan target mewujudkan 5 pilar aksi keselamatan. "Pilar ke tiga adalah *safe vehicle*. Kementerian Perhubungan adalah koordinator program tersebut dengan salah satu fokus utamanya yaitu penyelenggaraan dan perbaikan prosedur uji berkala," jelas Puji.

Salah satu upaya perbaikan prosedur uji berlaka yang dilakukan pemerintah adalah dengan melakukan kajian-kajian secara rutin, seperti FGD yang melibatkan

PIHAK SWASTA JADI PENYELENGGARA UJI KIR MINIM ANTRIAN, PRODUKTIVITAS NAIK

Teks: Citra D. Vresti Trisna
Foto: Pebri Santoso

untuk kembali membuka wacana KIR swasta yang sebelumnya telah dibuka pemerintah melalui SKB antara Kementerian Perhubungan dengan Kementerian Perdagangan. Selain itu, kesempatan membuka uji KIR swasta dan bengkel ini juga upaya untuk mendukung kelancaran dan keamanan di jalan.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Puji Hartanto mengatakan, uji KIR merupakan upaya pemerintah dalam menjamin keselamatan para pengguna jalan dan menjaga kelestarian lingkungan dari pencemaran emisi kendaraan. Uji KIR juga menjadi upaya memperlancar arus barang dari kemacetan yang

berbagai pihak yang berkaitan dengan uji KIR. Meski demikian, Puji menuturkan bila kendala utama dalam menyelenggarakan perbaikan uji berkala adalah tidak seimbangnya jumlah unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor dengan pertumbuhan kendaraan, yang rata-rata per tahun naik 20%. Oleh karena itu, kata Puji, bila mengacu pada pasal 53 ayat 3, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pihak yang dapat melakukan uji KIR selain unit pelaksana pengujian pemerintah kabupaten atau kota, adalah Agen Pemegang Merk (APM) dan swasta yang telah mendapat izin dari pemerintah.

"Agar penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor dapat lebih profesional, efektif, dan efisien serta memberikan manfaat nyata bagi masyarakat, Kementerian Perhubungan melakukan beberapa langkah, salah satunya adalah pemberian izin pelaksanaan uji berkala kepada bengkel APM dan pihak swasta serta menyiapkan strategi penyelenggaraan pengujian berkala kendaraan bermotor pada masa yang akan datang," jelas Puji.

Terkait pelibatan swasta dalam pelaksanaan uji berkala kendaraan, Direktur Jendral Industri Logam, Mesin, Alat Transportasi dan Elektronika, I Gusti Putu Suryawirawan menuturkan sejak tahun 1999 dan di awal 2000, pemerintah telah menetapkan bila Indonesia sudah tidak lagi sentralistik. Menurutnya, pihak Kementerian Perdagangan dan Kementerian Perdagangan pernah membuat Surat Keputusan Bersama



Puji Hartanto, Direktur Jendral Perhubungan Darat

(SKB) tentang bengkel umum kendaraan bermotor atau yang berkaitan dengan pembinaan bengkel dan upaya memberdayakan bengkel menjadi alat untuk melakukan inspeksi untuk memberikan KIR.

"Kemenperin sejak tahun 2001, melalui Kemenperindag Nomor 191/MPP/Kep/6/2001 telah menunjuk dua lembaga independen untuk menguji bengkel secara baik dan benar. Ada beberapa surveyor independen yang bisa dipakai berdasarkan mutu, fasilitas yang dimiliki, SDM mekanik, dan manajemen sistem informasinya. Kami siap mendukung kebijakan Kemenhub apabila kelak bengkel menjadi tempat KIR. Jadi bisa independen atau kerja sama dengan UPT yang ada," papar Putu.

Menurut Putu, langkah yang diambil Kemenperin merupakan jawaban atas perubahan yang sangat cepat, khususnya di bidang industri otomotif. Sedangkan di sisi lain, industri tidak dapat dilepaskan dari jasa perawatan. Karena,

menurut Putu, alat transportasi darat atau industri otomotif ini memiliki peran yang cukup penting pada perekonomian nasional, di samping industri otomotif yang sudah mapan beserta komponen dan industri penunjang yang dalam hal ini merupakan perbengkelan. Menurut Putu, untuk menindaklanjuti sebuah bengkel bisa dimanfaatkan sebagai bengkel inspeksi dan *maintenance*, pertama kendaraan sudah ada dan benar. Kemudian ke Korlantas minta nomor plat agar dapat beroperasi.

"Kalau dari sisi bengkel harus baik dan benar dulu baru kemudian Kementerian Perhubungan dapat melakukan sertifikasi yang menyatakan boleh melakukan pengujian KIR dan memberikan rekomendasi. Jadi kami menjadi regulator yang menyiapkan Nomor Standar Prosedur dan Kriteria (NSPK) saja. Kemudian kami berfungsi sebagai auditor. Sedangkan operatornya boleh siapa saja, baik itu bengkel atau pun swasta," ujar Putu.



Uji KIR merupakan upaya pemerintah menjamin keselamatan para pengguna jalan dan menjaga kelestarian lingkungan dari pencemaran emisi kendaraan.

Gaikindo Dukung dengan Jaringan 1.000 Bengkel

Terkait rencana pemerintah untuk memberikan peluang kepada pihak swasta dan bengkel untuk melakukan uji KIR, Gaikindo selaku asosiasi yang mewakili APM di seluruh Indonesia, menyambut baik upaya tersebut. Ketua Umum Gaikindo, Yohanes Nangoi menyebutkan bila dalam tiga tahun terakhir ini jumlah kendaraan yang diproduksi rata-rata satu juta kendaraan setiap tahun dan sebagian besar diperuntukkan untuk pasar domestik. Dengan tambahan satu juta lebih per tahun, kata Nangoi, 25% dari satu juta kendaraan atau sekitar 250.000 kendaraan tersebut perlu diuji KIR.

"Sampai tahun 2015 itu ada sekitar 2,3 juta kendaraan yang harus di KIR. Kalau satu tahun harus di KIR sampai dua kali, maka ada 4,6 juta kendaraan harus di KIR. Nah permasalahannya ke depan

adalah bahwa dengan meningkatnya GDP kita per kapita yang saat ini sudah sekitar 3.500 dolar AS lebih dan kemungkinan akan naik ke 5.000 dolar AS, Indonesia akan meningkat ke arah sana. Sehingga kalau hitungan saya dalam waktu 2,3 tahun bisa tercapai. Pasar Indonesia kalau sekitar 2 juta, berarti 25% atau 500.000 kendaraan harus di KIR. Ini luar biasa sekali," papar Nangoi.

Nangoi menuturkan, kewajiban dari pihak APM selaku produsen kendaraan bermotor adalah mempersiapkan *after sales service*.

Karena, kendaraan yang keluar dari pabrikan itu selalu dalam kondisi paling prima. Sedangkan seiring waktu kondisi kendaraan tersebut akan mengalami penurunan *performance* sehingga butuh diservis. Menurutnya, adanya bengkel dan pengujian rutin kendaraan perlu dilakukan agar kondisinya selalu prima. Ia tidak ingin melihat truk yang ada di jalan tol berhenti beroperasi karena patah as karena tidak rutin melakukan servis. Sehingga sebagai APM, maka pihaknya bertanggung jawab untuk menyediakan layanan purnajual.

"Nah, di sini satu inisiatif dari Kementerian Perhubungan terutama Dirjen Perhubungan Darat mengajak Gaikindo untuk bersama-sama. Kami punya lebih dari 1.000 bengkel di seluruh Indonesia. Kami mencoba mengembalikan kendaraan itu yang sudah dipakai menjadi kondisi prima. Misalkan kami menguji rem, kami tidak akan melihat rem itu berfungsi atau tidak, melainkan kami akan menginjak rem itu dulu. Kalau normal, baru kami lihat dari bawah apakah ada minyak rem yang bocor atau tidak. Baru kemudian kami nyatakan kendaraan itu layak jalan," kata Nangoi.

Nangoi mengaku bila sampai hari ini pihaknya telah melakukan *after sales service* kepada kendaraan komersial dan non-komersial. Ia mengaku siap apabila harus melayani kontrol kelayakan kendaraan dan menunggu keputusan yang ada. "Proses pelayanan di jaringan bengkel kami sangat cukup banyak macamnya tapi hampir seragam cara pengetesannya. Apakah itu mobil Hino, truk Mitsubishi atau truk Isuzu, semuanya berbeda

standarnya tapi dalam hal keselamatan dan fungsi sudah disetarakan sesuai dengan keinginan atau pun aturan yang dibuat oleh Kementerian Perhubungan dan Perindustrian," ujarnya.

Aptrindo Siap Jadi Penyelenggara Uji KIR

Komitmen pemerintah untuk melibatkan sektor swasta sebagai penyelenggara KIR juga disambut baik oleh Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo). Menurut Wakil Ketua Umum Aptrindo Sugi Purnoto, Aptrindo menyanggupi permintaan dari Kementerian Perhubungan, yang dalam hal ini Dirjen Perhubungan Darat untuk menjadi pengelola KIR swasta. Menurut dia, kesanggupan ini didasari karena menjadi penyelenggara KIR swasta juga merupakan program dari Aptrindo DKI. Selain itu, kesanggupan ini juga didasari oleh keluhan anggota, terutama lahan parkir yang sudah *over* baik di tempat uji KIR di Ujung Menteng dan Cakung Cilincing.

"Tingginya jumlah truk di seluruh Indonesia yang belum diuji KIR disebabkan karena banyak kendaraan yang usianya sudah tua atau lebih dari 10 tahun. Kalau ditotal, truk yang belum diuji KIR secara nasional jumlahnya mencapai 40%. Dampak dari tingginya jumlah kendaraan yang belum diuji KIR adalah mereka kucing-kucingan dengan aparat," kata Sugi.

Sugi menampik bila penyelenggaraan KIR swasta merupakan bentuk kekecewaan dari KIR yang diselenggarakan pemerintah. KIR swasta yang diselenggarakan Aptrindo DKI, kata Sugi, merupakan kegiatan untuk melakukan efisiensi. Karena lahan untuk uji KIR yang diselenggarakan pemerintah saat ini sempit dan tidak sebanding dengan jumlah truk. "KIR itu dibangun tahun 1980-an. Kalau tahun sekarang, pertumbuhan kendaraan bisa 5.000 persen. Sementara proses yang dilakukan enam bulan sekali sehingga tidak lagi memenuhi kapasitas yang ada. Jadi yang utama adalah KIR swasta itu lebih pada konteks KIR saat ini tidak mampu menampung. Keluhan yang dirasakan pengusaha truk hari ini, terutama di Jakarta adalah proses mengantri yang lama. Ini menjadi kendala bagi pengusaha, karena ketika KIR tidak berlaku, truk ditilang dan mengeluarkan biaya yang ekstra besar," kata Sugi.

Hal senada juga disampaikan Ketua Aptrindo DKI

Jakarta Mustajab. Menurutnya, di DKI Jakarta jumlah pengusaha truk yang telah melakukan KIR hanya 54%. Sedangkan 46% sisanya belum melakukan KIR. Penyebab tingginya jumlah kendaraan yang belum diuji KIR, Mustajab mengaku bila keterbatasan fasilitas KIR yang diselenggarakan pemerintah tidak dapat menampung jumlah kendaraan yang ada. "Itulah mengapa Aprindo DKI Jakarta membuat terobosan untuk menyelenggarakan KIR swasta bekerja sama dengan TUV dari Jerman yang spesialis di bidang pengujian dan memang ahli di bidang

menarik dari segi bisnis. Karena, menurut dia, menjadi penyelenggara KIR merupakan servis tersendiri bagi anggota Aprindo karena memang setiap truk milik pengusaha wajib diuji KIR. Di sisi lain, yang kerap menjadi masalah adalah banyak anggota yang mengeluhkan adanya pungutan saat KIR. "Masa mau baik kok harus nambah bayar ini-itu. Makanya dengan KIR swasta ini adalah untuk kepentingan Aprindo sendiri dan yang mengelola adalah Aprindo sendiri dan semuanya di bawah kontrol pemerintah. Jadi semua kepentingan bisa terpenuhi, baik pemerintah dan pengusaha," katanya.

Menurut Mustajab, harapan dari adanya KIR swasta yang ia selenggarakan tersebut diharapkan dapat memberikan contoh kepada anggota lainnya agar taat dengan KIR. Karena, selama ini dalam hal persaingan usaha, pengusaha lokal masih kalah dengan transporter asing lantaran tata kelola perusahaan angkutan lokal masih belum sepenuhnya profesional. Hal inilah yang membuat pengusaha lokal berdaya saing rendah. Sedangkan perusahaan angkutan lain saat ini sudah taat asas, sehingga perusahaan lokal juga harus melakukan hal yang sama agar dapat bersaing.

Terkait standar yang dipakai dalam pelaksanaan KIR, Aprindo tetap menggunakan standar yang ditetapkan oleh pemerintah. Karena, menurut Sugi, acuan, juklak, juknis, dan SOP uji KIR harus sesuai dengan yang ditetapkan pemerintah. Namun, yang membedakan hanya pada kapasitas dan kemudian teknologi



Sugi Purnoto, Wakil Ketua Umum Aprindo

sarana-prasarana dan mendunia. Makanya kami jajaki untuk bekerja sama dengan mereka dan kami tinggal menyelenggarakan," ujarnya.

Menurutnya, saat ini pihak Aprindo DKI Jakarta tengah gencar melakukan komunikasi dengan Kementerian Perhubungan guna mengkaji mengenai peluang dan tantangan penyelenggaraan KIR swasta. "Problem kami sebagai penyelenggara uji KIR swasta itu adalah mengenai tarif. Kalau tarif pemerintah yang saat ini berlaku itu tidak menarik, karena tidak ada profit margin. Oleh karena itu kami meminta pemerintah untuk membuat kebijakan harga yang bisa dipakai untuk semua. Pemerintah sudah memahami soal hal ini dan sudah merumuskan bersama dengan kami," tuturnya.

Mustajab mengaku, bila dilihat dari sisi bisnis menjadi penyelenggara KIR swasta tersebut tidak

yang semakin maju. "Semua poin dalam melakukan uji berkala harus sama. Akibat dari semakin maju teknologi uji KIR adalah akurasi dalam pengujian. Semua anggota Aprindo harus senang dengan adanya akurasi hasil KIR. Karena, truk yang ada di jalan akan semakin sedikit yang mogok dan mengurangi polusi yang berlebihan. Inilah mengapa pengusaha truk harus melakukan rekondisi," kata Sugi.

Meski harga yang ditetapkan lebih mahal daripada KIR yang diselenggarakan pemerintah, Sugi dan Mustajab sama-sama optimis bila prospek KIR swasta yang diselenggarakan Aprindo DKI dapat

membantu anggota dan pemerintah. Sugi menuturkan bila, mahal atau tidaknya KIR swasta tersebut sangat relatif. Karena waktu yang dibutuhkan uji KIR pemerintah itu membuat truk tidak bisa beroperasi karena terlalu lama mengantri. Sedangkan proses yang dilakukan oleh KIR swasta itu lebih cepat daripada yang dilakukan KIR pemerintah.

"Satu truk trailer itu bisa menghasilkan Rp 1,5 juta sampai Rp 3 juta. Yang membuat mahal adalah biaya tempat dan teknologi yang digunakan. Nantinya pengusaha akan dengan sendirinya memilih akan menggunakan KIR pemerintah atau KIR swasta. Pengusaha dapat mengantri seharian dengan risiko tidak dapat atau memilih menggunakan KIR swasta satu jam dan kemudian bisa beroperasi lagi. Karena mahal itu harus dibayarkan dengan proses cepat dan mudah. Semakin baik pelayanan akan semakin banyak pelanggan," jelasnya.

Sugi berharap, adanya KIR swasta dapat membantu rekan-rekannya di Aprindo serta membantu rekan-rekan angkutan barang yang lain. Selain itu, Aprindo ingin dapat menghapus kesan KIR sebagai momok pengusaha karena nantinya prosesnya dapat dilakukan dengan cepat.



QUALITY, TECHNOLOGY, INNOVATION

PT. GAYA MAKMUR MOBIL

Jl. Lingkar Luar Barat No. 9 Rawa Buaya, Cengkareng Jakarta Barat 11740

Tlp. +6221 5830 0788 | Fax. : +6221 5830 0127 - Web. : www.gmmobil.com | Email : info@gmmobil.com



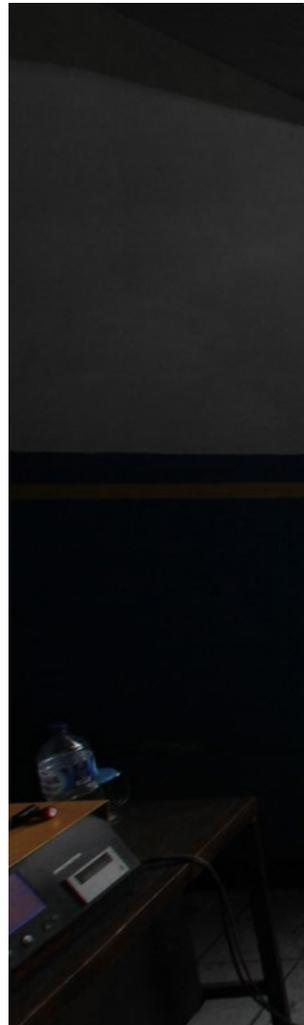
Pihak Swasta Terlibat Perhatikan Mutu Uji KIR

Komitmen Dinas Perhubungan Darat dalam memperbaiki kualitas layanan pengujian kendaraan bermotor atau KIR diwujudkan dengan penyelenggaraan KIR *online*. Kebijakan ini diharapkan menjadi inovasi dalam memangkas lamanya waktu yang dihabiskan dalam KIR konvensional, namun dalam praktiknya pemerintah masih tetap membutuhkan penambahan lokasi uji atau dengan membuka kesempatan bekerja sama dengan APM (Agen Pemegang Merek) dan pihak swasta dalam rangka menyelenggarakan uji KIR.

Dalam praktiknya, uji KIR tidak hanya dimanfaatkan oleh pemerintah untuk menarik retribusi kendaraan. Karena manfaat utama penyelenggaraan uji KIR adalah untuk mengetahui kekurangan pada kendaraan dan upaya menjamin keselamatan pengguna jalan. Uji KIR juga dimaksudkan agar kendaraan yang beroperasi di jalan tetap menjaga kelestarian lingkungan. Selain itu, kendaraan bermotor dipersyaratkan untuk memenuhi persyaratan teknis dan kondisi layak jalan, sebagaimana yang tercantum dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terutama pada mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan.

"Sesuai dengan UU No. 22 Tahun 2009 pasal 53 ayat 3 disebutkan bahwa kegiatan pengujian berkala kendaraan bermotor dilaksanakan oleh unit pelaksanaan pengujian pemerintah kabupaten dan kota, unit pelaksanaan agen pemegang merek atau APM yang mendapat izin pemerintah atau unit pelaksana pengujian swasta yang dapat izin dari pemerintah. Kondisi saat ini perkembangan jumlah unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor masih tidak sebanding dengan jumlah kendaraan wajib uji yang semakin bertambah, yang rata-rata 20% kenaikannya," kata Direktur Jendral Perhubungan Darat, Puji Hartanto.

Hal senada diungkapkan oleh Menteri Perhubungan RI Budi Karya Sumadi. Menurut dia, pelaksanaan uji KIR dapat dilakukan oleh pihak swasta dan APM. Meski UU No. 22 telah diterapkan sejak tahun 2009, namun ia mengaku belum ada pihak yang memiliki keinginan untuk menerapkan. "Kami ingin undang-undang ini diterapkan dan kami ajak semua teman-teman dari Kementerian Perhubungan melihat undang-undang itu, karena sudah ada niat baik yang luar biasa dari pemerintah," kata Budi.



Menanggapi niat pemerintah untuk menggandeng pihak swasta dalam penyelenggaraan uji KIR, disambut positif oleh Ketua Dewan Pakar Masyarakat Transportasi Indonesia, Danang Parikesit. Menurut Danang, upaya pemerintah melibatkan swasta merupakan ide lama yang hidup kembali. Meski demikian, Danang mengimbau agar pelibatan swasta dalam uji KIR juga harus dilihat dari sisi mutu pengujiannya. Danang berharap agar mutu uji KIR yang diselenggarakan oleh swasta dan APM tersebut memiliki dampak positif, terutama pada keamanan dan kesehatan lingkungan.

Menurut Danang, isu utama dalam penyelenggaraan KIR swasta adalah fokus utama UU LLAJ hanya berfokus pada mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan. Sedangkan fokus pemerintah tersebut tidak sebanding dan tidak sesuai dengan kenyataan di lapangan yang menunjukkan tingginya angka kecelakaan lalu lintas. Tingginya



korban kecelakaan tersebut, kata Danang, terjadi karena pertumbuhan populasi kendaraan umum lebih sedikit jumlahnya dibandingkan dengan kendaraan pribadi.

Selain itu, yang juga menjadi isu utama adalah adanya *moral hazard*, pungli, dan penipuan. Danang menegaskan bila praktik-praktik curang dalam uji KIR selama ini telah menggerogoti

sendi-sendi budaya, termasuk merusak semangat untuk bisa lebih baik. Kemudian, yang juga menjadi masalah serius, kata Danang, adalah adanya mis-orientasi dari tujuan KIR yang pada awalnya merupakan konsep pengujian kelayakan kendaraan untuk keselamatan, berubah menjadi hanya sekadar sarana pendapatan daerah, serta pengambilan kembali delegasi kewenangan pemerintah pusat dari daerah dalam penyelenggaraan KIR.

Perlu Lembaga Kliring

Menurut Danang, kesempatan yang diberikan pemerintah kepada pihak swasta dan APM memiliki risiko yang berbeda-beda. Danang juga mengaku masih mempertanyakan terkait akreditasi, sertifikasi, dan pengawasan sudah dilakukan di tempat pengujian. "Jika itu semua sudah dilakukan jangan-jangan sistem yang ada tidak benar. Fungsi akreditasi ini belum dilakukan. Buktinya dari sekian banyak bengkel uji apakah masing-masing bengkel sudah diakreditasi? Manajemen, sistem informasi, infrastruktur, itu ada akreditasinya. Sertifikasi kita bicara SDM manajemen, SDM penguji, dan alat uji. Juga ada pengawasan. Apakah Kementerian Perhubungan sudah menyusun dokumen-dokumen ini? Jika tidak ada, segera bikin aturan menteri," tuturnya. Isu pokok dalam hal ini adalah kompetensi dan tata kelola.

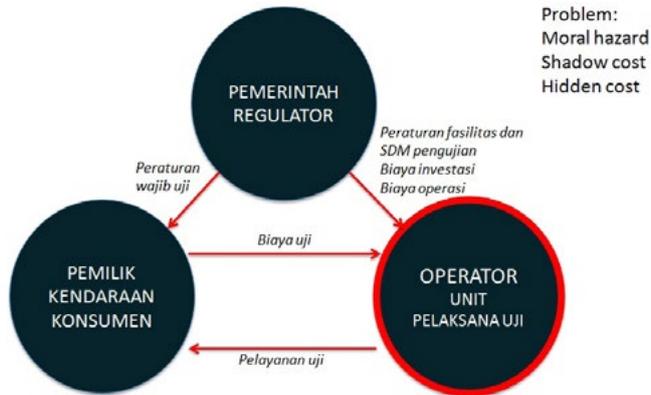
Penjaminan Mutu Pengujian

STANDAR	Akreditasi	Unit Kerja Organisasi Manajemen Sistem Informasi Infrastruktur Pengujian (Bengkel Uji)
	Sertifikasi	SDM Manajemen SDM Penguji Alat Uji
	Pengawasan	Prosedur Sistem Informasi Sistem Dokumentasi Sistem Pemantauan Kepuasan Pelanggan SDM Pengawas SDM Pengendali

Sumber: Danang Parikesit

Danang mengatakan bila pemberian ruang swasta dan APM dapat membuat terjadi *hidden cost*, *shadow cost*, dan *moral hazzard*. Hal ini dikarenakan masing-masing sumber dana investasi, di antaranya satu investasi sendiri dan investasi lainnya berasal dari APBD/APBN. Menurut Danang, perbedaan ini bisa jadi sesuatu yang berbahaya karena dapat menyebabkan perang

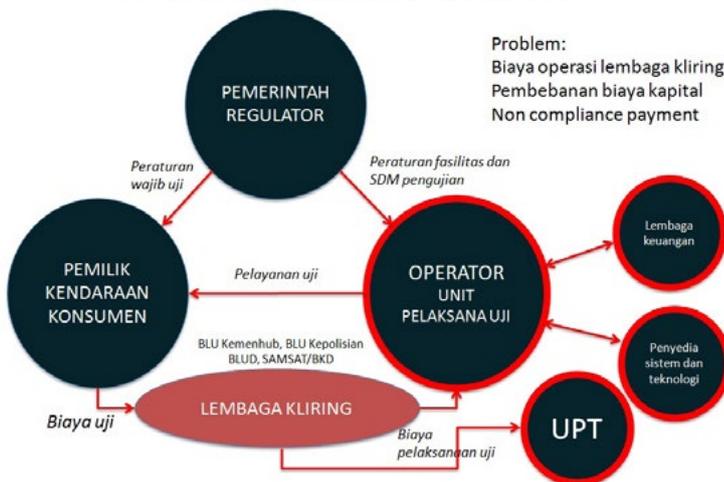
SKEMA TATA KELOLA PEMBIAYAAN INVESTASI DAN OPERASI



Sumber: MTI

Perbaikan Skema Tata Kelola Pembiayaan Investasi dan Operasi

PERBAIKAN SKEMA TATA KELOLA PEMBIAYAAN INVESTASI DAN OPERASI → Skema PPP



Sumber: Danang Parikesit, MTI

Menurut Danang, untuk mengantisipasi adanya *hidden cost*, dibutuhkan sebuah lembaga kliring yang independen yang menjembatani antara pemilik kendaraan dan operator uji. Karena, menurut dia, apabila antara pemilik kendaraan dan operator unit pelaksana melakukan transaksi langsung dapat menimbulkan sesuatu yang tidak diinginkan. "Tidak langsung transaksinya. Ada lembaga kliring yang independen. BLU kalau mau terima uang di Kementerian Perhubungan. Atau kalau

harga. "Sistem tata kelola pembiayaan dan investasi sekarang antara yang diuji dan penguji transaksinya langsung. Jadi jika bicara *optimal cost* ini banyak yang *hidden* karena akan dibebankan kepada APBD atau APBN. Sehingga biaya yang muncul yang dibebankan kepada konsumen tidak bisa *pas recovery*. Lha, ini yang saya kira pasti jadi masalah. Agak rumit ternyata bukan berarti tidak bisa. Karena nanti operator atau ATPM maupun lembaga penguji swasta pasti akan cari uang, pinjam di bank," paparnya.

BLUD dititipkan di kepolisian. Uang itu akan digunakan untuk membiayai UPT daerah sehingga tidak tergantung anggaran daerah," ujarnya.

Lembaga kliring ini merupakan subjek audit (pemerintah, independen), melakukan perencanaan keuangan tahunan dan sistem tatakelola keuangan, membuat perjanjian pelayanan publik dengan pengguna, membuat perjanjian pengujian dengan unit pengujian non-pemerintah, dan membuat perjanjian pengawasan, akreditasi, pelatihan dan pelayanan bengkel referensi dengan unit kerja pemerintah.

Danang berharap agar pihak yang ingin memulai untuk menjadi operator, baik swasta atau pun bengkel diberikan insentif untuk dibiayai. Ia khawatir bila dalam pelaksanaan uji KIR dibuka secara *open market*. "Harus ditentukan orang yang mau menguji dan kemampuan pengujian per harinya supaya tidak terjadi perang harga. Jumlah bengkel kendaraan yang bisa dan jumlah kendaraan yang



Danang Parikesit, Ketua Dewan Pakar Masyarakat Transportasi Indonesia

diuji harus pas. Karena kalau tidak ini pasti bertarungnya di harga. Oleh karena itu perlu disesuaikan dengan jumlah kendaraan. Kapasitas dia sanggup menguji. Kita harus kasih waktu yang cukup untuk proses ini. Kalau soal harga saya tidak terlalu khawatir. Kalau memang bayar tidak apa-apa asal lebih aman dan selamat," jelas Danang.

Dari sisi pelayanan, Danang berharap agar APM atau pun swasta berfokus pada tata kelola. Selain itu, pelayanan uji KIR harus dapat dilakukan 24 jam dalam 7 hari. Karena, menurut dia, profit yang didapatkan industri tidak terkait dengan jam PNS. "Masak angkutan yang kerja siang hari tidak boleh pengujiannya malam hari," katanya.

Selain itu, Danang mengatakan, pilihan kebijakan pelaksana uji sangat ditentukan keyakinan dan kemampuan pemerintah untuk mengatasi masalah-masalah yang muncul. Pemisahan peran regulator dan operator harus sangat jelas. "Apabila pemerintah merangkap dua fungsi, maka harus ada "china wall" yang eksplisit," katanya. Ia juga memberikan catatan, perubahan peran dan tanggung jawab UPT pengujian milik pemerintah (pusat/daerah) dengan pelaksana uji (perlu nya bengkel referensi, training, akreditasi), perbaikan

tata kelola keuangan wajib dilakukan dengan referensi BPJS dan lembaga kliring bisa dijadikan satu dengan proses biaya perpanjangan STNK. "Perlu dipertimbangkan insentif bagi kendaraan pribadi yang melakukan uji berkala secara "voluntary" serta perlu "roadmap" sehingga bisa operasi penuh dalam dua tahun ke depan dimulai dengan *piloting* yaitu *voluntary* dan *incentive-based* dan proses perizinan dengan tender atau "open market" perlu *assessment* yang lebih mendalam," paparnya.

Teks : Citra D. Vresti Trisna

Foto : Pebri Santoso

The 2nd

IndoConsTech

The Trade Show and Forum
For Construction Development

17 - 21 May 2017

Hall 3, Indonesia Convention Exhibition (ICE)
BSD City - Indonesia

Find out more at
www.indoconstech.com
www.debindo-ite.com

**COMPREHENSIVE
COVERAGE OF
CONSTRUCTION
TECHNOLOGY
AND SERVICES**



**INDONESIA
CONSTRUCTION
TECHNOLOGY
EXPO**

Co-located with :



**INDONESIA
BUILDING
TECHNOLOGY
EXPO**



Indonesia Sport Expo & Forum



Indonesia
Marble & Stone

SUPPORTED BY :

MEDIA PARTNER :

ORGANISED BY :



TRUCKMAGZ





MEMPERHITUNGKAN BIAYA TRANSPORTASI

R. BUDI SETIAWAN, M.M., CSCP.

Kepala Divisi Pendidikan dan Pelatihan
Supply Chain Indonesia



Transportasi adalah kegiatan perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan sebagai alat angkutnya yang digerakkan oleh manusia dan atau mesin. Transportasi memiliki beberapa fungsi yang antara lain adalah sebagai berikut:

- Untuk memudahkan aktivitas manusia dalam kehidupan sehari-hari.
- Untuk melancarkan arus barang maupun arus manusia.
- Untuk menunjang perkembangan dan pertumbuhan ekonomi suatu daerah.
- Untuk menghubungkan antara satu daerah dengan daerah lainnya.

Dengan adanya empat fungsi tersebut, kegiatan transportasi tersebut akan memberikan manfaat yang antara lain sebagai berikut:

A. MANFAAT UNTUK EKONOMI

Ekonomi merupakan suatu aktivitas manusia yang berhubungan dengan produksi, distribusi, dan konsumsi terhadap barang dan jasa yang bertujuan untuk memenuhi

kebutuhan hidupnya. Saat ini transportasi merupakan salah satu kegiatan yang mendukung kegiatan manusia dalam kegiatan produksi, distribusi dan memenuhi konsumsi manusia terhadap barang dan jasa melalui perpindahan manusia, hewan, tumbuhan atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam proses perpindahan tersebut terjadilah suatu transaksi sebagai suatu sehingga dapat terjadi transaksi yang saling menguntungkan dari setiap manusia yang memanfaatkan transportasi.

B. MANFAAT UNTUK SOSIAL

Transportasi memiliki manfaat terhadap kehidupan manusia dalam berinteraksi dengan manusia lainnya. Dengan demikian, jika dilihat dari sisi sosial, maka transportasi dapat memberikan manfaat antara lain sebagai berikut:

1. Dapat menjadi pelayanan untuk masyarakat baik itu perorangan atau pun kelompok.
2. Dapat memendekkan jarak antar tempat atau daerah.
3. Dapat menjadi perantara dalam memberikan informasi.
4. Dapat menjadi sarana untuk perjalanan dari suatu daerah ke daerah lainnya, dan lain-lain.

C. MANFAAT UNTUK KEWILAYAHAN

Dapat memudahkan dalam memenuhi berbagai macam kebutuhan bagi daerah-daerah khususnya daerah yang sedang melakukan pembangunan. Memenuhi kebutuhan penduduk di kota, desa, atau pedalaman terutama yang berkaitan dengan sirkulasi dan mobilisasi serta perangsang pembangunan.

D. MANFAAT UNTUK POLITIS

Manfaat untuk politis, antara lain sebagai berikut ini:

1. Dapat menciptakan persatuan.
2. Dapat meningkatkan keamanan negara.
3. Dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat yang lebih luas.
4. Dapat mempermudah dalam mengatasi permasalahan misalnya seperti menuju lokasi bencana, dan lain-lain.

Dengan melihat gambaran tersebut, maka transportasi merupakan suatu kegiatan yang mempunyai kontribusi sangat penting dalam membantu berbagai aktivitas-aktivitas manusia yang berhubungan dengan ekonomi, sosial, kewilayahan, dan politis dalam mata rantai pembangunan nasional.

Pada pembahasan ini akan disampaikan transportasi yang berhubungan dengan jasa angkutan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan truk. Mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, maka jenis yang digunakan jasa angkutan truk adalah jasa angkutan barang umum. Sedangkan dilihat berdasarkan aspek teknis, jenis transportasi yang dipakai untuk jasa angkutan truk dibatasi pada seni kendaraan truk yang berukuran sedang, termasuk tipe enam ban dan bak terbuka (*type double*), dengan kapasitas tonase (angkut) antara empat ton sampai 12 ton, dan jenis kendaraan truk yang berukuran kecil tipe *pick-up* dengan kapasitas tonase (angkut) di bawah empat ton.

Kondisi saat ini, persaingan usaha angkutan barang sangat ketat, mengapa demikian? Karena pertumbuhan perusahaan angkutan barang juga semakin banyak, baik itu bentuknya perorangan, CV maupun PT. Terhitung mulai tahun 2017, semua kegiatan angkutan barang tidak dapat dilakukan oleh perseorangan ataupun CV dan harus berbentuk PT sehingga harus berplat nomor warna kuning dan perorangan atau CV tidak dapat mengajukan untuk memperoleh plat kuning.

Dengan tingginya persaingan tersebut, di lapangan dalam mendapatkan muatan sangat seringkali terjadi perang harga atau tarif angkutan barang sampai pada titik terendah. Mengapa hal ini bisa demikian? Yang pertama adalah adanya ketidakseimbangan antara permintaan dan penawaran. Di sini permintaannya rendah sementara penawarannya banyak atau tinggi. Sehingga para perusahaan truk saling bersaing untuk mendapatkan muatan. Kedua, adanya pertimbangan yang sederhana bagi para pengusaha truk angkutan barang, yaitu daripada tidak ada muatan dan kerugian yang diakibatkan oleh tidak adanya muatan akan lebih tinggi dibandingkan dengan menerima muatan walaupun rugi, akan tetapi ruginya tidak besar. Dengan kata lain adalah tidak masalah perusahaan rugi, yang penting ruginya tidak besar tapi pada intinya adalah "rugi".

Apakah kondisi tersebut tidak menimbulkan masalah ke depannya? Jawabannya sudah pasti bahwa kondisi tersebut akan menjadikan masalah ke depannya karena para pemilik barang menganggap bahwa

harganya sudah dianggap standar dan akan dimasukkan dalam perhitungan perencanaan biaya ke depannya. Pemilik barang akan selalu merencanakan biaya angkutan sesuai dengan biaya terendah, karena para pemilik barang sudah memiliki pengalaman mendapatkan biaya angkutan yang murah. Setelah kondisi ini terjadi apa yang akan ditanggung oleh pengusaha truk? Yaitu posisi tawar yang rendah.



Dengan posisi tawar yang rendah apakah tidak muncul lagi langkah strategis yang dilakukan oleh pengusaha truk? Masih ada, yaitu dengan menggunakan kendaraan lama atau menggunakan kendaraan yang umurnya di atas 15 tahun, dengan perhitungan nilai ekonomisnya sudah habis dan biaya lainnya bisa lebih rendah. Bagaimana dengan risiko terhadap muatannya? Tentunya akan lebih tinggi menggunakan kendaraan yang umurnya lebih lama.

Apakah kondisi tersebut bisa dianalogikan ke seluruh pemilik barang, seluruh daerah pemilik barang, seluruh daerah tujuan pengiriman dan semua jenis muatan? Tentunya tidak, biasanya strategi penggunaan kendaraan lama hanya untuk lokasi, jenis muatan, dan pemilik barang tertentu. Semua mempertimbangkan pada risiko yang akan dihadapi atau risiko yang akan muncul jika menggunakan kendaraan lama.

Sampai kapan kondisi seperti ini akan berakhir? Tentunya kondisi ini akan berubah jika antara permintaan dan penawaran sudah mendekati seimbang atau ada kesepakatan dari para pengusaha truk yang menggarap pemilik barang yang sama atau pemilik barang menetapkan standar kendaraan yang diperbolehkan untuk memuat barang miliknya tentunya dengan mempertimbangkan waktu, keamanan, dan ada hal yang tidak kalah pentingnya yaitu *image*.

Semua kondisi yang digambarkan tersebut adalah merupakan suatu contoh yang sering terjadi dalam kegiatan angkutan barang pada kondisi yang tidak normal atau insidental. Oleh sebab itu, perlu diketahui bagaimana jika dalam kondisi normal, yaitu penawaran dan permintaan dalam kondisi yang berimbang? Bagaimana biaya transportasinya?

Dalam memperhitungkan biaya transportasi, terdapat beberapa hal yang perlu diperhatikan walaupun belum tentu semuanya bisa diperhitungkan atau bahkan ada hal lain yang perlu diperhitungkan selain yang disampaikan berikut ini. Berberapa hal tersebut antara lain adalah:

Jarak yang ditempuh (linehaul cost)

Jarak tempuh sangat memengaruhi terhadap biaya transportasi, yaitu bila jarak tempuh pendek maka biaya transportasi akan lebih rendah atau murah dibandingkan dengan jarak tempuh yang panjang.

Dalam jarak tempuh tersebut ada hal lain yang dapat memengaruhi terhadap biaya transportasi yaitu, infrastruktur dari lokasi asal ke lokasi tujuan baik atau tidak, sulit atau mudah, banyak tanjakan atau turunan atau datar, dll. Kondisi infrastruktur akan dapat memengaruhi waktu tempuh dan rute yang berakibat pada jarak tempuh dan biaya transportasi.

Jenis, jumlah, volume, dan berat

Terkait dengan jenis barang yang akan dimuat baik padat, cair, atau curah akan memengaruhi pada volume dan berat yang berpengaruh terhadap biaya transportasi. Di samping itu, pada jenis barang, yang merupakan kategori umum dan bukan barang berbahaya akan lebih rendah biayanya daripada barang yang berbahaya. Dalam transportasi volume dan berat sering dikenal dengan *Volumetric Weight (VW)*, yaitu suatu perbandingan antara volume dan berat barang yang diangkut. Pendekatan yang dipakai adalah:

$$1 \text{ metrik ton} = 6 \text{ meter kubik, atau}$$

$$1 \text{ kg} = 6.000, \text{ maka}$$

$$1 \text{ meter kubik} = 166,67 \text{ kg}$$

$$VW = \frac{\text{Volume pada jarak terluar (dalam cm}^3\text{)}}{6000}$$

Misalnya ada kiriman dengan ukuran panjang 100 cm, lebar 90 cm dan tinggi 80 cm maka :

$$VW = \frac{(100 \times 90 \times 80)}{6000}$$

$$VW = 144 \text{ kg}$$

Jika dalam pengukuran atau penimbangan berat ternyata dengan barang yang dikirim lebih dari 144 kg maka yang diperhitungkan dalam biaya transportasi adalah ukuran yang paling berat. Ukuran tersebut juga perlu dilakukan untuk mengetahui utilisasi dari ruangan atau area yang tersedia untuk memuat barang tersebut.

Penanganan barang di titik muat dan bongkar (loading dan unloading)

Penentuan biaya pengiriman dalam kegiatan *loading* dan *unloading* baik dititik muat atau bongkar tergantung pada tingkat kesulitan atau peralatan yang digunakan untuk melakukan *loading* dan *unloading*, atau peraturan yang berlaku di daerah serta biaya *loading* dan *unloading* yang telah ditentukan oleh pihak ketiga atau pihak lainnya.

Administrasi, perizinan dan pajak

Biaya administrasi, perizinan dan pajak sangat tergantung pada daerah sehingga sangat bervariasi dan

itupun dapat dipengaruhi dengan jenis barang yang dimuat.

Faktor-faktor lain yang terkait dengan barang.

Faktor-faktor lain ini juga perlu diperhitungkan dalam biaya transportasi, yang antara lain:

1. Tingkat kesulitan penanganan barang
2. Perlakuan khusus terhadap barang
3. Keterlambatan dalam penanganan barang
4. Kemasan barang

Bahan bakar minyak (BBM)

BBM sangat memengaruhi biaya transportasi yang disebabkan antara lain:

1. Naik-turunnya harga BBM
2. Kendaraan yang digunakan (konsumsi bahan bakar)
3. Jarak tempuh

Faktor-faktor lainnya yang berhubungan dengan kegiatan transportasi

Di sini faktor-faktor yang perlu dipertimbangkan antara lain:

1. Biaya operasional pengemudi (tol, parkir, uang makan, honor, mel, dll.).
2. Biaya *maintenance*.
3. Biaya *tire* atau ban.
4. Biaya depresiasi.
5. Biaya bunga investasi.
6. Biaya legal & *liaisons*
7. Biaya *overhead*.
8. Profit atau keuntungan perusahaan

Dari beberapa hal yang telah dijelaskan tersebut sebagai bahan pertimbangan dalam memperhitungkan biaya transportasi, maka dapat dibuat suatu pendekatan untuk memperhitungkannya. Pendekatan tersebut sangat tergantung pada perhitungan dari setiap perusahaan terhadap komponen yang memengaruhi biaya transportasi. Sebagai gambaran

untuk memperhitungkan biaya transportasi ditabelkan sebagai berikut.

No	Komponen Biaya	Uraian	Perkiraan % total
1	Biaya BBM	Ilustrasinya adalah jarak tempuh x rasio konsumsi BBM dari kendaraan	34
2	Biaya Operasional	Upah pengemudi dan honor, tol, parkir, bongkar muat, uang makan, mel, dll.	12
3	Biaya Pemeliharaan	Perawatan mesin, ganti ban, pergantian <i>sparepart</i> , dll.	15
4	Biaya Depresiasi	Dihitung nilai sisa dan jangka waktunya bisa 5 – 8 tahun	8
5	Biaya Bunga Investasi	Besaran bunga pinjaman	6
6	Biaya Legal dan <i>Liaisons</i>	Perizinan	2
7	Biaya <i>Overhead</i>	Gaji karyawan, peralatan kantor, telp, dll	9
8	Keuntungan	Target keuntungan perusahaan	14
Biaya Total Transportasi			100

Dari komponen perhitungan biaya transportasi yang menjadi perhatian khusus adalah biaya depresiasi dan biaya bunga investasi. Apabila biaya depresiasi diperhitungkan untuk lima tahun dengan nilai sisa nol, dengan demikian secara otomatis biaya pembelian kendaraan harus dibebankan ke dalam periode operasional lima tahun. Apakah menguntungkan bagi perusahaan? Alternatifnya adalah membebankan biaya depresiasi untuk periode lebih panjang yaitu 8 atau 10 tahun dengan nilai sisa 20%. Kondisi ini dapat menjadikan biaya transportasi tiap tahun akan turun. Hal itu yang sering dipergunakan oleh beberapa pengusaha seperti yang digambarkan tersebut yang berhubungan dengan persaingan atau perang harga.

Demikian juga dengan biaya bunga investasi. Jika pinjaman dikenakan bunga 7% per tahun untuk tiga tahun, secara pembukuan dapat disesuaikan dengan membagi pembayaran selama jangka waktu lebih dari tiga tahun yaitu lima atau tujuh tahun.

Kedua langkah tersebut seringkali harus ditempuh perusahaan dalam menghadapi persaingan. Termasuk dalam perbandingan dari biaya BBM dan biaya operasional terhadap total biaya transportasi. Terdapat beberapa komposisi yang sering dipergunakan yaitu:

(Biaya BBM dan biaya operasional) : total biaya transportasi = 40% : 60%

(Biaya BBM dan biaya operasional) : total biaya transportasi = 50% : 50%

(Biaya BBM dan biaya operasional) : total biaya transportasi = 70% : 30%

untuk muatan tertentu atau daerah tertentu

Bagaimana jika terjadi kenaikan pada salah satu komponen biaya transportasi? Sebagai contoh adalah BBM, bagaimana dengan kenaikan biaya transportasinya? Ilustrasinya adalah sebagai berikut.

Biaya BBM adalah Rp 3.400 dan total biaya transportasi adalah Rp 10.000, maka biaya non-BBM adalah Rp 6.600 (Rp 10.000 – Rp 3.400)

Jika harga BBM naik 50% menjadi Rp 5.100 (Rp 3.400 x 150% = Rp 5.100)

Maka total biaya transportasi menjadi Rp 5.100 + Rp 6.600 = Rp 12.100 atau naik 21% dari sebelum kenaikan harga BBM

Jika kenaikan harga BBM ini menuntut kenaikan komponen biaya lainnya, seperti upah pengemudi, tol, dll. maka kenaikan tersebut akan memengaruhi total biaya transportasi maksimal 25%

YOUR COMPLETE LOGISTIC SOLUTIONS LOCATED UNDER ONE ROOF



2 - 4 March 2017

Indonesia Convention Exhibition ICE - BSD City, Indonesia

REGISTER NOW !!!
www.cemat-transasia.com

CeMAT Southeast Asia, TransAsia Jakarta, and ColdChain Indonesia 2017 which will be held in 2-4 March 2017 in Indonesia Convention Exhibition (ICE) BSD City will bring together key stakeholders in the supply chain industry including; Government agencies, state-owned enterprises, key players, key players in supply chain industry along with technology leaders & suppliers. This all-in-one supply chain exhibition is being hosted jointly by PT Debindo-ITE (DITE), Deutsche Messe, and ITE Group Plc.

Contact

Rachel Pardede
Sales Cemat (Asia) Exclude China
Rachel@debindo-ite.com
Tel. +62 812 9850 9799

Laras Priscilla
Sales TransAsia
laras@debindo-ite.com
Tel. +62 812 87 234312

Mayumi
Sales ColdChain
mayumi@debindo-ite.com
Tel. +62 813 9892 0088

ORGANISED BY :



CO - ORGANISED BY :



MEDIA PARTNER :

TRUCKMAGZ

SUPPORTED BY :



FORM BERLANGGANAN

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____

u.p./ DITUJUKAN : _____

JABATAN : _____

ALAMAT KIRIM : _____

TELEPON/FAKS. : _____

E-MAIL : _____

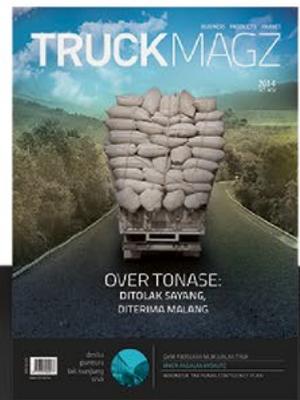
PEMBAYARAN : Rp _____

Tunai Transfer

Tanggal Pembayaran _____

Note: Mohon bukti transfer dilampirkan beserta formulir yang telah diisi ke email: info@arveo.co.id

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



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

* Ongkos kirim akan dikenakan bagi pelanggan di luar Surabaya.

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Jln. Bunguran No. 23-25A Surabaya 60161 | Tlp. 031-3556677
www.arveo.co.id



KERUSAKAN BAN AKIBAT BENTURAN

Mengapa belakangan ini kok banyak sekali terjadi kasus ban kembang dinding sampingnya dan bahkan pecah telapaknya? Apakah telah terjadi disaster produksi ban yang keluar ke pasaran pada semester dua tahun 2016? Jika ya, apa penyebabnya? Jika tidak, lalu apa yang sedang terjadi sebenarnya?

Eko Yuwono, PT Abadi Transport Blora

Jawaban oleh:

BAMBANG WIDJANARKO
Independent TBR Tire Analyst

Sejak Oktober 2016 lalu saya banyak sekali mendapat pertanyaan seperti itu dari pengusaha truk di seluruh Indonesia. Keluhan mereka umumnya hampir serupa dan nada pertanyaannya pun semua sama, rata-rata bernada bingung dan pasrah. Hanya merek bannya saja yang berbeda-beda antara yang dikeluhkan oleh pengusaha yang satu

dan lainnya. Berulang kali saya sudah berusaha untuk menjawab dan memberi penjelasan, baik melalui jalur pribadi secara orang per orang maupun secara terbuka di sekitar 20 Whats App Group berbagai asosiasi dan komunitas pengusaha truk. Namun akhirnya saya tergerak juga untuk menjelaskan secara lebih gamblang dan lebih luas melalui media nasional *TruckMagz* yang sudah menjadi bacaan wajib bagi pengusaha truk di seluruh Indonesia, setelah saya sadari semakin hari semakin banyak orang yang bertanya kepada saya tentang kasus tersebut. Kendaraan pribadi yang saya gunakan untuk operasional sehari-hari pun tak terlepas dari masalah seperti itu, dalam semester dua tahun 2016 telah dua kali mengalami pecah ban, semuanya terjadi karena mobil yang saya gunakan terperosok ke dalam lubang yang cukup dalam di jalanan yang gelap pada malam hari di bawah guyuran hujan pula. Beruntung velg-nya masih bulat, tidak penyok maupun pecah.

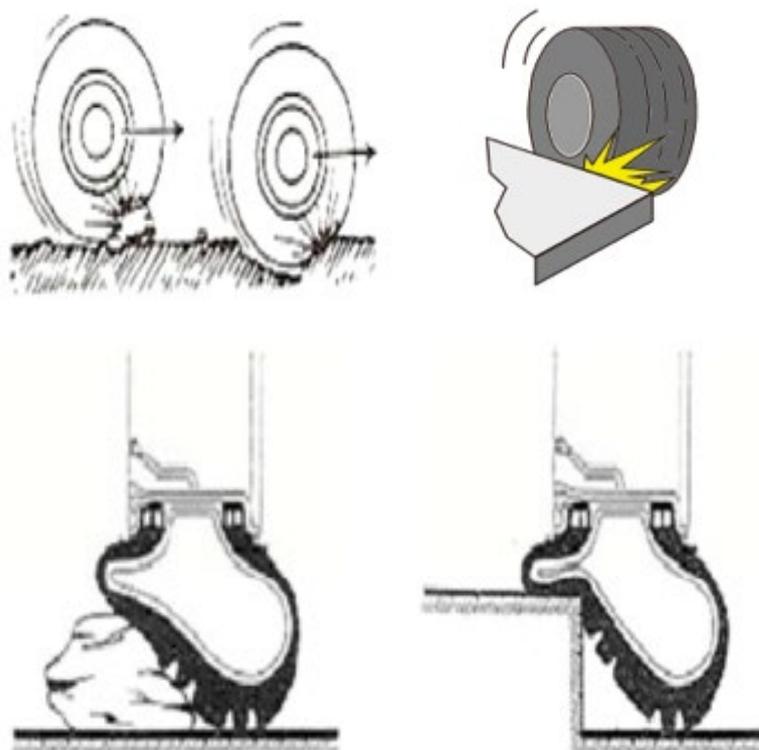
Musim penghujan yang kita alami wajarnya separuh waktu dalam setahun memang membawa berkah bagi sebagian orang. Namun tak jarang juga bisa membawa petaka bagi sebagian orang yang lain. Siraman air hujan yang deras bisa mengakibatkan banjir, tanah longsor, pohon tumbang, dan jalanan rusak.

Jalanan rusaklah yang akan kita bahas di sini. Jalanan di seluruh penjuru Indonesia yang selalu mengalami kerusakan parah dari tahun ke tahun jika musim penghujan tiba inilah yang harus bertanggung jawab terhadap berantakannya performa ban pada segala jenis kendaraan. Bukan hanya terjadi pada ruas jalan provinsi dan ruas jalan perdesaan, tetapi kerusakan parah juga terjadi pada beberapa ruas jalan di perkotaan, tak terkecuali juga terjadi di semua ruas jalan tol mana pun. Pokoknya jika musim penghujan tiba, maka kita harus bersiap untuk menerima kenyataan, akan menemui kesulitan dalam berkendara di semua ruas jalan yang penuh lubang seperti sungai sedang kekeringan. Tidak hanya ban yang menjadi korban dari banyaknya lubang di jalanan selama musim penghujan, melainkan velg juga sering pecah, baut roda sering putus, as roda juga sering putus, *bearing* dan suspensi juga sering rusak. Kecelakaan pun sering terjadi, seperti sepeda motor yang sering terjungkal sendiri ketika terperosok ke dalam lubang di jalanan, benturan antar-kendaraan yang terkejut oleh munculnya lubang secara tiba-tiba dan secara refleks berusaha untuk menghindarinya, serta mobil yang tiba-tiba menyelonong memasuki pekarangan rumah di pinggir jalan

akibat *tie rod*, suspensi atau as rodanya putus.

Lubang di jalanan adalah musuh eksternal paling utama dari sebuah ban, terutama jika kendaraan yang menggunakan ban tersebut adalah jenis kendaraan bermuatan beban berat, seperti truk dan kendaraan niaga lainnya. Pada ban kendaraan pribadi yang jarang bermuatan beban berat, tentunya akan lebih sedikit bermasalah dengan lubang di jalanan, namun juga tetap menjadi masalah.

(*pneumatic tire*) dan terbuat dari karet *compound* yang didesain untuk menggilas lubang, batu, dan besi. Ada perbedaan besar antara membentur dan menggilas. Membentur dilakukan dengan kecepatan tinggi, baik secara sengaja maupun tidak sengaja (karena kaget). Menggilas dilakukan dengan kecepatan sangat rendah dan berhati-hati (karena sudah tahu). Ban yang mempunyai kemampuan untuk menggilas/menjelajah di medan jalan tak beraturan (*uneven*

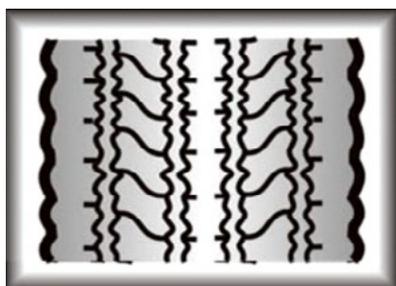


Berbagai kasus benturan antara ban dengan benda padat

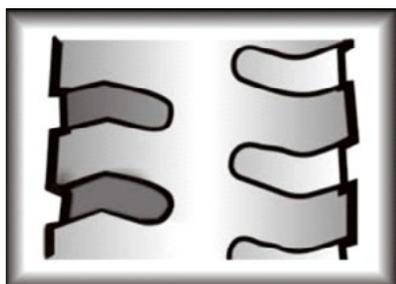
Perlu kita ketahui bersama, bahwa tidak ada satu jenis ban berisi udara (*pneumatic tire*) dan terbuat dari karet *compound* yang didesain untuk membentur benda padat seperti lubang, batu dan besi di jalanan. Yang ada hanyalah ban berisi udara

(biasa disebut *off the road tire* (ban khusus untuk medan berat) dan biasanya berpola telapak *lug* (kasar dan besar-besar). Jadi walaupun digunakan untuk menggilas medan jalan yang rusak tersebut saja, maka pola telapak harus disesuaikan dan

yang paling cocok adalah jenis *lug*. Namun celakanya pola telapak jenis *lug* ini tidak cocok untuk digunakan oleh kendaraan berkecepatan tinggi di medan jalan aspal yang halus. Karena pola telapak jenis *lug* ini tidak mempunyai daya cengkeram sebaik pola telapak jenis *rib* di medan jalan aspal halus. Dan pola telapak jenis *lug* ini cenderung berbunyi berisik, saat dipakai untuk kendaraan berkecepatan tinggi, maka kebanyakan pola telapak jenis *lug* ini digunakan di lokasi pertambangan saja. Jadi sangat membingungkan bagi para teknisi untuk melakukan eksekusi pola telapak dengan tepat pada medan jalan yang berubah-ubah secara ekstrim padahal lokasinya sama, yaitu medan jalan aspal halus pada musim kemarau yang tiba-tiba bisa berubah menjadi medan jalan tak beraturan (*off the road*) pada musim penghujan.



Rib Pattern



Lug Pattern

Sekarang marilah kita kenali beberapa jenis kerusakan ban yang diakibatkan secara langsung/instan maupun yang terjadi setelah berulang kali/akumulasi terjadi benturan dengan lubang di jalan dan benda padat lainnya.

IMPACT BREAK (BENTURAN).

Kasus benturan ini menduduki peringkat pertama sebagai penyebab pecahnya bagian punggung (*shoulder*) dan telapak (*tread*) pada ban. *Impact break* ini sifatnya instan karena ban langsung pecah setelah menghantam lubang atau benda padat lainnya di jalan. Kerusakannya pada bagian punggung dan telapak dari ban bisa berwujud menyilang, terkelupas atau garis menyilang. Biasanya luka pada punggung maupun telapak ban berbentuk seperti huruf "X", "Y", "Z", "L" dan "T".



Berbagai contoh kasus impact break

Cut Burst (Pecah Terpotong).

Ban mengalami benturan amat keras dengan lubang atau benda padat lainnya di jalan dan terjadi pada kecepatan tinggi, mengakibatkan ban langsung meledak di tempat dan mengalami luka terpotong melintang pada bagian telapak. Bentuk lukanya menganga, seolah ban terbelah menjadi dua.



Berbagai contoh kasus cut burst

Shock CBU/Cord Broken Up (Kawat Terputus setelah Mengalami Benturan).

Setelah bagian eksterior ban mengalami benturan, biasanya bagian interior ban akan mengalami memar atau bahkan luka. Seorang teknisi berpengalaman biasanya dapat langsung mengenali kerusakan ini dengan mata telanjang, tanpa ban harus melalui proses rontgen. Namun

ada kalanya efek benturan yang diterima oleh bagian eksterior ban akan berakibat langsung putusnya rangkaian kawat *carcass/casing* (kerangka) ban. Biasanya kasus seperti ini akan sangat mudah dikenali, karena di bagian interior ban ada sedikit luka sobek.



Berbagai contoh kasus Shock CBU

Spread Cord/Broken Cord (Rangkaian Kerangka Kawat Merenggang/Kawat Terputus).

Sebagian besar kasus *spread cord/broken cord* terjadi akibat ban telah mengalami benturan dengan lubang atau benda padat lainnya di jalan. Setelah ban mengalami benturan dengan lubang atau benda padat lainnya di jalan, kemudian rangkaian kerangka kawat baja (*carcass/casing*) di dalam ban mengalami dislokasi/merenggang. Lalu udara masuk ke dalam celah rangkaian kerangka kawat baja tersebut dan mengakibatkan kembang sebesar jari telunjuk yang melintang memotong lingkaran ban. Ban yang mengalami kasus *spread cord/broken cord* ini memang tidak langsung meledak seketika, awalnya hanya dari kembang sebesar jari telunjuk saja. Namun kemudian kembungan tersebut akan semakin membesar dan orang awam menyebutnya sebagai "masuk angin".

"Masuk angin" ini bukan sekadar masuk angin biasa, namun sangat mematikan, karena tidak ada obatnya. Artinya ban yang mengalaminya tinggal menunggu waktu "kematian" saja, sambil kembang sebesar jari telunjuk tersebut akan semakin membesar, sampai kemudian akan meledak dalam waktu dekat.



Berbagai contoh kasus Spread Cord

Yang membedakan kasus kembang (*spread cord/broken cord*) ini dengan kembang pada kasus *air pocket* dan *separation* adalah pada wujud luka dan kondisi rangkaian kerangka kawat (*carcass/casing*).

Pada kasus *air pocket* dan *separation*, di bagian eksterior maupun interior ban samasekali tidak mengalami memar, luka maupun putus selebar pun kerangka kawat bajanya. *Air pocket* dan *separation* adalah

murni sebuah kegagalan produksi, di mana terjadi rekatan lapisan karet *compound* yang terlepas antara satu dan lainnya, lalu ban mengalami "masuk angin".



Berbagai contoh kasus air pocket



Berbagai contoh kasus separation

Pada semua kasus kembang yang ada memar atau luka di bagian interior ban, bisa dipastikan terjadi akibat adanya efek benturan di bagian eksterior, bukan karena sebuah kesalahan dalam proses produksi.

Sebenarnya sangat gampang bagi seorang teknisi ban untuk membedakan dan melogikakan antara kerusakan ban yang diakibatkan oleh benturan dengan kembang akibat kesalahan produksi.

Yang paling sulit adalah menyampaikan perbedaan antara kerusakan ban yang diakibatkan oleh pemakaian yang salah dengan kerusakan ban yang diakibatkan oleh kesalahan dalam proses produksi kepada orang awam. Karena memang jarang sekali ada orang yang mau mendalami ilmu *tire forensic*, kebanyakan orang lebih tertarik untuk mempelajari bagaimana cara berjualan sebanyak mungkin dengan profit setinggi mungkin. Akhirnya sering terjadi baik penjual maupun pembeli sama-sama bingung dalam menentukan jenis kerusakan ban. Belajar membuat kita pandai dan proses belajar terus terjadi selama kita masih hidup.



Kurniawan Phoamus

Beri Peluang Pengusaha Angkutan Ciptakan Momentum Baru

Naskah : Antonius Sulistyو

Foto : Pebri Santoso

Jumlah lembaga jasa keuangan yang ada di Indonesia selama ini dipandang masih terlalu banyak oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK), yang menilai kondisi tersebut akan menjadikan struktur lembaga keuangan di Indonesia rapuh terlebih pada era persaingan yang semakin ketat di kawasan ASEAN. Mengacu pada Masterplan OJK 2015-2019, salah satu langkah yang menjadi fokus penguatan lembaga keuangan di Indonesia adalah konsolidasi antar-institusi keuangan, baik sektor perbankan maupun industri jasa keuangan non-bank. Melalui proses konsolidasi ini OJK menargetkan dapat memperbaiki struktur kelembagaan keuangan nasional dengan fungsi intermediasi keuangan yang terus mengalami peningkatan di tengah krisis global dan perlambatan ekonomi nasional yang masih terjadi saat ini di Indonesia.

Bagaimana strategi yang dilakoni PT Aditama Finance dalam mempertahankan kinerja kelembagaannya sebagai perusahaan pembiayaan yang fokus dalam pembiayaan alat produksi seperti truk dan mesin-mesin pendukung lainnya di bidang usaha transportasi



KURNIAWAN PHOAMUS
Direktur PT Aditama Finance.

angkutan barang terutama di segmen manufaktur. Berikut petikan wawancara *TruckMagz* dengan Kurniawan Phoamus, Direktur PT Aditama Finance.

Bagaimana sejarah singkat berdirinya PT Aditama Finance?

Aditama Finance didirikan pada 29 Mei 2001 dengan nama PT Artamas Multi Finance. Perusahaan awalnya fokus terhadap *retail* pembiayaan motor Cina, sampai berhenti beroperasi pada tahun 2005. Pada 30 April 2012 perusahaan resmi diakuisisi oleh PT Kazanah Indexindo dan PT Asseta Selindo, yang juga merupakan pemegang saham Bank Index. Pada Mei 2012, perusahaan berganti nama menjadi Aditama Finance dengan fokus layanan pada pembiayaan sewa guna usaha (*finance lease*) dan anjak piutang (*factoring*). Dengan dukungan kekuatan dan reputasi grup pemegang saham, tim manajemen profesional yang berpengalaman, serta sistem teknologi informasi terkini, Aditama Finance siap membantu memberi solusi tepat bagi kebutuhan pengembangan

usaha. Kami juga telah terdaftar dan diawasi oleh Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dan menjadi anggota dari Asosiasi Perusahaan Pembiayaan Indonesia (APPI).

Bisa dijelaskan jenis usaha pembiayaan seperti apa yang dijalani PT Aditama Finance?

Peraturan OJK (POJK) No.29 Tahun 2015 yang baru memang kami diizinkan melakukan tiga jenis usaha pembiayaan, yaitu pembiayaan investasi, pembiayaan modal kerja, dan pembiayaan multiguna. Investasi pada dasarnya pengadaan, modal kerja untuk membantu perputaran usahanya, multiguna di luar dari ini. Cara-cara untuk melakukan pembiayaan investasi dan modal kerja bisa lewat *finance lease*, lewat pembayaran secara

angsuran atau yang dulu kita kenal dengan istilah pembiayaan konsumen. Ada pula yang namanya *sale and leaseback*, dan beberapa lagi seperti *factoring*. Dengan adanya POJK No.29 yang baru ini ruang lingkup pembiayaan semakin luas.

Finance lease ini pada dasarnya yang dulu kita kenal dengan sewa guna usaha atau *leasing*, dan sekarang didefinisikan sebagai *finance lease*. *Finance lease* ini artinya si debitur ini belum mempunyai barang itu dan dia mengadakannya lewat pembiayaan *finance lease*. Sedangkan *sale and leaseback* pada dasarnya adalah si debitur sudah mempunyai barangnya, dia butuh modal kerja, kemudian barangnya dijual dan sewa kembali. Nanti pada akhir kontrak si debitur punya hak opsi untuk membeli barang itu kembali. Memang ini belum banyak dipahami oleh publik, mereka tahunya hanya istilah *leasing* atau membeli kendaraan secara kredit. *Leasing* ini istilah yang populer karena jika melihat historinya dari industri pembiayaan di Indonesia awalnya ini *leasing*. Dulu saja asosiasi pembiayaan namanya bukan asosiasi perusahaan pembiayaan Indonesia, tapi Asosiasi *Leasing* Indonesia atau ALI.

Bagaimana dengan kondisi pasar truk terkait dengan logistik tahun 2016 yang katanya lebih berat jika dibanding tahun 2015?

Menariknya di dunia logistik ini menurut pandangan saya *range*-nya sangat luas. Kalau dilihat dari aspek industri semuanya pasti butuh logistik, baik itu *oil and gas* atau industri komoditas lainnya, *modern market* secara retail seperti *hypermarket*, maupun semua industri manufaktur pasti butuh aspek logistik. Temannya logistik ini cuma satu, pertumbuhan ekonomi dari masing-masing sektor. Jadi kalau kita mengatakan sektor industri pada tahun 2016 yang lebih baik dibandingkan tahun 2015, mestinya ada. Mungkin *consumer goods*-nya lebih baik dibandingkan 2015, tahun 2015 dibandingkan 2014 itu jauh kondisinya. Tahun 2016 apakah ada yang *stuck* atau lebih buruk dibandingkan 2015, ada. Paling gampang kita lihat di industri otomotif karena angkanya terbuka seperti penjualan mobil atau sepeda motor per bulan. Karena pada saat produksi dan sebelum kendaraan ini dijual pasti sudah ada logistiknya, karena *parts*-nya ini juga butuh logistik yang mengandalkan truk. Apakah

kebutuhan truk mereka semakin banyak atau sedikit? Karena manufaktur otomotif ini selalu prinsipnya *just in time* (tepat waktu), saya butuh enam jam lagi, Anda kirim sekarang. Manufaktur ini harus punya *reliable partner* (mitra terpercaya) untuk meng-*handle* logistiknya.

Apa indikator yang Anda gunakan dalam melihat bisnis angkutan logistik secara makro?

Gampang untuk melihat indikatornya, kalau industri manufaktur roda dua saat ini mungkin lebih jelek dibanding tahun 2015 pasti dapat *impact*-nya. Sektor otomotif mungkin hampir sama ya, tapi ada *nggak* yang bermain di bisnis *car carrier* (kendaraan pengangkut) ini yang malah butuh investasi besar saat ini, mungkin saja ada kalau yang pegang merek Honda dan Toyota. Agak susah melihat *the whole package*, kalau saya orangnya lebih melihatnya kalau ada satu industri besar saya cuma mau melihat yang mana yang masih menarik, siapa saja pemainnya yang masih hidup. Karena kondisi ekonomi dua tahun terakhir ini merupakan *big challenge* bagi *the whole businessman*, itu secara fakta yang saya lihat di bawah (lapangan) bukan dari media dengan berbagai pemberitaan tentang indikator ekonomi dll.

Anda melihat peluang seperti apa dalam kondisi ekonomi yang masih memberatkan hampir seluruh pengusaha logistik saat ini?

Kami melihat di Aditama ini, peluang buat kami di pembiayaan investasi jauh lebih kecil dibandingkan potensi di modal kerja. Kenapa? Kalau saat 2014 mungkin pengusaha truk masih bisa dapat katakanlah satu unit 8%-lah, karena produktivitas truknya makin hari makin turun di 2016 sekitar katakanlah 40% *fixed cost* mereka. *Fixed cost* ini anggap saja biaya angsuran ke bank atau pun ke perusahaan pembiayaan itu tidak turun, gaji sopir sebagai *variable cost* yang dibayarkan kalau mobil jalan ini saja tidak turun. Perusahaan pada saat produktivitasnya turun berarti makin menggerogoti persediaan modal kerjanya. Yang menarik adalah pada saat mereka mendapatkan peluang baru, ada kerjaan nih tapi pembayarannya mundur yang biasanya 45 hari menjadi 60 hari atau jadi 90 hari. Pada saat ini tantangan

pengusaha adalah mengambil atau melepaskan kerjaan ini, kalau diambil modal kerja saya buat tiga bulan ke depan bagaimana? Kalau tidak diambil *cost*-nya tetap sama. Nah ini yang kami lihat sebagai peluang, peluang untuk membantu para pengusaha angkutan logistik ini supaya dapat menciptakan momentum baru. Memang agak nekat, sebab pada saat orang sedang di bawah kita harus jeli melihat *partner* yang mau *joint* ke kami, kalau orang sedang di bawah kami ikut masuk malah kami ikut terbawa ke bawah. Saya rasa tidak banyak yang menjalankan strategi seperti ini.

Mengapa pendekatan perusahaan Anda berani mengambil market yang tidak diminati perusahaan lain?

Kalau pendekatan kami langsung kepada *customer*, kami harus kenal pengusahanya. Kami tidak membuka supermarket, kalau membuka supermarket siapa pun pembeli datang kami layani. Atau kami memilih pembelinya, agak beda dan ini tergantung strategi dari perusahaannya. Kalau saya punya orang yang mampu membangun itu maka kita berhasil.

Sejauh ini problem apa saja yang Anda lihat di kalangan pengusaha angkutan terkait dengan pengelolaan modal kerja dalam rangka menciptakan peluang baru pada bisnis mereka?

Kalau saya sebagai pengusaha melihatnya begini, untuk dapat tambahan modal kerja keluarkan deposito, *ceplungin* dan mungkin itu sudah dilakukan sejak 2015. Atau yang kedua dengan menjual aset, kalau bagi pengusaha yang merintis dari bawah menjual aset ini kayaknya berat. Ketiga dengan menambah plafon pembiayaan di bank dalam kondisi NPL yang semakin naik, mungkin sektor transportasi barang ini NPL-nya relatif lebih besar di perbankan. Maka kecil kemungkinan akan ditambah dan kalau pun ditambah akan dilihat nilai jaminannya apakah masih mencukupi atau tidak, sebab properti saja cenderung turun. Dari ketiga alternatif ini, tantangan bagi pengusaha adalah bagaimana mendapatkan *challenge* atau proyek baru tapi

TOP (*term of payment*)-nya malah dobel. Itu yang kami temui di pasar, banyak pengusaha angkutan barang yang menghadapi problem ini.

Untuk mendapatkan modal kerja paling efektif, solusi paling tepat menurut Anda?

Salah satunya dengan *leaseback* atau kita istilahkan kendaraannya disekolahkan lagi, supaya dapat modal kerja baru untuk memutar usahanya. Karena kondisi sekarang sudah terlalu tajam turunnya, mungkin sejak akhir 2014 turunnya dan kita pikir di akhir semester satu 2015 selesai, ternyata naik sedikit tapi turun lagi sampai sekitar akhir Agustus 2016 baru mulai bergerak naik dan di September-Oktober 2016 baru kelihatan bentuknya.

Bagaimana dengan tingkat kredit macet di industri trucking sejauh ini?

Masih sama dengan tahun 2015. Kalau melihat dari portofolio perusahaan kami, kebetulan portofolio truk kami terbesar di Riau yang punya *niche market* tersendiri di industri kayu. Banyak teman-teman yang kapok main di segmen ini, sebab yang main angkutan kayu di sini banyak main di truk impor dan sudah sejak awal 2000 sampai tahun 2010 banyak yang belanja berat karena pendekatannya seperti pendekatan kredit mobil pribadi. *Gimana* caranya dapat aplikasi kemudian selesai. Sebab ada perbedaan signifikan pada saat kami membiayai kendaraan pribadi dengan membiayai kendaraan niaga. Orang yang membeli kendaraan pribadi paling tidak dia mampu bayar uang muka dan mampu membayar cicilan per bulannya, sekali pun tidak mampu lagi membayar cicilannya tapi mobilnya masih mempunyai harga jual yang oke, seperti Toyota Innova yang dapat dijual lagi untuk membayar seluruh kewajibannya. Tapi kalau truk, dia mampu bayar uang muka tapi uang untuk bayar angsuran ini dari mana? Dari kendaraan ini. Dia membuat estimasi untuk tiga tahun ke depan, setiap bulan truk ini akan menghasilkan katakanlah Rp 30 juta, angsurannya Rp 12 juta, ongkos jalan Rp 15 juta, masih ada sisa Rp 3 juta setiap bulan untuk *saving*. Iya kalau jalan setiap hari, tapi kalau *standby* setiap hari bagaimana jadinya? Untuk saat ini tingkat NPF (*Non Performing Financing*) kami masih di bawah 2%.

Menurut Anda, konsumen dari kalangan pengusaha truk itu punya karakter seperti apa?

Tantangan pengusaha angkutan ini banyak sekali mulai dari regulasi, alam, pasar, belum lagi dengan para sopirnya kalau tipe *people management*-nya *nggak* benar. Mereka juga kena imbas harga dolar, kena di BBM, dan sebenarnya pengusaha truk paling *taft* karena *the whole aspect* mereka harus punya. Harus jago *marketing*, jago teknis, jago lapangan. Orang yang lulus jadi pengusaha truk menurut saya dia bisa kerja apa pun seharusnya. Kalau dia punya truk dan melayani seluruh wilayah Jawa berarti dia harus punya *networking* di seluruh Pulau Jawa.

Pembiayaan dari perusahaan Anda lebih menysasar segmen apa?

Kalau di Riau kami lebih menysasar ke kehutanan, yaitu ke pengusaha angkutan kayu, kalau di Jakarta saya lebih *prefer* ke segmen manufaktur sebab logistik *supporting* ke manufaktur ini cukup luas. Ada juga yang main di *rental* buat angkutan tanah dan angkutan pasir, tapi dari pengalaman, saya tidak mau sentuh itu, biar teman-teman yang kuat-kuat saja yang main di situ. Untuk pasar Jawa Timur masih kombinasi sebab yang kami pelajari sejak dua tahun terakhir angkutan di Jawa Timur juga babak belur, karena persaingan angkutan di Jawa Timur sangat ketat dan kami tidak menyentuhnya dulu untuk saat ini.

Filosofi seperti apa yang Anda terapkan dalam menjalankan strategi bisnis perusahaan?

Sesuai *tagline* kami, 'Partnership, Grow Together'. Paling bagus membuktikannya saat ekonomi sulit seperti periode 2015-2016. Pertama kali kami berkenalan dengan konsumen mungkin di 2012-2014, ekonomi lagi sangat baik. Pada saat ekonomi turun di 2015-2016 ini kami harus tahu masalahnya apa, kami tidak boleh menggunakan satu standar yang sama. Misalnya ada debitur yang secara karakter oke, teknik oke, *customer* juga oke. Tapi tiba-tiba dapat surat cinta dari *customer*-nya menyatakan pembayarannya mundur sampai 90 hari, yang sebelumnya dibayar dalam tempo 45 hari saja.



Pengusaha transportasi logistik yang mendukung industri manufaktur menjadi segmen penting bagi Aditama Finance.

Kalau yang kelas-kelas kecil yang benar-benar berharap dari *cash inflow* setiap bulan ditarik dobel akan goyang. Pekerjaan ada, order tetap ada, duit dia *nggak* pakai ke mana-mana, tapi pembayaran dari konsumennya mundur jadi 30 hari ini yang harus kami bantu. Kalau kami tidak mau turun langsung, kami *nggak* mau mendengarkan dan memverifikasi, akhirnya mesin atau truk mereka bisa kami tarik balik karena sudah tidak bayar 2-3 bulan. Tapi kami tidak melakukan itu, kami bantu apakah dengan suntik pembiayaan baru atau dengan memberikan modal kerja kepada mereka, kami *bridging* mereka dengan harapan enam bulan ke depan bisa pulih kembali finansial perusahaannya. Kalau kami tarik kendaraan saat kondisi ekonomi lemah juga tidak mudah dan justru akan merugikan kami sebagai lembaga pembiayaan. Kami harus bisa mendengarkan dan kalau konsumen terbuka dan mau *sharing* dengan kami, kami akan bantu semaksimal mungkin. Dalam kondisi yang berat mulai 2015 hingga saat ini, itulah yang membuktikan *partnership*-nya. Selama konsumen mau terbuka, kami cari solusinya. Jarang ada yang seperti yang kami lakukan ini.

Apa yang menjadi cita-cita Anda dalam mengembangkan Aditama Finance?

Intinya Aditama ini kalau bisa menjadi Orix-nya Indonesia, itu cita-cita saya. Kenapa tidak ada perusahaan jasa keuangan lokal yang jadi tuan rumah sendiri. Sebab kami melihat banyak pengusaha lokal terutama segmen UKM yang butuh *partner* dalam pembiayaan usahanya. Kami melihat ini sebagai peluang untuk juga membantu komunitas-komunitas ini, yang saya yakin kompetitor saya yang sudah punya *big name* itu tidak punya waktu untuk melayani ini. Kami agak beda filosofinya, pakai cara Indonesia.



PT Sumber Urip Surabaya Mari Buat Bisnis Trucking Jadi lebih Fun

Teks:
Sigit Andriyono

Foto:
Giovanni Versandi

Sumber Urip adalah perusahaan *trucking* keluarga yang berangkat dari sebuah bengkel reparasi kendaraan sekitar tahun 1950 di Malang. Menjelang akhir 1970-an perusahaan mengembangkan diri sebagai perusahaan *trucking* mulai dari Malang lalu diikuti Kota Bandung. Kota Bandung dipilih karena ada keluarga yang menetap di sana. Tidak lama Sumber Urip menjajaki Kota Jakarta untuk memperluas pasar.

"Selama pengembangan di Jakarta, Bandung kami tinggalkan. Karena arus pengiriman barang, baik dari Malang ke Bandung atau Bandung ke Malang tidak banyak," kata Sundoro, Direktur Sumber Urip Surabaya. Setelah Bandung tidak memberikan prospek pasar yang bagus, prestasi Jakarta terus meroket di awal perkembangan grup. Sekitar tahun 1972, dibukalah kantor Surabaya sebagai kota pamungkas pengembangan Sumber Urip. Sebagai perusahaan keluarga Sumber Urip tidak mengembangkan diri seperti halnya perusahaan *trucking* yang membuka cabang di beberapa kota. Setiap kota mengembangkan diri dengan modal pribadi bukan dari saham sentra yang dibagi-bagi.

"Setiap perusahaan di tiga kota tersebut mengembangkan diri dengan upaya sendiri-sendiri. Seperti halnya otonomi daerah yang tidak tergantung satu sama lain," tambah Sundoro. Pada awal perkembangan, perusahaan masih menggunakan truk Eropa karena saat itu truk Jepang jarang sekali. Muatan yang diangkut juga beraneka ragam mulai dari bahan baku dan barang jadi.

"Saat itu kami hanya melayani retail, bukan pabrik seperti sekarang karena memang jumlah barang

tidak banyak. Setiap barang paling 2-3 dus saja, muatan bisa beraneka ragam mulai dari barang-barang kelontong obat-obatan, minuman, makanan bahkan sampai onderdil," jelasnya.

Muatan dari Malang sebagian besar rokok sampai hari ini. Secara kemampuan muat, perusahaan belum besar dan pasar yang ada hanya sekelas retail. Muatan konsolidasi terus ditekuni dari tahun 1970 hingga tahun 1990-an. Pabrik yang belum banyak dan permintaan pasar juga belum besar dikarenakan Indonesia masih mengandalkan impor. Baik dari Jakarta ataupun Surabaya mayoritas barang diangkut adalah barang impor. "Truk yang ada waktu itu hanya sekelas colt diesel dan muatan bisa campur-campur karena klien kami hanya toko kecil. Belum ada klien yang ambil muatan satu truk. Waktu itu pabrik belum produksi banyak barang. Perputaran uang juga masih kecil. Karena Indonesia waktu itu masih fokus pada pertanian," katanya.

Setelah masuk masa orde baru, kebijakan pemerintah beralih dari pertanian ke industri. Saat itulah mulai marak dibangun beberapa pabrik besar di Jawa. Bersamaan dengan itu, Sumber Urip mulai menerima order dari satu pabrik. "Karena basis pabrik di Surabaya ini sudah ada. Pengiriman ke Jakarta tidak selalu barang konsolidasi. Misalnya kami angkut bumbu, ya muatan itu seragam sekali berangkat. Sejak saat itu muatan mulai berkembang tetapi seragam hingga hari ini. Klien pabrik juga bertambah," kata Sundoro.

Berbicara *trucking* di Surabaya pada tahun 1970-an, Sundoro memaparkan tahun itu belum banyak perusahaan transportasi. Sekitar tahun itu pula, pabrik rokok mulai dibangun, tetapi mekanismenya masih menggunakan pekerja. "Seiring pembukaan kantor Surabaya, perusahaan di Jakarta tumbuh cepat. Dari Jakarta ke wilayah sekitarnya arus barangnya bagus. Bisa saya bilang, produsen

di Jakarta, konsumen di wilayah sekitarnya," kenangnya.

Sebagai perusahaan yang baru berdiri di Surabaya, kapasitas angkut yang ada belum mencukupi dengan muatan pabrik. Unit truk belum banyak, muatan dari pabrik mulai ramai. Karena itu, Sumber Urip harus menambah unit. Satu hal yang menarik mengenai pembelian unit masa itu adalah unit baru dijual dalam bentuk rangka saja. " Waktu itu kami karoseri sendiri. Tidak ada kabin, bak truk juga buat sendiri. Waktu itu juga tidak ada truk yang memiliki dimensi panjang, pendek semua," ceritanya. Untuk mencoba eksis di pasar penjualan truk, pabrikan Jepang mulai survei ke beberapa perusahaan *trucking* dan mengikuti permintaan untuk memproduksi truk panjang. Truk-truk Jepang dengan panjang 6, 7, dan 8 meter mulai dijual. Kala itu cuma ada karoseri bak. Untuk menata muatan konsolidasi, proses baru bisa dilakukan pada malam hari. Setelah semua ditata baru pasang



Pengalaman panjang di trucking mengajarkan Sumber Urip bagaimana mengelola manajemen operasional yang lebih efisien

Sundoro, Direktur PT Sumber Urip Surabaya



Dengan produk lokal, Sumber Urip semakin percaya diri melayani konsumen dengan lebih baik

terpal untuk melindungi muatan.

"Walaupun truk Eropa juga ada yang berdimensi panjang, tetapi harganya masih mahal. Sementara harga truk Jepang lebih murah. Banyak perusahaan *trucking* mulai beralih menggunakan produk Jepang. Tidak lama setelah itu truk Eropa mulai berkurang," katanya mengenai peralihan konsumen truk ke merek Jepang.

Untuk menjawab tantangan pabrik yang mulai meminta kapasitas truk yang lebih besar, sementara produk yang dijual di Indonesia tidak ada yang sesuai, sekitar tahun 1990-an Indonesia membuka impor kendaraan bekas, akhirnya Sumber Urip membeli truk *wing box built up*. Awal tahun 1990 karoseri *wing box* mulai ada di Indonesia, tetapi belum ada *wing box* berukuran panjang sembilan meter.

"Dengan bekal truk *built up* yang memiliki kapasitas besar, kami bisa melayani pabrik dengan lebih baik. Tahun 2000-an mulai ada karoseri di Surabaya yang sudah produksi *wing box*. Tahun itu juga kami mulai ambil trayek pendek ke kota-kota terdekat," jelas Sundoro.

Menurut Sundoro tahun 1990-an *trucking* tidak sebanyak sekarang. Ongkosan muatan masih bagus karena *supply demand* tidak sesuai. Muatan dari pabrik melimpah, *trucking* yang ada sedikit. "Sekarang kan terbalik. Persaingan tambah ketat. Perusahaan *trucking* tambah

terus dan mereka terus beli truk. Regenerasi tambah banyak. Bisnis truk tidak semanis yang dulu," jelasnya sambil tersenyum.

Sumber Urip mengambil trayek 60%-80 % di Jawa. Paling banyak Jawa Barat. Sisa klien ada di Bali dan Sumatera. "Tujuan Sumatera kami cuma melayani pabrik rokok dari Malang. Pabrik ini klien lama kami. Armada kami *full wing box*, mayoritas muatan bahan makanan, minuman, dan barang siap konsumsi. Untuk barang jadi kami langsung kirim ke distributor. Sementara barang setengah jadi masih dibawa ke pabrik lagi untuk diolah dengan bahan baku lain," paparnya.

Berbicara armada, Sundoro memiliki pengalaman menarik untuk dibagi. "Dulu kami pakai produk *built up* karena kapasitasnya besar. Tetapi kelemahan produk tersebut adalah kurang ketersediaan *spare part* di dalam negeri. Kami harus cari *spare part* sendiri dan perbaiki sendiri. APTM lokal menolak memperbaiki, meskipun mereknya sama. Menurut mereka, truk *built up* dibeli dari importir dan bukan diler resmi. Mereka tidak bisa membantu karena karena dianggap barang tidak resmi," tuturnya.

Saat truk *built up* mengalami kerusakan dan memerlukan *part* pengganti, Sundoro menjabarkan ada tiga hal yang ia lakukan agar truk bisa tetap jalan. *Pertama*, mekanik melakukan modifikasi terhadap produk lokal lalu dipasang dengan sedikit perubahan agar *spare part* bisa terpasang sempurna. "Kan memang secara tipe dan bentuk sudah tidak sama, hanya mirip, kami cari cara agar *spare part* bisa terpasang," jelasnya. *Kedua*, ia mencari persamaan spesifikasi

spare part. Misalnya, mencari pengganti dari merek lain yang sesuai dengan *part* yang harus diganti. Cara terakhir adalah mencari truk yang sudah tidak beroperasi lagi dan menggunakan *spare part* yang masih bisa digunakan. "Ini adalah alternatif terakhir kami. Kadang ada perusahaan yang membiarkan truk tidak terurus, bisa karena sebab kerusakan berat. Kami beli truk itu. Kami lepas semua yang masih bisa digunakan untuk *part* pengganti truk *built up* kami. Kami beli tentu dengan harga berbeda dengan truk masih bisa beroperasi," katanya.

Sekarang Sumber Urip sudah menggunakan produk lokal dari diler resmi. Perusahaan percaya layanan diler resmi sangat bagus dan berani memberikan garansi unit baru sampai dua tahun. "Untuk produk lokal sudah siap segalanya. Sudah siap onderdil, servis, dan garansi. Kendaraan rusak ATPM sudah siapkan semua dan sanggup perbaiki. Dengan produk lokal cari *spare part* mudah sekali tidak seperti dulu. Misalnya dalam perjalanan ada truk ada kerusakan, ATPM siap menangani perbaikan pada waktu jam kerja untuk kirim mekanik ke lokasi. Hari ini saya tidak bingung untuk *maintenance* lagi. Karena diler mendukung penuh unit kami," papar Sundoro.

Untuk memajukan perusahaan perlu beberapa keputusan yang sifatnya tidak bisa dielakkan. Untuk mendorong operasional, Sumber Urip melakukan peremajaan dengan mengurangi truk *built up*. Sundoro yakin truk lama biaya yang harus dikeluarkan juga tambah besar, lagi pula *spare part* susah dicari. Kemampuan mekanik pun tidak mumpuni untuk truk *built up*. "Memang kami memiliki mekanik sendiri yang bisa melakukan perbaikan. Tetapi jika ada kendala besar, mekanik tidak bisa perbaiki, kami harus panggil mekanik profesional untuk mengatasi itu. Importir juga tidak bisa mengatasi kendala yang ada. Jadi saya harus usaha sendiri," katanya.

Pernah memiliki truk *built up* membuat perusahaan belajar mengenai perbaikan truk. Walaupun awalnya *trial and error*, tetapi mereka terus belajar sampai menemukan solusi. Salah satu contohnya saat membeli *wing box*. Sundoro mengaplikasikan pengalamannya. "Saya pelajari bagian mana saja yang paling cepat rusak. Saat *upgrade* beberapa *part* dan material di area yang berkenaan dengan bagian itu. Secara harga tambahannya hanya sedikit, ongkos pengerjaan tetap sama sehingga *wing box* saya bisa lebih awet daripada yang lain," paparnya.

Perekrutan sopir sepertinya menjadi problem wajib bagi perusahaan *trucking*. Sundoro sadar regenerasi sopir tidak banyak. Untuk sopir baru jalur pertama yang ia ambil adalah membuka sendiri lowongan sopir daripada mengandalkan rekomendasi sopir senior. "Jika rekrut sendiri dari awal kan saya tahu *track record*-nya. Kami rekrut dengan prasyarat yang agak tinggi. Seperti harus mengumpulkan beberapa dokumen yang menjelaskan jati diri dan riwayat hidup. Kedua, kami wawancara dan telusuri latar belakang lewat perusahaan sebelumnya. Karena itu cara yang masih bisa kami andalkan untuk mengetahui sopir bagus apa tidak," tegasnya.

Sebagai pengusaha transportasi yang sudah lama bergelut di sektor pengangkutan, Sundoro berharap tatanan bisnis *trucking* ke depan berubah. "Hari ini tantangan bisnis *trucking* banyak sekali. Mulai dari SDM, truk hingga regulasi. Mari kita buat bisnis *trucking* menjadi lebih *fun*. Teknologi *trucking* bisa ditingkatkan. Dan terakhir, irama dunia *trucking* mengikuti arus pemerintahan. Pergantian kepemimpinan sering diikuti dengan pergantian aturan. Pengusaha khawatir apa yang dibuat pemerintahan sekarang, apakah mungkin pada pemerintahan berikutnya masih akan diteruskan," ujarnya.

TRUCKMAGZ LUNCURKAN INDONESIA LOGISTICS DIRECTORY

Desember 2016, *TruckMagz* meluncurkan *Indonesia Logistics Directory* yang menyasar pengusaha di bidang logistik meliputi perusahaan *land transporter, warehouse service provider, air cargo service provider, shipping liner, 3PL, express service provider, freight forwarder, dan terminal operator*. "*Indonesia Logistics Directory* ini diharapkan dapat menjadi informasi yang bisa digunakan untuk membangun jejaring bisnis di antara pelaku logistik," kata Ratna Hidayati, Pemimpin Umum *TruckMagz*.

Ia menggambarkan, selama ini sesama pengusaha truk sering mengalami kesulitan saat harus mencari pengusaha truk lain yang memiliki truk dengan spesifikasi tertentu di daerah tertentu. "Contohnya, seorang pengusaha truk di Surabaya butuh truk *wing box* tambahan di Jakarta, mereka biasanya bertanya kepada sesama pengusaha lain. Itu pun belum tentu dapat informasi dengan segera. Nah, dengan *Indonesia Logistics Directory* ini, diharapkan semua pengusaha truk bisa mendaftarkan perusahaannya sehingga ketika ada kebutuhan, tinggal cari di *website TruckMagz*," kata Ratna. Informasi pengusaha truk yang dirangkum antara lain, spesialisasi muatan, spesialisasi rute (antar-provinsi dan antar-kota dalam provinsi), jenis armada (engkel, tronton, trailer, *special equipment*, dan *pick up*), bentuk karoseri (tangki, *fullbox, wingbox, lossbak, drop side, bak, dump, kontainer, flat bed, lowbed, dll.*), serta jumlah armada. "Kalau mau cari perusahaan truk di Jakarta yang punya truk *drop side* jumlahnya 30 unit, tinggal klik. Ini jadi media promosi perusahaan truk itu sendiri," imbuh Ratna.

Tak hanya pengusaha truk, perusahaan memerlukan pergudangan juga bisa mencari informasi gudang di *Indonesia Logistics Directory* ini. "Perusahaan pergudangan yang mendaftarkan diri harus mencantumkan tipe gudang yang dimilikinya, apakah *general merchandise warehouse, cold storage warehouse, bonded warehouse, households goods warehouse, special commodity warehouse, atau bulk storage warehouse*. Kemudian jumlah unitnya berapa, kapasitasnya berapa ton, dan ada di provinsi mana saja," papar Ratna. Selain itu, *air cargo service provider, shipping liner, 3PL, express service provider, freight forwarder, dan terminal operator* juga masuk dalam *Indonesia Logistics Directory* ini.

"Nah, *Indonesia Logistics Directory online* ini akan kami buat dalam edisi cetak juga. Perusahaan yang terdaftar hingga 30 April 2017, akan dimuat di *Indonesia Logistics Directory 2017/2018*," kata Ratna. Lalu, apakah ada biayanya? "Ya, tentu saja. Biaya yang diperlukan untuk pemuatan satu *listing* Rp 1,2 juta setahun. *Listing* akan ditampilkan selama setahun sejak pertama kali ditayangkan. Selain itu, *member* akan mendapatkan majalah *TruckMagz* gratis selama 12 edisi (setahun). *Member listing*

juga akan dimuat dalam buku *Indonesia Logistics Directory* dan mendapatkan satu eksemplar bukti pemuatan. Jika menginginkan perusahaan Anda ditampilkan di halaman paling depan di *directory online*, dikenakan biaya tambahan Rp 300.000 per bulan. Tapi itu hanya tersedia bagi lima perusahaan," kata Ratna.

Ratna mengingatkan, sebelum mendaftar, siapkan deskripsi perusahaan dalam 300 karakter, siapkan logo perusahaan ukuran 500x500 pixel, siapkan *company profile* dalam bentuk pdf maksimal 3 MB, siapkan *link* video perusahaan (contoh: *link* di YouTube), dan siapkan kartu kredit (jika metode pembayaran yang dipilih kartu kredit). "Jika ada yang memerlukan informasi mengenai profil perusahaan, mereka tinggal unduh *file* yang tersedia di *Indonesia Logistics Directory*. Kalau ada videonya, tinggal kasih *link*-nya, nanti akan muncul video di detail perusahaan," kata Ratna.

BAGAIMANA CARANYA AGAR BISA TERDAFTAR DALAM TRUCKMAGZ DIRECTORY LISTING?

Ada empat tahapan yang harus dilalui, yaitu:

1. Proses Registrasi Member
2. Proses Manajemen Listing/Perusahaan
3. Proses Payment/Pembayaran Listing
4. Proses Approval Listing

BAGAIMANA CARA REGISTRASI MENJADI MEMBER?

Proses Registrasi dan Login Member

1. Masuk ke halaman Register member di <https://www.truckmagz.com/login/>, di halaman tersebut ada dua form yang ditujukan untuk login maupun register member.
2. Member mengisi data diri berupa: Nama, Username, Password, Email dan Nomor HP. Semua *field* bersifat *mandatory*/wajib diisi oleh member.
3. Proses registrasi sukses, member diminta untuk mengecek email guna melakukan aktivasi *membership* dengan mengklik link aktivasi yang sudah dikirimkan ke email. Link aktivasi member akan dikirimkan ke email yang didaftarkan pada saat proses registrasi.
4. Member masuk kedalam alamat email yang didaftarkan, lalu klik pada link aktivasi yang dikirimkan oleh sistem.
5. Member berhasil aktivasi akun, pada proses ini member telah bisa login kedalam website truckmagz.
6. Login member dapat dilakukan di <https://www.truckmagz.com/login/>, pada form Login. Member diharuskan mengisi username dan password yang terdaftar lalu tekan submit pada form.
7. Jika member lupa dengan username maupun password saat login, member dapat menuju halaman <https://www.truckmagz.com/reset-password/> dengan klik tombol "Lost Password? Click Here". Member diminta mengisi alamat email yang terdaftar, sistem akan mengirimkan password random ke alamat email member.
8. Setelah proses login member berhasil, member akan diarahkan ke halaman My Account (<https://www.truckmagz.com/my-account/>).
9. Untuk member yang baru pertama kali login, member diharuskan melengkapi data diri terlebih dahulu sebelum melakukan proses lainnya.

BAGAIMANA CARA MENDAFTARKAN PERUSAHAAN AGAR MASUK DALAM TRUCKMAGZ DIRECTORY LISTING?

Proses Manajemen Listing oleh Member

1. Masuk ke dalam halaman login : <https://www.truckmagz.com/login/>. Login dengan username dan password terdaftar.
2. Member diarahkan ke halaman My Account, pilih menu "My Listings" untuk melihat listing yang aktif atau telah tersubmit.
3. Klik tombol "Add Listing" untuk menambahkan Listing baru.
4. Pilih kategori listing yang ada
5. Member mengisi data lengkap listing berupa General Information, Company Legal, Company Profile, dan field lain yang dibutuhkan sesuai dengan kategori yang dipilih.
6. Klik "Finish" ketika data yang di input telah benar, atau klik tombol "Previous" untuk mengecek data kembali.
7. Member akan diarahkan ke halaman "My Listings", data yang baru di input sudah masuk kedalam sistem namun masih dalam status moderasi / menunggu review.

BAGAIMANA CARA MEMBAYAR PESANAN TERSEBUT?

Kami memberikan beberapa metode pembayaran:

1. Pembayaran dengan credit card: Visa and Mastercard
2. Pembayaran dengan bank transfer ke rekening kami.

Proses Pembayaran Listing

1. Pembayaran dilakukan untuk *listing* baru maupun memperpanjang masa tayang *listing*.
2. *Listing* yang belum memiliki data pembayaran tidak akan tampil di halaman daftar *listing* <https://www.truckmagz.com/listings/>
3. Kategori pembayaran *listing* dibagi menjadi dua, yaitu *Normal Listing* dan *Featured Listing*, dengan harga yang berbeda dan penempatan dalam halaman daftar *listing* yang berbeda.
4. Untuk *member* yang belum melakukan proses Tambah *Listing* atau belum memiliki *listing* aktif, maka *member* harus menambahkan *listing* terlebih dahulu sesuai proses manajemen *listing* oleh *member*.

5. Jika sudah terdapat *listing* aktif, *member* bisa memilih *listing* yang ingin dibayar/ditampilkan dengan klik menu "Langganan" di samping kanan *listing* yang dipilih.
6. *Member* masuk halaman pilih tipe langganan *listing*, terdapat pilihan Normal dan *Featured Listing*. *Member* klik tombol "Lanjutkan Pembayaran" untuk memilih fitur pembayaran yang tersedia.
7. Metode pembayaran yang tersedia untuk berlangganan adalah kartu kredit dan bank transfer.
8. Untuk pembayaran dengan metode kartu kredit:
 - Klik tombol lanjutkan pembayaran.
 - Muncul data transaksi yang harus dibayar, pilih pembayaran dengan kartu kredit.
 - Muncul data terkait kartu kredit berupa nomor kartu kredit, CVV, nama yang tertera di kartu kredit, dan masa berlaku kartu kredit.
 - Klik tombol *process payment*.
 - Muncul *pop up* untuk proses *3D secure*, masukkan OTP (*One Time Password*) yang akan dikirimkan ke nomor *handphone* terdaftar.
 - Masukkan nomor OTP yang dikirimkan, klik *submit*.
 - Proses pembayaran berhasil.
 - *User* menerima *email* terkait *invoice* yang terbayar di *email*.
1. Untuk pembayaran dengan metode *bank transfer*:
 - Klik tombol lanjutkan pembayaran.
 - Muncul data transaksi yang harus dibayar, pilih pembayaran dengan *bank transfer*.
 - Muncul data terkait bank tujuan transfer: nomor rekening, nama bank tujuan.
 - Klik tombol proses pembayaran.
 - *Email invoice* akan dikirimkan ke *email member*.
 - *Member* melakukan pembayaran ke bank tujuan sesuai dengan instruksi yang ada pada *email invoice* maupun pada saat sebelum klik tombol proses pembayaran.
 - *Member* melakukan konfirmasi pembayaran manual dengan masuk ke halaman "Status Transaction", pilih *invoice* yang dibuat lalu klik konfirmasi pembayaran.
 - Isi *form* konfirmasi sesuai dengan data pembayaran yang valid, klik *submit*.
 - *Member* menunggu pengecekan pembayaran yang dilakukan oleh *admin*.
 - *Email* transaksi berhasil.

KAPAN LISTING TERSEBUT DITAYANGKAN?

Proses approval *listing* dilakukan oleh administrator website setelah pembayaran diterima. Iklan ditayangkan paling lambat satu hari setelah dana diterima sesuai jam operasional kantor, Senin-Jumat, pukul 08.00-17.00.

BERAPA BIAYA YANG DIPERLUKAN UNTUK PEMUATAN SATU LISTING?

Rp 1,2 juta setahun. *Listing* akan ditampilkan selama setahun sejak pertama kali ditayangkan. Selain itu, *member* akan mendapatkan berlangganan gratis majalah *TruckMagz* selama 12 edisi (setahun). *Member listing* juga akan dimuat dalam buku Indonesia Logistics Directory.

Jika menginginkan perusahaan Anda ditampilkan di halaman paling depan, dikenakan biaya tambahan Rp 300.000 per bulan. Hanya tersedia bagi lima perusahaan.

APA BENEFIT MENJADI MEMBER?

1. Ditampilkan di Indonesia Logistics Directory edisi online.
2. Ditampilkan di Indonesia Logistics Directory edisi cetak. Edisi cetak akan dicetak tiap tahun dan beredar tiap Juni. Perusahaan yang terdaftar hingga 30 April 2017, akan dimuat di Indonesia Logistics Directory 2017/2018.
3. Mendapatkan 1 eksemplar Indonesia Logistics Directory.
4. Mendapatkan majalah *TruckMagz* gratis selama setahun.

APA SAJA YANG HARUS DISIAPKAN SEBELUM MENDAFTAR?

Siapkan deskripsi perusahaan dalam 300 karakter.

1. Siapkan logo perusahaan ukuran 500x500 pixel.
2. Siapkan company profile dalam bentuk pdf maksimal 3 MB
3. Siapkan link video perusahaan (contoh: link di YouTube)
4. Siapkan kartu kredit (jika metode pembayaran yang dipilih kartu kredit)

Informasi lebih lanjut bisa menghubungi:

TruckMagz

Ruko Niaga Sentosa Kav. 5 Jalan Letjen Sutoyo 140A Medaeng, Waru, Sidoarjo

T. 031-85581699 | E. info@truckmagz.com

PUBLISHED SOON

INDONESIA TRUCKING DIRECTORY

INDONESIA LOGISTIC DIRECTORY

KUMPULAN DATA PENGUSAHA TRUK DAN LOGISTIK DI INDONESIA

Terdiri dari *Land Transporter, Warehouse Service Provider, Air Cargo Service Provider, Shipping Liner, 3PL, Express Service Provider, Freight Forwarder, Terminal Operator, Asosiasi, dan Instansi Pemerintah.*



PASTIKAN PERUSAHAAN ANDA TERCATAT

INFORMASI LEBIH LANJUT HUBUNGI TRUCKMAGZ

031-85581699 | info@truckmagz.com



Inspeksi Sistem Transmisi

ATASI MASALAH, KUMPULKAN INFORMASI SECARA TEPAT

Teks: Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi

Transmisi manual adalah sistem transmisi yang umum untuk truk di Indonesia. Seperti namanya, pemilihan rasio roda gigi pada transmisi manual dilakukan dengan perpindahan manual mekanisme pemilihan gigi. Darmoko, Kepala Mekanik PT Timur Majur Wiraya menjelaskan, jenis transmisi ini terhubung ke mesin melalui kopling, dengan menginjak pedal, menghilangkan torsi dari sistem.

Dengan keterlibatan kopling, tenaga dikirim ke transmisi melalui *input shaft* yang terpisah dari *cluster* utama. Transmisi menggunakan sistem mekanik kompleks yang mengontrol penerapan tenaga dari mesin ke *driveshaft*. Menurutnya, masalah umum dari transmisi adalah keausan akibat panas dan gesekan yang dihasilkan oleh banyak gerakan komponen yang saling berinteraksi.

Salah satu cara untuk mencegah keluarnya banyak biaya adalah mengikuti prosedur pemeliharaan yang dianjurkan untuk membantu mengatasi masalah transmisi. Lakukan pemeriksaan

secara visual pada transmisi. Misalnya bagian *housing* transmisi yang rusak, kebocoran pada *fitting* dan sambungan. Pastikan juga sistem *supply* udara tidak mengalami kebocoran. Di perusahaan transportasi, mekanik biasanya menerima laporan dari sopir, laporan itu pun juga tidak selalu akurat menggambarkan kondisi yang sebenarnya. Kadang-kadang gejala mengarah ke masalah transmisi tetapi masalah yang benar terjadi ada pada komponen lain seperti gardan, *axle*, *U-joint*, kopling atau bahkan mesin. Problem yang paling umum adalah bunyi berisik dan getaran yang muncul.

Mengatasi masalah selalu dimulai dengan mengumpulkan informasi yang tepat. Berikutnya menganalisis informasi dan mencoba mengidentifikasi akar masalah. Berikut beberapa sebab umum yang bisa muncul dari sistem transmisi.



Kenali gejala visual sebelum melakukan pembongkaran sistem transmisi internal.



Perpindahan gigi yang kasar bisa memperpendek usia komponen sistem transmisi.

BUNYI BERISIK

Masalah ini umum bisa disebabkan karena banyak hal. Berikut ini beberapa sebab bunyi berisik di luar sistem transmisi.

- Baling-baling mesin tidak berputar sempurna.
- Karet *engine mounting* sudah getas sehingga tidak bisa meredam getaran.
- *Flywheel* bermasalah.
- Baut *flywheel* longgar.
- Posisi kopling tidak sesuai.
- *Bearing* kurang *grease*.
- Ban tidak sejajar.
- Tapak ban tidak rata, bunyi makin keras seiring kecepatan bertambah.
- *Housing flywheel* tidak sejajar.

KEBOCORAN OLI TRANSMISI

Asri Wasisto, *Head of Aftersales* PT Duta Putera Sumatera *Authorized Distributor* MAN Truck & Bus mengatakan, kebocoran sering terjadi pada *output shaft* yang terhubung dengan *propeller shaft* lalu *axle*. "Jika *joint* ini bermasalah, akan berimbas ke *seal* pada bagian itu. Masalah ini bisa muncul dari *axle* belakang karena *bushing-bushing axle* yang aus, akhirnya tidak sinkronnya distribusi tenaga dari mesin. Sebaiknya problem *axle* belakang diatasi lebih dini sehingga ke depan tidak akan mengakibatkan masalah pada sistem transmisi. Paling sering problem ini karena pengoperasian," katanya. Ia menyarankan pemeriksaan oli lebih sering tergantung pemakaian atau kelipatan 40 ribu km. Walaupun bisa didasarkan kepada spesifikasi oli yang dipakai. Merek oli tertentu mampu bertahan lebih lama.

GETARAN BERLEBIH

Getaran bisa muncul dari berbagai kondisi. Darmoko mengatakan getaran mesin bisa ditransmisikan ke sistem melalui kopling. Secara umum, kecepatan mesin harus di atas 600 RPM agar getaran tampak halus. Salah satunya adalah getaran dari perputaran gerigi. Getaran biasanya muncul pada kecepatan tertentu atau di gigi tertentu. Hal ini bisa membantu untuk menentukan apakah penyebabnya dari dalam transmisi atau di tempat lain.

Jika sudah menemukan penyebab getaran dalam transmisi, pertama perhatikan kecepatan di mana masalah itu muncul. Ada pergerakan *input shaft* dan *output shaft*. Ia berpesan pastikan bahwa sudah mengumpulkan beberapa bukti bahwa penyebabnya adalah dari dalam transmisi sebelum membongkar total.

BUNYI BERISIK SAAT GIGI NETRAL

Kemungkinan penyebab meliputi:

- Transmisi yang kurang pas.
- *Bearing flywheel* yang aus.
- *Bearing* pendukung *shaft* yang aus.
- Gigi *idle* mundur sudah aus.
- Adanya goresan/baret pada permukaan gerigi.
- Oli transmisi berkurang.
- Kesalahan pemilihan tipe oli transmisi.

BUNYI BERISIK PADA GIGI AKTIF

Kemungkinan penyebab meliputi:

- Bantalan *mainshaft* belakang sudah aus.
- Permukaan gigi sudah kasar atau meruncing.
- Gerigi speedometer.

PERPINDAHAN ANTAR-GIGI SULIT DILAKUKAN

Sopir kadang kesulitan untuk menggeser tuas perseneling di antara posisi gigi. Dalam beberapa kasus, hanya perpindahan ke gigi satu sulit dilakukan. Tetapi ada juga pada kasus lain semua perpindahan gigi sulit dilakukan. Penyebab ini terjadi adalah karena pelumasan. Kadang-kadang, perpindahan gigi yang berat dapat disebabkan oleh kasus transmisi yang tidak sejajar atau masalah pada kopling.

Perpindaan gigi yang berat dapat didiagnosis dengan mudah. Jika tuas perseneling sulit digerakkan pada saat mesin dalam keadaan mati. Mekanisme perpindahan gigi bisa menjadi sumber masalah. Jika tuas perseneling dapat digerakkan dengan mudah saat mesin mati tetapi perpindahan sulit dilakukan saat mesin menyala, masalah tersebut bisa dari kopling kendaraan.

Menurut Asri, problem kopling bisa ditelusuri. "Sistem kopling ini menggunakan angin. Misal angin ini batas minimalnya belum terpenuhi saat diinjak akan keras. Kondisi angin terisi, pasti akan berfungsi normal. Kedua bisa dari kampas kopling sudah mulai aus. Bisa terjadi slip kopling. Seharusnya saat diinjak ini *release* tetapi karena sudah aus, fungsi kopling sendiri akan terganggu.

Synchronize trouble perpindahan giginya kasar, muncul bunyi yang mengganggu saat perpindahan," katanya.

Asri menambahkan, cara mengendarai mobil penumpang dan komersil berbeda. Jika sopir belum memahami itu atau gaya mengemudi yang tidak memahami karakter kendaraan. "Truk itu berbeda dengan mobil, truk tidak mencari kecepatan tetapi tenaga. Seharusnya saat sopir melakukan perpindahan gigi harus menunggu jeda beberapa detik untuk mendapatkan *timing* yang pas



Mekanisme sistem transmisi berhubungan erat dengan kaki-kaki dan axle, keduanya memiliki hubungan sebab-akibat.

memasukkan ke gigi berikutnya," jelasnya. Perbedaan berikutnya adalah truk produk Jepang dan Eropa. Kendaraan Jepang umumnya untuk menghasilkan tenaga yang besar, membutuhkan RPM tinggi. Sedangkan truk Eropa, tidak memerlukan RPM tinggi, untuk mendapatkan tenaga yang maksimal. Bagi pemilik kendaraan, *maintenance* tinggal mengikuti buku manual. Unit yang tidak sering dipakai atau angkutan yang bersifat musiman, oli harus sering diperiksa karena bisa saja bercampur debu dan air.

Dalam transmisi perihal perpindahan gigi bisa disebabkan masalah eksternal, seperti pengaturan kopling atau oli. Jika tuas-tuas bagian internal yang bermasalah, transmisi harus dibongkar untuk perbaikan. Pengaturan tuas-tuas atau *synchronizer* yang kurang tepat bisa menjadi sumber masalah. Namun, jika kasus tersebut terjadi karena karena kotoran atau material asing yang masuk ke sistem pembersihan dan *setting* ulang perlu dilakukan. Berikut tabel inspeksi sistem transmisi.

Tabel Diagnosis Sistem Transmisi

Kondisi	Kemungkinan Penyebab	Koreksi
Oli transmisi bocor	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penutup oli longgar 2. Penutup gasket kendor atau rusak 3. <i>Seal output shaft</i> aus 4. Oli terlalu banyak 5. Tidak ada <i>sealer</i> baut pengaman 6. <i>Seal shaft</i> aus 7. Kesalahan memilih oli 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kencangkan penutup 2. Kencangkan penutup dan / atau ganti gasket 3. Ganti <i>seal</i> 4. Kurangi oli 5. Pasang <i>seal</i> 6. Ganti <i>seal</i> 7. Ganti sesuai buku manual
Perpindahan gigi sulit dilakukan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengaturan pedal kopling tidak sesuai 2. Kopling aus atau rusak 3. Tuas <i>shaft</i> longgar 4. Oli berkurang 5. Oli berlebihan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sesuaikan dengan buku manual 2. Ganti bagian kopling yang aus 3. Kencangkan atau ganti bagian yang aus 4. Tambahkan oli 5. Kurangi jumlah oli
Slip atau gigi loncat	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Setting</i> transmisi longgar 2. Rumah kopling longgar 4. Pegas lemah 5. Gerigi <i>synchronizer</i> aus 6. Permukaan gerigi aus 7. <i>Bearing</i> atau <i>bushing</i> gigi <i>idle</i> aus 8. <i>Bearing output shaft</i> aus 9. <i>Bearing input</i> atau <i>output shaft</i> aus 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kencangkan atau selaraskan 2. Kencangkan atau selaraskan 4. Ganti pegas 5. Ganti <i>synchronizer</i> 6. Ganti input <i>shaft</i> atau gigi 7. Ganti <i>bearing</i> dan perangkat <i>shaft</i> 8. Ganti <i>roller</i> atau <i>shaft</i> jika perlu 9. Ganti <i>bearing</i>
Gigi beradu ketika perpindahan ke gigi rendah	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pemasangan <i>synchronizer</i> tidak benar atau rusak 2. Perpindahan gigi terlalu cepat 3. Kecepatan terlalu tinggi ketika beralih ke gigi rendah 4. Kopling tidak terlepas sepenuhnya 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Periksa <i>synchronizer</i> 2. Perhalus atau perlambat perpindahan gigi 3. Perlambat laju truk saat menurunkan gigi 4. Sesuaikan atau perbaiki pengaturan pedal kopling
Gigi beradu dari perpindahan gigi netral ke mundur	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengaturan pedal kopling tidak sesuai 2. Oli kadaluwarsa 3. RPM mesin terlalu tinggi 4. Sopir kurang menunggu cukup lama setelah pedal kopling diinjak 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sesuaikan pengaturan 2. Ganti oli baru 3. Atur RPM mesin saat <i>idle</i> 4. Instruksikan sopir untuk memahami karakter kendaraan
Bunyi berisik pada transmisi pada gigi netral	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bearing</i> depan aus 2. Gigi aus atau rusak 3. Kurangnya pelumasan 4. <i>Bearing output shaft</i> aus 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ganti <i>bearing</i> 2. Ganti gigi 3. Tambahkan oli 4. Ganti <i>bearing</i> atau <i>shaft</i>
Bunyi berisik pada transmisi di semua posisi gigi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Oli transmisi berkurang 2. <i>Bearing</i> aus atau rusak 3. Gigi aus atau rusak 4. Kesalahan memilih oli 5. <i>Setting synchronizer</i> berubah 6. Gigi speedometer rusak 7. <i>Input</i> atau <i>output shaft</i> atau gigi <i>shaft</i> aus 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tambahkan oli 2. Ganti <i>bearing</i> 3. Ganti gigi 4. Kuras pelumas, ganti sesuai rekomendasi 5. Atur kembali <i>synchronizer</i> 6. Pasang gigi baru 7. Ganti <i>shaft</i> dan gigi



Rakornas Angkutan Barang Organda 2016

Pemerataan Jadi Tantangan Transportasi Angkutan Barang

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



Foto bersama jajaran pengurus Organda beserta para tamu undangan

Organisasi Angkutan Barang (Organda) menyelenggarakan Rapat Koordinasi Nasional (Rakornas) Angkutan Barang Pertama 2016 di Auditorium PT Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, (15/12). Acara yang bertemakan "Konsolidasi Angkutan Barang sebagai Bagian Integral Organda Menuju Logistik yang Berkualitas dan Terjangkau" ini juga sekaligus peresmian kerja sama teknologi antara IKT dengan Aprindo DPC Angsuspel. Selain itu, acara ini juga menghadirkan diskusi mengenai permasalahan angkutan barang di Indonesia. Acara ini ditutup dengan rapat internal Angkutan Khusus Pelabuhan (Angsuspel) yang membahas mengenai masalah-masalah angkutan barang yang beroperasi di pelabuhan.

Ketua Umum Organda Andrianto Djokosoetono mengatakan bila penyelenggaraan angkutan barang merupakan sesuatu yang penting bagi perekonomian bangsa. Ia berharap dengan menyadari pentingnya angkutan barang di Indonesia, seharusnya pemerintah wajib menangani persoalan angkutan barang dengan serius agar penyelenggaraan angkutan barang bisa

berjalan efektif dan efisien.

"Pemerintah memang telah membangun berbagai fasilitas untuk menunjang transportasi di darat dan laut. Namun, tentunya barang yang dikirim tidak akan sampai di tujuan apabila tanpa adanya angkutan darat," ujar Andrianto.

Di sesi diskusi mengenai angkutan barang, Presiden Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Agus Taufik Mulyono mengatakan, tantangan transportasi angkutan barang di Indonesia adalah pemerataan. Menurut Taufik, pemerataan ini sangat penting karena transportasi di Indonesia, khususnya angkutan barang masih berpusat di Jawa-Sumatra dan belum menyentuh wilayah penting yang lain, seperti Papua, Sulawesi, Kalimantan, Maluku dan sekitarnya. Kondisi ini, kata Taufik, menimbulkan gunung-gunung ekonomi banyak di Jawa dan hampir tidak ada di tempat lain dan membuat Jawa menjadi tumpuan hidup hampir seluruh rakyat.

Menurut Taufik, problem kronis yang belum dapat diselesaikan bahkan dengan regulasi sekalipun adalah angkutan *online*. Angkutan tipe ini, kata Taufik, akan

menjadi masalah kronis angkutan barang apabila tidak segera diselesaikan oleh pemerintah. Taufik mengimbau agar Organda mampu menjadi pionir untuk mendorong pemerintah memperlancar konektivitas angkutan barang antar-kota dan provinsi. Terkait konektivitas, Taufik menyarankan agar pemerintah memiliki kemauan dan komitmen untuk melakukan sinkronisasi antar-kebijakan yang menyangkut sistem jaringan, fungsi jalan, status jalan, kelas jalan, kecepatan, simpul transportasi, dan hubungan antar-kegiatan.

"Persoalan angkutan barang harus dapat diselesaikan karena angkutan barang itu memiliki keistimewaan dibandingkan dengan angkutan lain. Angkutan barang itu mampu *door to door*. Tapi, konektivitas angkutan barang masih terkendala karena persoalan kelas jalan dan status jalan. Kalau seseorang punya pabrik di kecamatan, kemudian mau kirim barang ke Tanjung Priok, maka barang itu harus melewati jalan kabupaten, jalan provinsi dan nasional di mana ketiganya memiliki kelas jalan yang berbeda-beda," kata Taufik.

Selain itu, problem transportasi angkutan barang adalah masalah antar-simpul, baik penumpang atau pun barang, atau dari gudang menuju ke simpul. Kemudian masalah dari simpul ke tujuan akhir barang. Hal ini, kata Taufik, disebabkan oleh tiadanya keterpaduan antar-moda. "Agar antar-moda terealisasi, pemerintah butuh membentuk direktorat jenderal tersendiri untuk angkutan antar-moda," tuturnya.

Taufik menambahkan, di satu sisi tatanan transportasi di Indonesia itu belum sinkron antara nasional, wilayah, dan lokal. Inkonsistensi inilah yang menurut Taufik membuat angkutan barang di Indonesia belum optimal. Tapi, di sisi lain, kata Taufik, kalau pun pemerintah konsisten, juga akan membawa masalah yang cukup serius. "Kalau misal punya beban sumbu 10 ton, tidak dapat melintas di jalan yang kapasitasnya 8 ton. Makanya saya mengusulkan untuk jalur logistik yang penting harus dibuat sama, tapi undang-undangnya belum ada," katanya.

Selain masalah sinkronisasi, Taufik juga memaparkan kondisi *travel time* di jalan nasional masih berada di angka 2,78 jam/100 kilometer. Padahal, di negara tetangga, seperti Vietnam, *travel time* di negara tersebut sudah berada di angka 2 jam/100 kilometer. Taufik menyangkan target

pemerintah hingga akhir tahun 2019, target penurunan *travel time* di Indonesia hanya mencapai angka 2,4 jam/100 kilometer. Menurut Taufik, kondisi ini memang sulit dibenahi, karena untuk mencapai angka 2 jam/100 kilometer, perlu perbaikan yang cukup serius, diantaranya perbaikan geometri seluruh ruas jalan. Sedangkan, perbaikan geometri tersebut butuh anggaran sebesar Rp 210 triliun.

"Sebenarnya di Indonesia itu tergolong sukses dalam hal angkutan barang, karena di Jawa itu ada tiga ruas jalan. Di Pantura saja sudah mencapai 23 miliar ton per tahun. Ini sangat luar biasa, tapi masalahnya *travel time* masih tinggi. Andai kata *travel time* rendah, itu akan sangat berdampak. Sedangkan angkutan penumpang itu bisa mencapai 6 miliar seat per tahun. Dibandingkan dengan kereta itu sangat kecil sekali, hanya 46 juta tol kilometer per tahun," paparnya.

Dari sisi tonase, Taufik sangat menyangkan bila semua pihak saling tuding dan menyalahkan, terutama persoalan kualitas jalan yang terus menurun. Menurut Taufik, ada dua akar masalah yang menyangkut kualitas jalan, pertama dari sisi internal atau si pembuat jalan, lahan, perencanaan teknis, dan lainnya. Sedangkan di sisi eksternal adalah persoalan



Agus Taufik Mulyono,
Presiden Masyarakat Transportasi
Indonesia (MTI)



Andrianto Djokosoetono,
Ketua Umum Organda



Pudji Hartanto Iskandar, Dirjen Perhubungan Darat membunyikan gong tanda membuka acara Rapat Koordinasi Nasional Angkutan Barang Organda 2016

lainnya adalah masalah muatan simpul terberat, masalah drainase jalan dan drainase lingkungan yang tidak terkoneksi, pembagian beban dan masalah pemanfaatan ruang.

"Kalau masalah beban angkutan barang itu *overlap* itu tidak bisa saling menyalahkan. Karena *overlap* itu salah satu indikator negara maju yang angkutan barangnya memuat banyak muatan. Masalahnya mengapa *overtonase*? Kalau mengenai *overtonase* seharusnya bisa diatasi dengan multisumbu di mana ini ranahnya ada di Kementerian Perindustrian dan Kementerian PUPR. Kalau beban sumbu berat, itu membuat jalan retak, tapi masalahnya tidak segera diperbaiki jalannya. Tapi, penyakit di Indonesia itu jalan dibiarkan retak biar menjadi proyek besar," ujar Taufik.

Untuk mengatasi masalah angkutan barang, Taufik mengatakan, upaya yang harus ditempuh pemerintah adalah dengan membentuk bidang koordinasi antar-angkutan dan segera menyelesaikan sumber

masalah yang ada di angkutan barang. Karena, menurut dia, angkutan barang merupakan moda utama yang melayani kebutuhan manusia di Indonesia. Serta, kebutuhan manusia akan kebutuhan pokok dan harga-harga barang sangat bergantung dari angkutan barang.

"Pemerintah juga harus membuat solusi simpul antar-moda. Sedangkan solusi ruas jalan, pemerintah harus membuat kelas jalan yang sama untuk jalur-jalur penting atau potensi ekspor. Solusi lain yang harus dilakukan adalah melakukan *out share* kereta laut dan udara, sedangkan pemerintah belum ada upaya menangani hal ini. Pemerintah harus mengetahui angka *out share*, agar dapat dibuat sarana prasarannya," jelasnya.

Pada kesempatan yang sama, mewakili Dirjen Perhubungan Darat Kasubdit Angkutan Barang Direktorat Angkutan Multi-Moda Angkutan Dadan M. Ramdan mengatakan undang-undang yang mengatur mengenai angkutan barang, baik di UU Nomor 14 dan UU Nomor 22 juga sangat minim, terutama mengenai tarif. "Baru tahun 2016 unit kerja yang mengatur angkutan barang itu selevel eselon tiga, sebelumnya ada di eselon empat. Semoga dengan konsolidasi ini menyemangati kita bersama agar bisa lebih baik," kata Dadan.

Menurut Dadan, permasalahan angkutan barang yang paling menonjol selama ini adalah masalah *overload* dan *overdimensi*. Kedua permasalahan tersebut, kata Dadan, telah banyak didiskusikan namun hanya masalah yang sifatnya operasional. Tapi, menurut dia, setelah masalah tersebut dipelajari, masalah angkutan barang ini merupakan masalah yang multisektor, baik itu di perhubungan, perdagangan, dan perindustrian.

Dadan menambahkan, masalah lain yang terjadi di angkutan barang adalah belum ada sistem yang secara terintegrasi untuk memfasilitasi dan mempertemukan antara suplai dengan *demand* tentang barang yang akan diangkut. Selain itu, yang perlu dicari jawabannya adalah masalah tarif. "Yang harus dicari itu apakah pemerintah perlu menentukan standar tarif. Karena dalam praktiknya operator angkutan yang bekerja secara profesional pun dalam praktiknya bisa kalah dengan operator yang tidak menerapkan aturan. Sehingga yang paling penting dilakukan adalah pengawasan terhadap proses angkutan barang," kata Dadan.



Acara diskusi bersama para anggota Organda

SOUTH EAST ASIA'S
**LARGEST COMMERCIAL
 VEHICLE EXHIBITION**
 18-20 MAY 2017



Back for the third time, Asian Trucker invites you to be part of the largest dedicated exhibition for commercial vehicles in Southeast Asia. Co-organized by Asian Trucker Media, two highly successful commercial vehicle exhibitions were previously held in Malaysia. Following the success of the past event, we are returning with the show in May 2017 under a new, more inclusive name.

MCVE, organised by Asian Trucker, will be held in the Mines International Convention and Exhibition Centre from 18th to 20 May 2017. Fringe programs, including the Asian Trucker Networking Night, will run concurrent. Please visit www.mcve.com.my for details and updates. Access is free of charge for delegates.

To book your booth or to learn more, please contact Nicole Fong via nicole@asiantrucker.com or +6012 207 5528

Asian Trucker Media Sdn Bhd, Empire Tower, A 5-9, SS 16/1, Subang Jaya, 47500 Selangor (902834-K)

Freight Forwarder



Media Partners



Supporting Partners



Main Contractor



Organised by





Inamarine Surabaya 2016

LIMA PILAR INDONESIA JADI POROS MARITIM DUNIA

Teks: Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi

Secara resmi pameran *Inamarine Surabaya 2016* dibuka Sekretaris Kementerian Koordinator Maritim dan Sumber Daya Asep D. Muhammad. Pameran ini sekaligus menjadi gelaran subpameran INAPA Surabaya 2016, IIBT Surabaya 2016, SOLARTECH Surabaya 2016, INALIGHT Surabaya 2016 yang merupakan event tahunan yang dimotori GEM Indonesia. Bersamaan dengan event ini pula diadakan Kongres Maritim Indonesia 2016 dan Pertemuan Ilmiah Nasional Tahunan XIII ISOI (Ikatan Sarjana Oseanologi Indonesia). Sekali lagi Surabaya dijadikan tempat paling potensial untuk bersama mendorong Indonesia sebagai poros maritim dunia dan perkembangan industri, otomotif, bus, truk, LED, lampu, dan panel surya. Pameran ini diselenggarakan pada 30 November-2 Desember di Grand City Convex Surabaya.

Hadir beberapa pejabat terkait yang ikut menyaksikan *opening ceremony*, yaitu Deputy III Bidang Koordinasi Infrastruktur Kementerian Koordinator Bidang Kemaritiman Dr. Ir. Ridwan Djamaluddin M.Sc., Rektor Universitas Teknologi Sepuluh November Surabaya Prof. Ir. Joni Hermana M.Sc. Es. Ph.D. Kepala Dinas Kelautan dan Perikanan Provinsi Jatim D. Ir. Heru Tjahjono mewakili Gubernur Jatim Dr. H. Soekarwo S.H. M.Hum.



Wagub Jatim, Drs. Saifullah Yusuf menyampaikan proyek bidang kemaritiman Jatim pada Kongres Maritim

Dalam sambutannya Dr. Ir. Ridwan Djamaluddin M.Sc. yang sekaligus Ketua ISOI berharap acara ini mampu menghasilkan sebuah dokumen dalam upaya mendukung dalam bidang kemaritiman. "Mudah-mudahan dengan ini kami bisa menghasilkan sesuatu untuk memperkuat kebijakan pemerintah yang ada. Saya juga berharap pertemuan ilmiah tahunan ISOI XIII menjadi forum pertukaran informasi dan ajang pendalaman konteks ilmiah kelautan yang pada saatnya nanti akan bermanfaat bagi kita untuk pengembangan kemaritiman dan kelautan di Indonesia. Terakhir, Inamarine 2016 ini bisa menjadi ajang pertemuan pelaku bisnis yang secara mendasar ingin kita tekankan bahwa paradigma kemaritiman di Indonesia haruslah mengangkat industri dalam negeri," jelasnya.



Pemukulan gong oleh Sesmenko, sebagai simbol acara Inamarine Surabaya 2016 resmi dibuka

Prof. Ir. Joni Hermana M.Sc. Es. Ph.D. berterima kasih karena ITS telah diberi kehormatan sebagai tuan rumah Kongres Maritim Indonesia pertama. Dalam sambutannya ia mengingatkan dahulu pada tahun 1960 ketika pertama kali Bung Karno mengesahkan ITS sebagai perguruan tinggi negeri, beliau mengamanahkan kepada ITS untuk fokus pada bidang kemaritiman khususnya dalam teknologi kelautan. "Karena itu sejak tahun 1960 sampai sekarang kami konsisten mengembangkan kemaritiman khususnya bidang teknologi kelautan sebagai potensi utama ITS," katanya.

Menurutnya pemerintah telah sadar bahwa maritim layaknya menjadi sokoguru atau *backbone* bagi pertumbuhan ekonomi Indonesia. "Kita harus sadari bahwa bangsa kita ini adalah bangsa maritim. Pemerintahan menetapkan bahwa kita bisa menjadi poros maritim dunia. Tentang masalah ini kami sudah diundang beberapa kali oleh Menko Maritim untuk membantu menerjemahkan rencana yang sudah dibuat oleh Bappenas khusus dalam bidang infrastruktur. Mudah-mudahan kita bisa mewujudkan cita-cita ini. ITS sudah berusaha menghitung agar arus komoditas itu menjadi merata dan pembangunan akan jadi lebih baik. Sudah saatnya kita tidak perlu banyak berdebat mengenai konsep, kita buat menjadi sesuatu yang memungkinkan untuk dilaksanakan dan menghasilkan hasil yang nyata dan Indonesia kembali jaya," tambahnya.

D. Ir. Heru Tjahjono yang mewakili Gubernur Jatim juga menyampaikan dukungannya pada proyek pemerintah di bidang maritim. "Kami terus berupaya untuk membuat paradigma pembangunan ke arah maritim. Kami akan mulai mengubah transportasi barang dan jasa dari darat ke laut dengan pembangunan pelabuhan transportasi laut di Probolinggo yang nanti akan bersinergi dengan Pelindo. Kita patut berbangga atas terselenggaranya Kongres Maritim, harapan kami akan dirumuskan langkah-langkah antisipasi dan penyempurnaan kecepatan pembangunan kemaritiman," terangnya.



Dalam sambutannya, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Republik Indonesia Jenderal TNI (Purn) Luhut Binsar Panjaitan yang diwakili oleh Sekretaris Menteri Koordinator (Sesmenko) Maritim dan Sumber Daya Asep D. Muhammad berpesan sebagai negara kepulauan terbesar, Indonesia harus mampu mengoptimalkan potensi sumber daya maritim yang dimiliki, mengingat dua pertiga wilayahnya adalah perairan yang memiliki 17 ribu pulau dengan potensi produksi perikanan nomor satu di dunia. Pemanfaatan kekayaan laut Indonesia menjadi tantangan tersendiri yang perlu ditangani secara seksama.

"Untuk mencapai target pemerataan pembangunan dan konektivitas maritim diperlukan kebijakan pembangunan dari pusat dan daerah yang mampu mengembangkan kapasitas produk secara nasional. Seluruh masyarakat diharapkan untuk hadir secara efektif di seluruh wilayah laut Indonesia terutama untuk menjaga

keutuhan NKRI, menciptakan nilai tambah produk dan menciptakan sistem logistik nasional yang efisien," katanya.

Sesmenko menyampaikan lima pilar yang disiapkan dalam mendukung poros maritim dunia untuk dijadikan acuan utama dalam kebijakan ke depan. *Pertama*, membangun kembali budaya maritim Indonesia. *Kedua*, menjaga dan mengelola sumber daya laut. *Ketiga*, memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. *Keempat*, mengembangkan diplomasi maritim. *Kelima*, membangun kekuatan pertahanan maritime.

Dalam Kongres Maritim hari kedua yang dilaksanakan di Hotel Majapahit Surabaya, Wakil Gubernur Jawa Timur Drs. Saifullah Yusuf mewakili Gubernur Jawa Timur Dr. H. Soekarwo S.H., M.Hum. pihaknya siap mendukung proyek kemaritiman nasional yang salah satunya memperbaiki fasilitas pelabuhan di Jawa Timur. Di antaranya, Pelabuhan Tanjung Perak dengan target bisa





Suasana booth peserta pameran Inamarine 2016

menampung peti kemas hingga 5 juta TEU's, Pelabuhan Tanjung Wangi di Banyuwangi, Pelabuhan Tanjung Tembaga di Probolinggo, dan delapan pelabuhan lainnya termasuk Terminal Teluk Lamong tahap I. Selain itu juga akan dilakukan revitalisasi alur pelayaran barat Surabaya yang semula dengan panjang 25 mil dan lebar 150 m akan dilakukan pelebaran hingga 200 m dan kedalaman yang sebelumnya 13 m akan dilakukan pengerukan hingga kedalaman 16 m.

Industri karoseri seperti bus dan truk serta pelaku industri kapal dan pengusaha transportasi di kawasan Indonesia Timur turut mendukung pameran ini. Pelaku industri LED, lampu dan solar panel bersama mengembangkan beberapa teknologi mereka. Apalagi pemerintah mencanangkan program 10 ribu megawatt dengan prioritas kawasan Indonesia timur. Intinya, kawasan Indonesia timur sangat berpeluang menjadi zona pengembangan industri perkapalan, otomotif, karoseri, LED, lampu, dan solar panel.





The 8th Indonesia International
Bus, Truck, Heavy Equipment &
Component Exhibition 2017

www.ibt-exhibition.net



The 3rd Indonesia International
Forklift, Crane & Part
Exhibition 2017

www.forklift-exhibition.net



The Premier Indonesia International
Railway Technology, Equipment, Systems &
Services Exhibition 2017

www.railwaytech-indonesia.com



The 7th Indonesia International
Construction Infrastructure and
Mining Exhibition 2017

www.con-mine.net

INDONESIA's Most Comprehensive Trade Show for Transportation System, Innovation & Technology



29 MARCH - 1 APRIL 2017

JIExpo Kemayoran, Jakarta - Indonesia

To Feature a Spectrum of Land Transportation :

- Bus & Coach
- Truck
- Railway
- Forklift & Crane
- Heavy Equipment

Supported by:



Media Partner:

TRUCKMAGZ

Organized By:



GEM INDONESIA
Subsidiary of GEMISEN GROUP

The first
**Business to
Business (BtoB)
Exhibition** in
Auto Aftermarket
& Tuning Industry
in Indonesia



AutoPro INDONESIA

23-25 FEBRUARY 2017

Hall A,
Jakarta Convention Center
Indonesia

Meet 6000+ key buyers from Indonesia,
Southeast Asia & Australia
and get the chance to use our
Innovative Business Matching Programme

Also visit AutoPro Live Modz Show Off,
supported by NMAA

Organized by:

Media Partner:



TRUCKMAGZ

For more information, please contact:
Nine Events | Alfin Mulia Rahman
P : +62 21 29054091 ext.123 | E : alfin@nine-event.com

WWW.AUTOPROEXPO.COM



TRUK TANGKI REKOMENDASI PERUSAHAAN MIGAS

Sebuah truk tangki dapat merujuk pada sebuah truk yang membawa tangki berbentuk silinder. Tangki bisa digunakan untuk mengangkut cairan, gas, bahan kimia, dan muatan curah kering seperti bubuk tepung.

Truk tangki berdasarkan pada muatan, ada tangki dengan tekanan/tidak bertekanan, tangki isolasi/tidak berisolasi, dan tangki vakum. Sedangkan secara fungsi ada beberapa tipe seperti *food beverage*, tangki untuk cairan asam, dan tangki bertekanan tinggi. Secara dimensi, truk tangki bisa berupa truk kategori 2 atau kategori 3 hingga truk trailer yang bisa membawa muatan lebih banyak.

Material dari tangki bisa bermacam-macam, bahan tergantung pada produk yang diangkut. Bahan-bahan ini bisa berupa aluminium, baja karbon, *stainless steel*, dan *fiberglass*.

Berdasar keterangan Puji R. Staf *Engineering* Karoseri Antika Raya, untuk memudahkan proses pengiriman truk tangki dibagi dalam beberapa kompartemen atau disebut *baffle*. Jumlahnya mulai dari 2,3,4,5,6 atau 8. Khusus untuk BBM, truk tangki bisa membawa muatan mulai dari 8.000 liter sampai 40.000 liter. Semakin banyak kompartemen, semakin banyak pula muatan yang bisa dibawa dan jenis muatan yang bisa diangkut. Truk dengan banyak kompartemen bisa varian produk ke beberapa lokasi untuk satu perjalanan. Efisiensi ini memudahkan perusahaan migas dalam pengiriman ke stasiun pengisian bahan bakar menggunakan tangki besar dan kombinasi trailer.



Pintu tangga otomatis akan *unlock* saat sistem *pneumatic* diaktifkan.



Beberapa hal yang berhubungan dengan spesifikasi truk tangki.

KOMPOSISI TANGKI

Tangki modern yang mengangkut bahan bakar umumnya terbuat dari aluminium daripada besi baja. Tetapi masih ada produsen tangki yang masih menggunakan besi karena itu tergantung permintaan konsumen. Jika nanti truk tangki membawa muatan yang seragam maka pada bagian *baffle* diberi lubang yang memungkinkan *liquid* leluasa mengalir tergantung kecepatan truk. Tutup tangki atas dilapisi *seal* khusus untuk mencegah penguapan atau kebocoran.

PENGISIAN BAHAN BAKAR

Loading untuk tangki BBM bisa bervariasi tergantung pada desain tangki dan mesin pompa yang digunakan. Umumnya tangki yang sudah memanfaatkan sistem

komputerisasi mampu mengalirkan BBM dengan kecepatan tinggi. Dengan pompa paling canggih untuk mengisi 8.000 liter hanya diperlukan waktu kurang dari 10 menit.

PENGISIAN BAHAN BAKAR LEWAT ATAS

Ini adalah metode paling kuno dalam pengisian bahan bakar ke dalam tangki. Tutup tangki atas dibukalaluBBMdialirkandenganpipa dari atas. Metode ini membutuhkan semacam *platform* di depo bahan bakar yang memungkinkan untuk operator mengawasi proses pengisian. Jika tangki tersebut membawa muatan seragam, pada prosesnya nanti bahan bakar akan secara alami memenuhi semua *baffle* yang ada dalam tangki. Jika tidak, proses pengisian harus

dilakukan di masing-masing tutup tangki menurut jenis muatan yang akan diibawa.

PENGISIAN BAHAN BAKAR DARI BAWAH

Ini adalah metode pengisian bahan bakar paling modern dan lebih cepat daripada sebelumnya. Bahan bakar dimasukkan ke dalam tangki melewati *valve* yang sama saat bongkar muat. *Valve* ini dilengkapi pengaman khusus yang akan mencegah bahan bakar tercecer atau menetes saat proses pengisian atau bongkar muat.

BONGKAR MUAT

Untuk bongkar, tangki bahan bakar memiliki *valve* pembuangan dengan kemampuan *shut-off*, yang terletak di beberapa titik didalam

Kran *loading-unloading* sesuai jumlah muatan bahan bakar.*Safety switch* di kabin pengemudi.

tangki. Selain itu, tangki bahan bakar juga memiliki kran bongkar-muat yang bisa dinonaktifkan secara manual. Saat pengisian dan bongkar-muat bisa menggunakan pompa bahan bakar atau dengan memanfaatkan gaya gravitasi. Tangki bertekanan ringan biasanya waktu bongkar-muat lebih cepat atau tergantung dengan kekentalan bahan bakar. Proses bongkar umumnya membutuhkan waktu antara 18 menit dan 30 menit.

Puji mengatakan, tangki BBM yang dibuat sesuai dengan standar volume 1 sesuai dengan rekomendasi perusahaan bahan bakar. "Ada beberapa fitur keamanan yang ditanamkan dalam tangki ini. Tujuannya untuk membuat proses *loading, unloading*, dan pengiriman bahan bakar menjadi aman," ujarnya. Bagian utama dari semua sistem adalah *control box* yang berdekatan dengan kotak *loading-unloading*. Jika penutup kotak kontrol dibuka maka semua sistem *pneumatic* akan langsung aktif di semua bagian kendaraan.

Penutup kotak dibuka akan mengaktifkan tangga akses ke atas, *valve* pengaman, pemutus darurat di semua bagian kendaraan dan *handle* bagian atas. "Pengaman dari *control box* jika diaktifkan maka semua fungsi *pneumatic* akan mati kecuali mesin truk. *Master control* dari sini semua. Jika ada masalah pada saat bongkar dan pengisian operator bisa langsung menekan tombol darurat di posisi terdekat maka semua pipa kan menutup secara bersamaan," jelasnya.

Di kotak bongkar-muat terdapat kran yang berjumlah sesuai *baffle* yang ada dalam tangki. Jika truk tangki diisi dua bahan bakar, berarti ada dua *baffle*, bisa solar dan premium. Selain *baffle* atau istilah lain dari sekat ada *clearing* yang mencegah terjadi kontaminasi antar-keduanya. Satu sekat berisi 8.000 liter. Keterangan pada *valve*



Tutup tangki bagian atas dengan lantai bercat kuning.

menunjukkan jumlah *liquid* yang ada dalam tangki. Misalnya, terdapat tiga kompartemen berarti ada tiga pembuangan, satu *vapor*, dan satu angin-angin.

Di samping kran *loading* dan *unloading* ada semacam filter yang fungsinya sama dengan regulator agar air dan debu tidak bisa masuk dalam sistem. "Semisal ada kandungan air tidak sampai masuk ke dalam sistem. Tekanan *pneumatic* dalam sistem selalu terjaga sesuai dengan yang tertera pada indikator," tambahnya.

Salah satu fitur keamanan yang tidak kalah penting adalah *switch* pemutus arus. *Switch* ini berguna jika masuk ke depo bahan bakar diharuskan semua kendaraan mematikan arus listrik. Antika Raya menyiapkan *switch* pemutus arus berada di dalam kabin, berdekatan dengan bangku sopir. "Cukup tekan atau tarik, seluruh arus listrik akan *off*. Fungsi alat ini adalah menjaga dari konsleting atau percikan api, bahaya sekali jika itu terjadi di depo bahan bakar, maka dari itu kelistrikan dimatikan dengan *switch* ini," papar Puji.

Berikutnya adalah tonjolan biru yang berada di sebelah kran *loading-unloading*. Alat ini berfungsi sebagai sensor optik saat bongkar-muat dan pengisian. Di depo bahan bakar sensor ini akan mengatur volume tangki. "Ada pengaturan di dalamnya, misal diatur ke 8.000 liter, jika proses pengisian mencapai angka tersebut, sistem akan *off* secara otomatis. Terdapat sensor pada bagian dalam sebelah atas tangki, jika menyentuh batas itu, semua perangkat *pneumatic* akan *off*," kata Puji.

Lantai tutup tangki bagian atas menggunakan cat dasar kuning, ini merupakan standar panduan dari perusahaan migas. Lantainya bertekstur agar tidak licin ketika ada orang yang mengakses tutup tangki bagian atas. Pada bagian truk lain terdapat kotak multifungsi yang bisa digunakan untuk menyimpan peralatan pendukung dalam perjalanan seperti timba, tali atau lap kering.



Tombol pemutus darurat di salah satu bagian truk



Minimalisasi Kecelakaan dengan Pengelolaan Emosi

Teks : Citra D. Vresti Trisna

Foto : Pebri Santoso



Realisasi peningkatan keselamatan berkendara menjadi tanggung jawab semua pihak, baik pemerintah, penyedia jasa transportasi, dan pemakai jasa. Sejalan dengan keluarnya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah Tahun 2012 tentang Sumber Daya Manusia di Bidang Transportasi, membuat perusahaan transportasi mau tidak mau harus meningkatkan kualitas SDM mereka. Terlebih lagi, saat ini pengguna jasa transportasi baik orang atau pun barang mulai menjadikan aspek keselamatan, terutama adanya SDM sopir yang berkompeten dan bersertifikat, sebagai pertimbangan utama sebelum memutuskan untuk bekerja sama.

Senior Instructor Indonesia Defensive Driving Center (IDDC) PT Pesona Mitra Abadi, Arief Mufti mengatakan, kebutuhan utama dalam berkendara tidak hanya keselamatan barang, orang atau kendaraan di jalan, namun juga adanya sikap dan perilaku yang baik selama di jalan. Menurut dia, apabila seorang sopir hanya memiliki keterampilan yang bagus tanpa memiliki kemampuan mengontrol emosi yang baik akan membuatnya rentan kecelakaan atau bahkan merugikan pengendara lain. Karena, menurut dia, perilaku di jalan inilah yang menjadi salah satu faktor penunjang keselamatan.

"Sopir perlu mendapatkan pemahaman yang menyeluruh tidak hanya saat mereka mengemudikan kendaraan di jalan. Kami ajarkan kepada mereka perilaku yang baik mulai sebelum mereka naik kendaraan hingga mereka sampai di tujuan dengan selamat," kata Arief Mufti.

Menurut Arief, adanya peningkatan standar keamanan di jalan yang telah ditetapkan pemerintah dan prasyarat wajib dari pengguna jasa transportasi memicu persaingan yang ketat antar-perusahaan transportasi. Perusahaan tersebut berlomba merebut hati konsumen dengan memberikan layanan yang baik, terutama dalam hal menyediakan tenaga sopir yang andal dan santun di jalan.

"Kami dapat membantu perusahaan transportasi, baik angkutan barang atau penumpang karena IDDC adalah lembaga konsultan dalam keselamatan berkendara yang telah teruji. Kami telah bekerja sama secara internasional dengan *Safe Drive Training* dari Australia dan *VVCR* Netherland. Sedangkan di dalam negeri, kami bekerja sama dengan Pusdiklantas dan Korlantas Polri, Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan dan sebagai LSP di Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP)," katanya.

Konsultan keselamatan berkendara yang telah berdiri sejak 1997 ini memberikan pelatihan kepada semua jenis kendaraan, baik sepeda motor hingga mobil besar dan bahkan memberikan pelatihan berupa teknik pengawalan kendaraan dan pengejaran musuh di jalan. IDDC memberikan *training* dan pembekalan untuk lembaga

pendidikan, perusahaan, perusahaan minyak dan gas bumi, perusahaan pertambangan, perusahaan petro-kimia, farmasi, departemen pemerintah multi-nasional dan lembaga, perbankan, perusahaan transporter, otomotif klub dan komunitas, peserta swasta dan perusahaan penyewaan mobil mengenai perilaku berkendara yang aman, benar dan bertanggung jawab.

"Awalnya kami lebih banyak menangani *mining industry*. Seiring perjalanan waktu kami juga merambah ke industri bahan kimia dan transporter. Karena di tambang sudah diwajibkan adanya pelatihan dan memiliki sertifikasi mengemudi dari lembaga yang terpercaya dan diakui secara internasional," paparnya.

IDDC juga memberikan pengetahuan, kesadaran, dan kewaspadaan saat mengemudi, penanganan situasi darurat dan kemampuan untuk menilai posisi, waktu, dan cara berinteraksi dengan pengguna jalan lain. Arief menuturkan bila tujuan dari adanya IDDC adalah untuk membangun budaya keselamatan nasional di Indonesia dengan meminimalisasi kecelakaan kendaraan dan peningkatan keterampilan mengemudi. Selain itu, IDDC juga bertujuan membantu pengemudi untuk mengembangkan kebanggaan, kepercayaan diri, kenikmatan dan keamanan tambahan dalam berkendara mereka.

Menurut Arief, manfaat yang didapatkan



oleh *customer* di era persaingan ini cukup banyak, di antaranya peningkatan keselamatan staf, peningkatan ekonomi armada, menumbuhkan semangat kerja sopir, dan pengurangan kerusakan kendaraan di jalan raya. Selain itu, secara tidak langsung tersertifikasinya sopir dapat meningkatkan harga jual kembali kendaraan, pengurangan biaya kesehatan pengemudi dan yang terpenting adalah meningkatkan citra perusahaan.

Materi yang Diajarkan

Arief memaparkan, proses *training* sopir terbagi menjadi dua, yaitu satu hari materi kelas atau teori dan satu hari praktik. Setelah teori dan praktik diberikan, 2-3 bulan berikutnya pengajar akan melakukan *review* hasil belajar sopir dan baru kemudian dinyatakan lulus atau tidak lulus. Arief mengaku, yang membedakan dengan lembaga *training* lainnya adalah dalam hal kelulusan. Tidak semua peserta bisa lulus apabila tidak sesuai dengan kriteria yang ada di indikator penilaian, di antaranya adalah mengontrol emosi sopir di jalan dan *responsibility* dengan pengguna jalan lain.

"*Defensive driving* bukan merupakan lembaga *training* yang mengajarkan seseorang yang belum dapat mengemudi, melainkan peningkatan keterampilan dan *behaviour* orang yang sudah mampu mengemudi. Biasanya kami akan memberikan rekomendasi kepada perusahaan tentang masing-masing sopir yang telah kami uji. Kami akan memberikan *individual report* dan *general report*," ujarnya.

Menurut Arief, materi yang disajikan IDDC dirancang berdasarkan standar internasional yang telah disesuaikan dengan standar regulasi nasional. Semua bahan *safety driving training system* di IDDC disusun untuk memenuhi kondisi mengemudi dan situasi yang ada di Indonesia. Sedangkan untuk modul yang disampaikan, semuanya berdasarkan pengalaman dan penelitian IDDC, seperti halnya jarak aman pengemudi di jalan, komunikasi dengan pengguna jalan lain dan juga diajarkan untuk menghitung jarak dengan detik aman pengereman kendaraan kecil serta besar.

Menurut Arief, masalah yang paling banyak ditemui adalah ketika menghadapi sopir truk. Karena, selama memberikan pelatihan harus berhadapan dengan sopir yang memiliki tingkat pendidikan di bawah standar. Untuk mengatasi hal tersebut, Arief mengaku bila dirinya memberikan materi dengan bahasa yang disesuaikan dengan tingkat pendidikan peserta *training*, namun materi yang diberikan sama seperti lainnya. Selain itu, Arief juga menuturkan bila masalah lain yang kerap ditemui sopir mobil besar adalah masalah *fatigue* atau kelelahan dalam mengemudi. "Kelelahan itu tidak dapat dihindari. Karena seorang sopir truk itu biasanya hanya berjalan di kecepatan 20-30 kilometer per jam di jarak yang cukup jauh. Inilah yang membuat mereka kelelahan. Untuk menghindari hal ini, kami menyarankan agar para sopir beristirahat dengan cukup agar meminimalisasi risiko kecelakaan," kata Arief.



SOLE AGENT

PT DWI MULTI MAKMUR

4Q: *Quality, Qualify, Quantity dan Quick Service*

Jl. Kapuk Muara No. 7, Komp. Duta Harapan Indah Blok. OO No. 12 Jakarta Utara 14450

Telp : +62 21 66694881, +62 21 66694882, +62 21 6616073, +62 21 6616037 **Fax :** +62 21 66694883

email : info@dwimultimakmur.com, dmm@cbn.net.id **website :** www.dwimultimakmur.com



— No. 1 —

BRAND & QUALITY

Let our sincereness and specialized technique
be always with you



1. DPP APTRINDO //
 Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran
 Yos Sudarso Megah Blok B3
 Tanjung Priok – Jakarta 14320
 T. 021-43900464 / F. 021-43900465



2. PT Tata Motors Distribusi Indonesia //
 Pondok Indah Office Tower 3 suite 801-B
 Jl. Sultan Iskandar Muda Kav. V-TA Pondok
 Pinang Kebayoran Lama
 Jakarta Selatan 12310
 T. (6221) 2932 8041 F. (6221) 2932 8042



3. Supply Chain Indonesia //
 Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impun
 Bandung, 40194
 T. 022-720 5375 / 0821 1515 9595
 E. sekretariat@supplychainindonesia.com



4. Badan Nasional Sertifikasi Profesi //
 Jl. MT Haryono Kav. 52 Jakarta Selatan 12780
 T. 021-7992685 F. 021-7992321
 info@bnsp.go.id
 www.bnsp.go.id



5. DPP GAPASDAP //
 Gedung Trisula Perwari Jl. Menteng Raya
 No. 35 Jakarta 10340 - Indonesia
 T. (021) 319 04260
 F. (021) 319 31675
 E. dppgapasdap@yahoo.co.id



6. PT MERCU GRAMARON // //
 Jl. Klampis Ancm No. 12
 Kompleks Perumahan Wisma Mukti
 Surabaya
 T. (031) 5932600 - 2700
 F. (031) 5946370



7. ALFI/ILFA //
 Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok A/8
 Jl. Yos Sudarso No. 1 Tanjung Priok
 Jakarta, 14320 - Indonesia
 T. (021) 4391 2283 / 84
 F. (021) 4391 2285
 W. www.ilfa.or.id



8. Kadin Indonesia //
 Menara Kadin Indonesia Lt. 29
 Jl. HR. Rusuna Said X-5 kav 2-3
 Jakarta 12950 - Indonesia
 T. (6221) 527 4484 F. (6221) 527 4331
 E. sekretariat@kadin-indonesia.or.id
 W. www.kadin-indonesia.or.id



9. PT HINO MOTORS SALES INDONESIA
 Jl. Raya Gatot Soebroto Km. 8,5
 Tangerang 15111 Banten
 Indonesia
 T. (021) 591 8080
 F. (021) 591 7788



10. PT DWI MULTI MAKMUR (HJ BRIDGE) //
 Jl. Kapuk Muara No. 7
 Komp. Duta Harapan Indah Blok No. 12
 Jakarta Utara 14460 Indonesia
 T: (6221) 6669481-82 F. (6221) 66694883
 www.dwimultimakmur.com



11. PT Pesona Mitra Abadi (IDDC) //
 Plaza Tanjung Mas Raya Estate
 Blok B-1 No.19 Tanjung Barat
 Jakarta Selatan 12530 - Indonesia
 T. (021) 7884 4214 F. (021) 7884 4214
 E. info@iddc.co.id
 www.iddc.co.id



12. GAPMMI//
 Kompleks PPM Manajemen, Gedung Annex Lt 2
 Jl. Menteng Raya No. 9-19,
 Jakarta Pusat 10340 Indonesia
 T. (031) 3989 9830
 W. www.gapmmi.or.id



13. PT. Aditama Finance //
 Plaza Permata 8th Floor
 Jl. M.H Thamrin Kav. 57
 Jakarta Pusat 10350
 T. (021) 3193 1006
 F. (021) 3193 1016



14. PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) //
 JL. Jend Achmad Yani Kav. 52 A
 Jakarta 10510, Indonesia
 T. (021) 420 8911
 F. (021) 421 0544
 www.indonesiaferry.co.id



13. PT SIDOMULYO SELARAS Tbk //
 Jl. Gunung Sahari III No. 12A
 Jakarta 10610, Indonesia
 T. (021) 426 6002
 F. (031) 426 5977



16. PT. Superintending Company of Indonesia //
 Graha Sucofindo 7th floor
 Jl. Raya Pasar Minggu Kav. 34 Jakarta 12780
 T. (021) 798 3666 / #1043
 F. (021) 798 6895
 W. www.sucofindo.co.id



17. PT RAJAWALI INTI //
 Jl. Brantas Km 1
 Probolinggo - Jawa Timur
 T. (0335) 423259



18. PT PUTRA RAJAWALI KENCANA //
 Jl. Letjend Sutoyo Surabaya
 Ruko Niaga Sentosa
 Surabaya, Indonesia
 T. (031) 3537939 (hunting)
 F. (031) 3537531



19. PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA //
 Jln. Letjen Sutoyo 110-112
 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur
 T. 031-8531668



20. INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOVENBER //
 Marine Transportation Faculty of Marine Tecnology
 Kampus ITS Sukolilo Surabaya 60111 - Indonesia
 T. 021 595 1505
 F. 021 595 1504



21. PT GAYA MAKMUR MOBIL //
 Jl. Lingkar Luar No. 9, Rawa Buaya
 Cengkareng - Jakarta Barat 11740
 T. (021) 5830 0788
 F. (021) 5830 0127
 E. info@gmmobil.com



22. Indonesia National Shipowners
 Association (INSA) //
 Jl. Tanah Abang III No. 10
 Jakarta 10160 - Indonesia
 T. (021) 344 7149
 F. (021) 384 9522



23. PT DUTA PUTERA SUMATERA //
 Ruko Juanda Square Kav. 16-17
 Jl. Raya Juanda KM. 5
 Sedatiagung, Sedati Sidoarjo
 T. (031) 868 8181
 F. (031) 869 0571
 W. www.man-mn.co.id



10. DPP ORGANDA
 Wisma PMI, Jl. Wijaya 1 No 63,
 Kebayoran Baru Kota Jakarta Selatan
 12160 - Indonesia
 T. (62-21) 7279 3530
 F. (62-21) 7279 3530
 www.organda.or.id

EXPO - BUSINESS FORUM & GOLF TOURNAMENT



SAKSIKAN PAMERAN JASA PELABUHAN DAN MARITIM TERBESAR DI MAKASSAR

- ✓ Seluruh Pelabuhan yang ada di Indonesia
- ✓ Perusahaan yang bergerak di Sektor Kepelabuhan
- ✓ Perusahaan Pelayaran
- ✓ Perusahaan Kargo
- ✓ Perusahaan Pengangkutan darat & laut
- ✓ Perusahaan Bongkar Muat
- ✓ Perusahaan Batubara
- ✓ Perusahaan Kontraktor Pelabuhan



**SANDEQ BALLROOM
GRAND CLARION HOTEL - MAKASSAR**
JL. A.P. PETTARANI NO. 3 - MAKASSAR
23-25 MARET 2017
09.00-21.00 WITA

INVITATION @ 2.500.000



MAKASSAR PORT GOLF TOURNAMENT 2017
PADIVALLEY GOLF CLUB
PATTALLASSANG, GOWA - SULAWESI SELATAN
MINGGU, 26 MARET 2017 | TEE OFF : 07.00 WITA

EXPO & GOLF TOURNAMENT GRAND PRIZE



GRAND PRIZE
1 UNIT MOTOR

DOORPRIZE
TV, KULKAS, SMARTPHONE



MORE INFO :

Jonathan : +62 812 80000 761 | +62 87 8888 46 761 | +62 21 - 5384408
pt.hkajkt@gmail.com | makassarportexpo@gmail.com
Pupung : +62 878 7045 5476 | Iwan : +62 812 9745 4499
Wahyu : +62 812 1334 3415

Supported By :



Organized By :



SELAMAT TAHUN BARU 2017

Melangkah Lebih Maju Bersama UD Trucks



 **ASTRA international**
UD TRUCKS SALES OPERATION



Going the Extra Mile