

EKSPEKTASI TINGGI DI PELABUHAN PATIMBAN



PERAWATAN SISTEM REM ANGIN PADA TRUK

PERSYARATAN TEKNIS KENDARAAN BERMOTOR

BELAJAR DARI JEPANG: RECYCLING PRODUK HOME APPLIANCE

PENGGUNAAN RFID DAN AI DI PERGUDANGAN





PENUHI KEBUTUHAN LOGISTIK ANDA **BERSAMA KAPAL FERRINDO 5**

Lintasan:

Patimban-Panjang (PP)

Patimban-Pontianak (PP)

Patimban-Banjarmasin (PP)

JENIS		DARI PATIMBAN MENUJU:						
A. PENUMPANG		PANJANG		PONTIANAK		BANJARMASIN		
1. Dewasa 🏟	Rp	55.000	Rp	65.000	Rp	66.000		
2. Bayi 🤾	Rp	7.400	Rp	8.400	Rp	8.400		
B. KENDARAAN								
1. Golongan I	Rp	61.000	Rp	72.000	Rp	90.000		
2. Golongan II	Rp	107.000	Rp	127.000	Rp	160.000		
3. Golongan III	Rp	229.000	Rp	271.000	Rp	343.000		
4. Golongan IV								
a. Kend. Penumpang 🚙	Rp	700.000	Rp	1.974.000	Rp	2.134.000		
b. Kendaraan Barang 🚜 🚓	Rp	649.000	Rp	1.776.000	Rp	1.808.000		
5. Golongan V								
a.Kend. Penumpang 🚃	Rp	1.049.000	Rp	3.062.000	Rp	3.117.000		
b.Kendaraan Barang 🚚	Rp	1.000.000	Rp	2.822.000	Rp	3.110.000		
6. Golongan VI								
a.Kend.Penumpang 🚃	Rp	1.628.000	Rp	3.961.000	Rp	4.805.000		
b.Kendaraan Barang 🚚 💻	Rp	1.351.000	Rp	3.943.000	Rp	4.014.000		
7. Golongan VII	Rp	1.764.000	Rp	4.649.000	Rp	4.733.000		
8. Golongan VIII	Rp	2.335.000	Rp	6.482.000	Rp	6.600.000		
9. Golongan IX	Rp	3.707.000	Rp 1	0.385.000	Rp 1	1.625.000		

^{*}Tarif sudah termasuk asuransi *Tarif berlaku untuk sekali pelayaran







BISNIS UNTUNG TERUUUS!



DP MULAI DARI 15% TENOR

PROMO

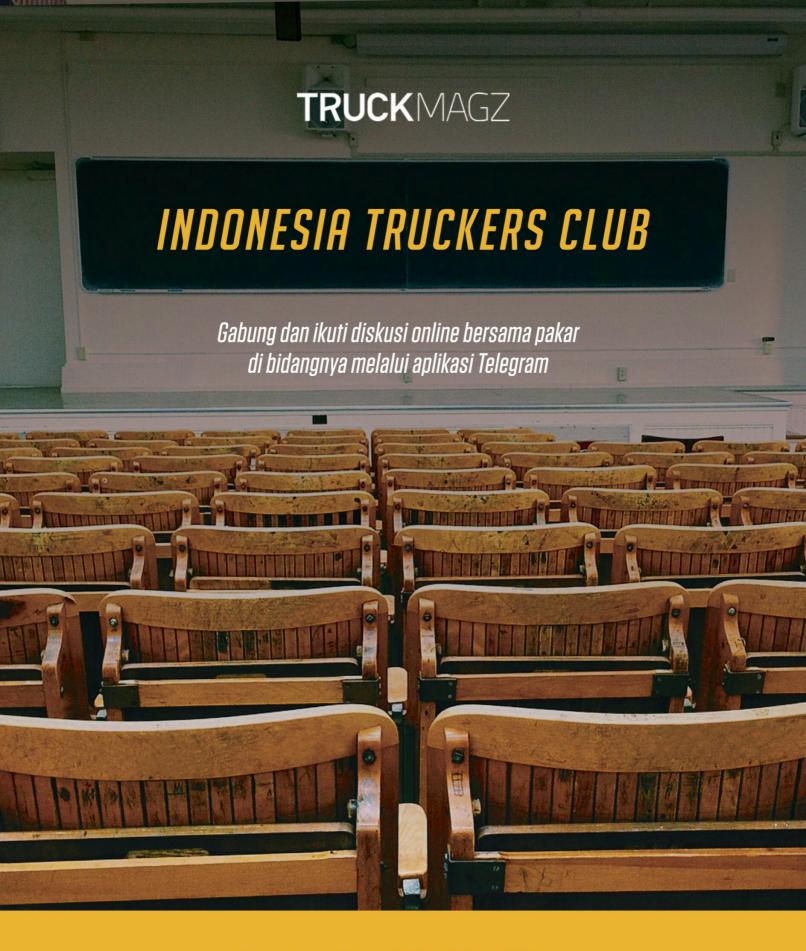




WhatsApp Halo Dipo Star 0813-8005-8850







Online di akun Grup Telegram INDONESIA TRUCKERS CLUB :

https://t.me/IndonesiaTruckersClub



0821 3912 1239



Sampai Kapan Praktik ODOL Dijalani?

Over dimension & overloading (ODOL) ibarat penyakit yang sudah menyebar ke mana-mana, sehingga penanganannya menjadi kompleks karena menyangkut banyak organ dalam hal ini kepentingan pihak terkait. Ada beberapa aspek yang membuat praktik ODOL selama 50 tahun tanpa solusi, tanpa eksekusi. Pertama, ada tiga pihak penyelenggara angkutan barang, yakni pemilik barang, pemilik angkutan, dan penerima barang yang masing-masing punya harapan bisnis berbeda. Kedua, para sopir angkutan barang menganggap ODOL lebih sebagai kebiasaan semata. Ketiga, penyidik pegawai negeri sipil (PPNS) bidang lalu lintas dan angkutan jalan serta polisi belum ada sinergi dalam menindak ODOL. Parahnya di negeri ini, ODOL berpotensi menyebabkan tabrakan (rem blong, tidak kuat menanjak, berjalan lambat) masih dianggap sebagai tindak pidana ringan, belum dianggap sebagai tindak pidana berat sebelum terjadi kecelakaan yang ditimbulkannya dan merenggut banyak korban.

Berbagai seminar dan pertemuan membahas permasalahan ODOL sudah kerap dijalankan. Bahkan sampai ada kajian tentang Kebijakan bebas ODOL dari Universitas Gadjah Mada bekerja sama dengan Asosiasi Pengusaha Indonesia, untuk mencari jalan tengah penyelesaian ODOL. Namun semuanya kembali lagi kepada kesadaran semua pemangku kepentingan. Mulai

dari pemilik barang, pembeli, operator, petugas di lapangan, dan regulator yang belum satu suara menjalankan aturan dimensi dan muatan sesuai UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Masing-masing pihak punya kepentingan dan kerap berbenturan dengan aspek ekonomi dan belas kasihan.

Satu sisi, jika pelanggaran ODOL ditindak tegas oleh regulator dan penegak hukum yang berwenang, dikhawatirkan kestabilan mengganggu perekonomian negara. Di sisi lain, sanksi terhadap pelanggaran ODOL belum bisa membuat efek jera para pelakunya, sehingga ODOL dianggap sekadar pelanggaran biasa padahal menyangkut banyak nyawa. Pemerintah harus berani memotong mata rantai permasalahan ODOL demi menyelamatkan masyarakat dari dampak yang ditimbulkannya. Kecelakaan lalu lintas akibat truk kelebihan muatan dan mengalami rem blong, merupakan salah satu cerminan dari buruknya sistem manajemen keselamatan di Indonesia. Semua pelaku dan pemangku kepentingan mestinya berintrospeksi, mau sampai kapan praktik ODOL ini dijalani?

REDAKSI

Pemimpin Umum Ratna Hidayati

Penanggung Jawab /Pemimpin Redaksi Antonius Sulistyo

Pemimpin Perusahaan Felix Soesanto

Redaktur Bahasa Tendy Soemantri

Redaksi Sigit Andriyono Abdul Wachid

Fotografer Giovanni Versandi

Kontributor Ahli Zaroni Bambang Widjanarko Ahmad Wildan

Accounting Lucy Irawati

Sirkulasi M. Abdurrohman

Penasihat Hukum Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

f TruckMagz

@TruckMagz

+62 821 3912 1239

www.truckmagz.com

TRUCKMAGZ



Cover
LARANGAN TRUK ODOL
AKANKAH MOLOR? /80

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #80

Laporan Utama

- 06 INDONESIA BEBAS ODOL DIKHAWATIRKAN KEMBALI MOLOR
- 10 KAJIAN KEBIJAKAN BEBAS ODOL
- 14 INSENTIF BAGI YANG PATUH
- 18 1 JANUARI 2023
 DEADLINE PENYELESAIAN ODOL
- 22 PERLU DISKRESI PEMERINTAH UNTUK JAMINAN BERUSAHA
- 26 POLITICAL WILL KETERBUKAAN DATA DAN INFORMASI
- Liputan Khusus

 30 EKSPEKTASI TINGGI
 DI PELABUHAN PATIMBAN
 - 34 PERUSAHAAN ASAL JEPANG BELUM DILIBATKAN
- Market Review

 38 PENJUALAN TRUK TAHUN 2020 TURUN HINGGA 60% LEBIH
- Rantai Pasok 42 BELAJAR DARI JEPANG:
 RECYCLING PRODUK HOME APPLIANCE
- Road Safety

 46 PERSYARATAN TEKNIS KENDARAAN
 BERMOTOR
- Data Gaikindo 50 UPDATE (JANUARI-DESEMBER 2020)
- ATPM Update 52 ASTRA UD TRUCKS HADIR DI TIGA LOKAPASAR
- Info Produk 54 GUDANGADA, SOLUSI LOGISTIK PEDAGANG KELONTONG
- Bursa Truk

 56 INDEKS HARGA TRUK BEKAS

 Tips & Trik

 58 PERAWATAN SISTEM REM ANGIN
 PADA TRUK
 - 62 PERAWATAN AIR DRYER

Variasi 66 PENGGUNAAN RFID DAN AI DI PERGUDANGAN

Penerbit

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11

Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya Kode Pos 60292 / Tlp. 031-9984-2822 / Email. info@truckmagz.com

Percetakan

PETEMON GRAFIKA

Jalan Petemon Kali No. 43 Surabaya Tlp. 031-532-33-44

INDONESIA BEBAS ODOL dikhawatirkan Kembali Molor

Teks & Foto: Antonius Sulistyo



Program penanganan pelanggaran over dimension dan overloading (ODOL) Kementerian Perhubungan (Kemenhub) akhirnya molor dari jadwal yang ditentukan. Menilik ke belakang, kebijakan bebas ODOL diluncurkan pada tahun 2017. Saat itu, beberapa asosiasi minta penundaan sampai dengan tahun 2018 dan telah disepakati. Pada 2018 itu kementerian/lembaga dan asosiasi melakukan kesepakatan yang dilanjutkan dengan kegiatan sosialisasi bebas ODOL di berbagai daerah. Selain itu, pemerintah melakukan perbaikan layanan di UPPKB (jembatan timbang) dan akreditasi uji kir di seluruh Indonesia.

Pada tahun 2019, Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Darat Kemenhub yang menjadi *project leader* program Indonesia Bebas ODOL,

melarang para BUMN menggunakan kendaraan ODOL. Ditjen Perhubungan Darat juga melarang agen pemegang merek (APM) untuk memajang dan menjual kendaraan ODOL di dealernya. Rencana Aksi Bebas ODOL 2019-2021 pun diluncurkan dengan target Indonesia Bebas ODOL mulai tahun 2021. Sosialisasi pun dilakukan dengan kebijakan toleransi kelebihan muatan untuk bahan pokok dan penting.



Budi SetiyadiDirektur Jenderal Perhubungan Darat

Kemenhub

Tindakan tegas juga dilakukan kepada pelanggar dimensi kendaraan, dengan pemotongan kendaraan yang over dimensi di beberapa provinsi. Tak berhenti sampai di situ, pemrosesan hukum pelanggaran over dimensi juga dilakukan, sesuai pasal 277 UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Terakhir, Menteri Perindustrian menyurati Menteri Perhubungan yang meminta penundaan kebijakan Bebas ODOL.

"Penindakan tegas truk ODOL sebetulnya sudah kami lakukan sejak tahun 2018. Namun, saat tindakan tegas akan dilakukan dan sudah muncul di media-media, bermunculan asosiasi-asosiasi logistik dan merapat kepada kami. Ada asosiasi semen, asosiasi pupuk, asosiasi kaca, asosiasi baja ringan, asosiasi minuman. Mereka seperti cacing kepanasan dan membuat surat permintaan relaksasi kepada Menteri Perhubungan. Puncaknya ketika Menteri Perindustrian menyurati Menteri perhubungan yang meminta relaksasi," kata Budi Setiyadi, Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat.

Boleh dibilang selama 2019 program Bebas ODOL tidak berjalan mulus. Kemudian memasuki awal 2020, dilakukan rapat antara Menteri Perhubungan, Menteri PUPR, Menteri Perindustrian, Korlantas Polri, dan asosiasi industri dengan kesepakatan Indonesia bebas ODOL tahun 2023. Penindakan ODOL pun gencar dilakukan di Tol Jakarta-Bandung, Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni dan Ketapang-Gilimanuk sebagai *pilot project*. Meskipun pada 2020 terjadi wabah Covid-19, Ditjen Perhubungan Darat bekerja sama dengan Korlantas Polri terus berupaya melakukan penegakan hukum P21 Pasal 277 KUHP kepada pelanggar ODOL.

"Kami bersama kepolisian sedang melakukan penindakan tegas untuk penegakan hukum pasal 277 (UU 22 Tahun 2009) terkait pelanggaran dimensi kendaraan. Kalau dimensinya lebih, kami akan menerapkan penindakan penyidikan (P21). Makanya, beberapa waktu lalu di Riau dan Padang, saya dorong betul pelaksanaannya. Kemudian, di Semarang dan Cianjur oleh kepolisian. Sekarang sebetulnya kelanjutannya itu sudah menjadi semacam yurisprudensi. Artinya, kalau kita ingin melakukan penegakan hukum pasal 277 untuk truk yang over dimensi, itu bisa. Sekarang beberapa BPTD saya jadikan *pilot project* untuk berani menegakkan itu," kata Dirjen Budi.



Agus Taufik Mulyono

Ketua

Masyarakat Transportasi Indonesia

Indonesia bebas ODOL atau Zero ODOL tahun 2023 yang telah disepakati para stakeholder dijadwalkan berlaku mulai 1 Januari 2023. Ini adalah waktu yang singkat bagi para pelaku usaha angkutan dan logistik untuk berbenah diri. "Jadwal 1 Januari 2023 sebenarnya sudah kami kunci karena kami sudah punya semacam aspek legalitasnya. Namun, belum lama ini masih ada asosiasi yang datang ke Pak Menteri Perhubungan minta relaksasi lagi sampai tahun 2025, itu dari asosiasi air minum dan asosiasi kelapa sawit," ujar dia.

50 Tahun Tanpa Solusi, Tanpa Eksekusi

Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Agus Taufik Mulyono menyatakan permasalahan ODOL sudah berjalan selama 50 tahun tanpa solusi dan tanpa eksekusi. "Setelah saya mempelajari berbagai persoalan yang ada di publik, saya membuat lingkaran dampak dari ODOL. Mulai dari jalan yang rusak, biaya preservasi jalan menjadi tinggi, kecepatan menjadi rendah, travel time dan BOK menjadi tinggi, dan fatalitas menjadi tinggi. Semuanya mengalir kepada berkendaraan yang tidak selamat dan tidak nyaman. Kalau dulu kita lebih banyak fokus pada persoalan jalan rusak, sekarang justru fokusnya pada jalan yang tidak berkeselamatan," kata Agus.

Dalam hal ini, Agus menyoroti beberapa aspek yang membuat praktik ODOL selama 50 tahun tanpa solusi dan tanpa eksekusi. Pertama, ada tiga pihak penyelenggara angkutan barang, yaitu; pemilik barang, pemilik angkutan, dan penerima barang. Mereka memiliki harapan bisnis yang tidak sama. Kedua, pandangan masyarakat peng-

guna jalan lebih menyoroti dampak ODOL terhadap berkendaraan yang tidak selamat dan tidak nyaman. Ketiga, pandangan dari pengemudi angkutan barang yang lebih menganggap ODOL sebagai kebiasaan. Mereka tidak meributkan persoalan ODOL karena hal itu sudah biasa dipraktikkan.

Keempat, belum ada sinergi PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) bidang LLAJ (lalu lintas dan angkutan jalan) dan polisi dalam menindak ODOL. Hal itu terungkap dari pertemuan-pertemuan MTI dengan para PPNS LLAJ. Kelima, masyarakat menilai bahwa PPNS LLAJ lebih banyak 'jaga gawang' jembatan timbang, sedangkan polisi masih menganggap bahwa ODOL belum menjadi bagian yang diprioritaskan.

Keenam, ODOL yang berdampak pada terjadinya kerusakan jalan dan penurunan kecepatan masih dianggap tindak pidana ringan, sehingga hanya dikenakan sanksi denda (tilang) yang nominalnya rendah. Hal itu tidak membuat efek jera bagi operator atau pemilik angkutan, termasuk pengemudinya. Ketujuh, ODOL yang berpotensi menyebabkan tabrakan (rem blong, tidak kuat menanjak, berjalan lambat) masih dianggap tindak pidana ringan dan belum dianggap sebagai tindak pidana berat. "Biasanya kalau sudah terjadi kecelakaan melibatkan truk dan mengakibatkan korban meninggal dunia, baru dianggap sebagai tindak pidana berat. Ini catatan dari publik," kata Agus.



Universitas Gadjah Mada (UGM) bekerja sama dengan Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) baru-baru ini mengkaji kebijakan Zero ODOL (over dimension dan overloading). Kajian tersebut diuntuk lakukan menjembatani polemik di kalangan pelaku industri manufaktur dan transportasi barang dengan perbedaan kepentingan dan harapan. Aspek-aspek yang dikaji pada kebijakan Zero ODOL - disahkan pada 20 Maret 2020 lalu adalah aspek teknis, aspek ekonomi, dan aspek hukum.

"ODOL itu sesuatu yang sangat menarik dan penyelesaian masalahnya itu kompleks. Tidak hanya yang kelihatan. Dalam studi ini, kami melihatnya dari berbagai aspek. Tidak hanya dari aspek teknis, tidak melihat kendaraannya saja, tetapi lebih ke hulu. Problemnya apa. Dalam studi ini, kami mengkaji masalah ekonomi juga masalah regulasi dan pihak regulator pun harus berbenah," kata Prof. Ir. Sigit Priyanto, M.Sc., Ph.D. selaku Tim Ahli dan Tim Penyusun Kajian Zero ODOL bertajuk Membangun Kebijakan Transportasi Darat yang Efektif di Indonesia.

KAJIAN KEBIJAKAN BEBAS ODOL

Teks & Foto: **Antonius Sulistyo**

Aspek Teknis

Berdasarkan hasil kajian aspek teknis, polemik ODOL muncul akibat adanya multitafsir, yaitu dari sisi pandang dunia bisnis dan sisi pandang keselamatan lalu lintas. Selain itu, hasil kajian juga menunjukkan bahwa dampak utama yang ditimbulkan ODOL adalah gangguan terhadap kelancaran lalu lintas, dan percepatan laju kerusakan jalan sehingga menambah kebutuhan anggaran konstruksi.

Kajian aspek teknis menampilkan sisi pandang positif dan negatif ODOL. Berdasarkan sisi pandang positif, ODOL dapat meningkatkan kapasitas barang yang diangkut sehingga dapat memangkas biaya angkut; biaya pengiriman barang lebih murah; harga barang komoditas menjadi lebih murah; jangkauan pemasaran menjadi lebih luas; pangsa pasar lebih luas sehingga memacu peningkatan omzet produksi; peningkatan kebutuhan SDM yang berdampak pada

penciptaan lapangan pekerjaan/pendapatan; dan meningkatkan kesejahteraan.

Sementara itu berdasarkan sisi pandang negative, ODOL mempercepat laju kerusakan infrastruktur jalan; meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas; gangquan kelancaran arus lalu lintas; biaya pemeliharaan potensi kendaraan dan kecelakaan meningkat (ODOL & non-ODOL); persaingan perusahaan dan operator angkutan barang yang kurang sehat; serta memacu penurunan kinerja logistik nasional.

Permasalahan ODOL di lapangan dapat dikelompokkan menjadi tiga kelompok:

Kendaraan ODOL karena overload dengan Muatan Sumbu Terberat (MST) > 10 ton untuk kelas jalan I, atau MST > 8 ton untuk kelas jalan II dan kelas jalan Ш.

Nendaraan ODOL melebihi ketentuan dimensi yang diizinkan, sesuai dengan kelas jalan (over dimension).

Kendaraan ODOL dan MST yang melebihi ketentuan dimensi yang diizinkan sesuai dengan kelas jalan.

Dampak yang ditimbulkan dari kendaraan overload (berat melebihi ketentuan) adalah VDF (Vehicle Damage Factor) lebih besar yang memicu percepatan laju kerusakan perkerasan jalan; sering menimbulkan masalah gangguan kelancaran lalu lintas karena kecepatan/manuver kendaraan lambat; menimbulkan gangguan keselamatan pengguna jalan di daerah menanjak (tak mampu naik), dan atau di jalan menurun karena breaking system-nya gagal (rem blong).

Kelebihan dimensi pada kendaraan ODOL menyebabkan kemampuan manuver kendaraan berkurang sehingga sering menimbulkan gangguan kelancaran lalu lintas dan keselamatan pengguna jalan. Kelebihan dimensi juga menyebabkan kestabilan kendaraan di jalan jadi kurang aman. Sementara itu, dampak kendaraan dengan dimensi dan MST melebihi ketentuan adalah gabungan dari kendaraan overload dan kendaraan over dimension.

Berhubungan dengan peningkatan laju kerusakan konstruksi jalan, salah satu solusi yang ada adalah penambahan jumlah sumbu. Hal itu memang dapat mengatasi masalah pelanggaran MST, tetapi masih perlu dikaji lebih detail berkaitan dengan pemenuhan persyaratan uji tipe kendaraan. Alternatif solusi penambahan sumbu kendaraan sebenarnya akan menjadi masalah baru sebab membutuhkan biaya untuk modifikasi. Selain itu, kapasitas angkut tetap dan penambahan sumbu dapat memperkecil beban sumbu kendaraan, sehingga ada kemungkinan bisa menambah muatan selama MST maksimum 10 ton.

Aspek Ekonomi

Pada kajian aspek ekonomi terindikasi dua dampak yang muncul saat penerapan pembatasan kendaraan ODOL. Pertama, untuk memenuhi pembatasan ODOL, faktor produksi perusahaan angkutan (truk, tenaga kerja) akan menghasilkan jasa pengangkutan yang lebih sedikit. Kedua, terjadi inefisiensi produksi sehingga fungsi berubah dari fungsi A ke fungsi B. Contoh, sebelum kebijakan ODOL, pengusaha angkutan dapat mengerahkan 10 truk untuk mengangkut delapan ton (fungsi A). Setelah kebijakan ODOL, pengusaha angkutan perlu 10 truk untuk mengangkut tujuh ton (fungsi B), dan perlu 11 truk untuk mengangkut delapan ton.

Manfaat yang ditimbulkan dengan pembatasan ODOL, yaitu penurunan biaya maintenance atas kerusakan jalan; peningkatan keselamatan kendaraan angkutan; dan peningkatan keselamatan kendaraan pengguna jalan lain.

Cost yang ditimbulkan dari pembatasan ODOL adalah penambahan biaya transportasi akibat penambahan frekuensi angkutan transportasi, peningkatan average cost angkutan per unit beban, dan biaya penambahan kapasitas beban kendaraan sehingga memicu terjadinya inflasi. Kemudian, muncul juga penambahan biaya pengawasan yang menjadi beban bagi penyelenggara transportasi, seperti jembatan timbang, WIM, dan administrasi sanksi. Masalah lain yang muncul adalah peningkatan pencemaran lingkungan dan konsumsi energi akibat kenaikan frekuensi transportasi dan peningkatan kapasitas beban kendaraan, sehingga tercipta biaya ektsernalitas

Aspek Hukum

Pada aspek hukum, pengawasan ODOL di lapangan menjadi sorotan. Berdasarkan UU 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terdapat tiga sarana yang dapat dikategorikan sebagai wujud pengawasan terhadap praktik ODOL, yaitu uji tipe, uji berkala, dan penimbangan kendaraan bermotor. Beberapa peraturan perundang-undangan juga telah mewajibkan, melarang, dan memberikan pedoman tentang angkutan jalan khususnya berkaitan dengan kendaraan ODOL, melalui pemberian ancaman sanksi yang sering kali digunakan sebagai dasar hukum penegakan hukum atas ODOL.

"Studi komparasi menunjukkan pengalaman negara lain dalam mengendalikan ODOL cukup menarik. Tim penyusun *roadmap* melakukan studi komparasi dengan pengaturan ODOL di Tiongkok, Thailand, serta Afrika Timur dan Afrika Selatan. Dulu, praktik ODOL di jembatan timbang itu kendaraan ditimbang kemudian membayar sesuatu lalu pergi lagi. Kondisi itu sama saja merusakkan jalan. Seharusnya kalau ada *overloading*, barangnya harus ditinggalkan di situ (jembatan timbang), tidak boleh diangkut. Ini menurut saya sebuah pendekatan baru dan sudah dilaksanakan di perhubungan darat, yang memberikan penalti bagi pelanggar untuk mengambil barang yang kelebihan tadi. Jadi, ini pendekatannya bukan pendekatan PAD (pendapatan asli daerah) seperti zaman dulu yang dampaknya tetap akan merusak jalan," kata Sigit.

Sigit menambahkan, kajian ini mengusulkan sepuluh program Roadmap Zero ODOL, yakni pengaturan kendaraan; pengembangan infrastruktur dan fasilitas/sarana perhubungan darat; pengawasan operasional dan penegakan hukum; peningkatan efisiensi logistik; pengendalian inflasi atas dampak regulasi baru terkait ODOL; pelaksanaan *review* dan perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) tentang penimbangan kendaraan bermotor; penyusunan kebijakan pemerintah untuk masa transisi menuju Zero ODOL; kebijakan insentif PPh untuk pengusaha logistik penyewa dan pemilik armada angkutan; kebijakan insentif Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB); dan kebijakan insentif Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan dan Perkotaan (PBB-P2).

"Satu hal lagi terkait PBB, ini dalam studi detail kami juga menyarankan kawasan industri juga harusnya ditempatkan di pinggiran jalan-jalan yang memang kelas jalannya memenuhi untuk angkutan barang. Di jalur Pantura di daerah Pemalang sudah dibuat kawasan industri dan itu bagus sekali. Kalau bisa dilakukan seperti itu ke depannya, bisa membuat kendaraan angkutan barang dapat melewati jalan-jalan yang memang tidak melanggar peraturan dan tidak melanggar ODOL," kata Sigit.



INSENTIF BAGI YANG PATUH

Foto: Antonius Sulistyo

Salah satu usul pendekatan dalam penanganan masalah kendaraan over dimension dan overload (ODOL) adalah pemberian insentif proses pendistribusian logistik atau barang hingga ke pengguna akhir. Dalam konteks ini, insentif pajak merupakan bentuk kehadiran negara pada masa transisi termasuk ketika implementasi kebijakan Zero ODOL. Tak dimungkiri, kebijakan tersebut akan berdampak signifikan terhadap pelaku usaha sektor logistik.

Berdasarkan kajian Kebijakan Zero ODOL yang dilakukan Universitas Gadjah Mada (UGM) bekerja sama dengan Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo), insentif pajak tepat dijadikan sebagai solusi penyeimbang. Menurut kajian iitu, pemungutan pajak bukan hanya mengandung fungsi budgetair untuk pendapatan negara, tetapi juga ada fungsi mengatur di dalamnya. Kebijakan pajak dapat diarahkan untuk mewujudkan program Zero ODOL dengan mereduksi beban berlebih bagi pengusaha, sekaligus menjustifikasi keekonomian badan usaha logistik yang timbul akibat penyesuaian kebijakan Zero ODOL sebagai biaya kepatuhan.

Ada dua subjek hukum yang bisa mendapatkan insentif pajak. Pertama, pengusaha logistik yang menyewa armada pengangkutan dari pihak ketiga. Dalam hal ini ada tiga jenis pajak yang relevan dengannya, yaitu Pajak Penghasilan (PPh),



Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), dan Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan dan Perkotaan (PBB P2).

Subjek hukum kedua yang dapat diberikan insentif pajak adalah pengusaha logistik yang memiliki armada pengangkutan. Ada tujuh jenis pajak yang relevan dengannya, yaitu Pajak Penghasilan (PPh), Pajak Pertambahan Nilai dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPN-PPnBM), Bea Masuk jika ada impor, Pajak Kendaraan Bermotor (PKB), Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (BBNKB), Pajak Bahan Bakar Kendaraan Bermotor (PBBKB), dan Pajak Bumi dan Bangunan Pedesaan dan Perkotaan (PBB-P2).

Belum Dapat Diakses Pengusaha

Ada peluang untuk memperoleh insentif penyusutan dipercepat bagi pengusaha logistik yang memiliki dan mengoperasikan armada pengangkutannya sendiri. Namun, ketentuan ini sifatnya tidak mengatur secara langsung sehingga sangat bergantung pada kebijakan diskresi Menteri Keuangan.

Undang-undang (UU) No. 36 Tahun 2006 tentang PPh Pasal 11 ayat (7) mendelegasikan kewenangan mengatur tentang penyusutan atas harta berwujud yang dimiliki dan digunakan dalam bidang usaha tertentu dengan Peraturan Menteri Keuangan (PMK). Jika ada PMK yang mengatur, maka insentif berupa penyusutan dipercepat akan efektif untuk Pengusaha Logistik yang memiliki dan mengoperasikan armada pengangkutannya sendiri.

Pasal 31A UU 36 Tahun 2006 mengatur insentif bagi wajib pajak (WP) yang melakukan penanaman modal di bidang-bidang usaha tertentu dan atau di daerah-daerah tertentu yang mendapat prioritas tinggi dalam skala nasional. Pasal itu sekaligus mengatur atribusi pengaturan lebih lanjut mengenai pemberian insentif melalui PP. Sepanjang prasyarat terpenuhi, pengusaha logistik bisa mendapatkan insentif berupa pengurangan penghasilan neto maksimal 30 persen dari jumlah penanaman modal; penyusutan dan amortisasi yang dipercepat; kompensasi rugi maksimal 10 tahun; PPh Deviden 10 persen.

Selintas, pasal ini dapat dijadikan dasar hukum untuk meminta insentif sehubungan dengan adaptasi menuju Zero ODOL. Namun realisasinya, pasal ini tidak aplikatif karena PP sebagai peraturan pelaksananya mengamanatkan agar insentif hanya diberikan bagi penanaman modal baru atau perluasan dari usaha.

Instrumen hukum lainnya yang dapat dijadikan acuan dalam pemberian insentif adalah Peraturan Pemerintah (PP) No.78 Tahun 2019 tentang Fasilitas PPh untuk Penanaman Modal di Bidang-bidang Usaha Tertentu dan atau di Daerah-daerah Tertentu. PP ini mengatur kriteria dan persyaratan pemberian insentif PPh, yaitu: 1) Diberikan bagi investasi berupa penanaman modal baru/perluasan dari usaha yang telah ada; 2) Investasi dilakukan di Bidang-bidang Usaha Tertentu sebagaimana tercantum dalam Lampiran I atau Bidang-bidang Usaha Tertentu dan di daerah-daerah tertentu; 3) Investasi yang dilakukan memenuhi kriteria: (a) memiliki nilai investasi yang tinggi atau untuk ekspor, (b) memiliki penyerapan tenaga kerja yang besar, atau (c) memiliki kandungan lokal yang tinggi.

Pasal 3 PP 78/2019 mengatur bentuk insentif dapat berupa:

Pengurangan penghasilan neto 30 persen dari jumlah nilai penanaman man modal berupa aktiva tetap berwujud, termasuk tanah yang digunakan untuk kegiatan usaha utama, yang dibebankan selama enam tahun masing-masing sebesar lima persen per tahun.

Penyusutan yang dipercepat atas aktiva tetap berwujud dan amortisasi yang dipercepat atas aktiva tak berwujud yang diperoleh dalam rangka penanaman modal, dengan masa manfaat dan tarif penyusutan serta tarif amortisasi ditetapkan:

a) untuk penyusutan yang dipercepat:

- bukan bangunan Kelompok I, masa manfaat menjadi dua tahun dengan tarif penyusutan berdasarkan metode garis lurus sebesar 50 persen, atau tarif penyusutan berdasarkan metode saldo menurun sebesar 100 persen yang dibebankan sekaligus;
- bukan bangunan Kelompok II, masa manfaat menjadi empat tahun dengan tarif penyusutan berdasarkan metode garis lurus sebesar 25 persen, atau tarif penyusutan berdasarkan metode saldo menurun sebesar 50 persen;
- bukan bangunan Kelompok III, masa manfaat menjadi delapan tahun dengan tarif penyusutan berdasarkan metode garis lurus sebesar 12,5 persen, atau tarif penyusutan berdasarkan metode saldo menurun sebesar 25 persen;
- bukan bangunan Kelompok IV, masa manfaat menjadi 10 tahun dengan tarif penyusutan berdasarkan metode garis lurus sebesar 10 persen, atau tarif penyusutan berdasarkan metode saldo menurun sebesar 20 persen;
- bangunan permanen, masa manfaat menjadi 10 tahun dengan tarif penyusutan berdasarkan metode garis lurus sebesar 10 persen;
- bangunan tidak permanen, masa manfaat menjadi lima tahun dengan tarif penyusutan berdasarkan metode garis lurus sebesar 20 persen.

b) untuk amortisasi yang dipercepat:

- Kelompok I, masa manfaat menjadi dua tahun dengan tarif amortisasi berdasarkan metode garis lurus sebesar 50 persen, atau tarif amortisasi berdasarkan metode saldo menurun sebesar 100 persen yang dibebankan sekaligus;
- Kelompok II, masa manfaat menjadi empat tahun dengan tarif amortisasi berdasarkan metode garis lurus sebesar 25 persen, atau tarif amortisasi berdasarkan metode saldo menurun sebesar 50 persen;
- Kelompok III, masa manfaat menjadi delapan tahun dengan tarif amortisasi berdasarkan metode garis lurus sebesar 12,5 persen, atau tarif amortisasi berdasarkan metode saldo menurun sebesar 25 persen;
- Kelompok IV, masa manfaat menjadi 10 tahun dengan tarif amortisasi berdasarkan metode garis lurus sebesar 10 persen, atau tarif amortisasi berdasarkan metode saldo menurun sebesar 20 persen.

PPh atas dividen yang dibayarkan kepada WP luar negeri selain Bentuk Usaha Tetap (BUT) di Indonesia sebesar 10 persen, atau tarif yang lebih rendah menurut perjanjian penghindaran pajak berganda yang berlaku.

4

Kompensasi kerugian lebih dari lima tahun dan maksimal 10 tahun, dengan ketentuan:

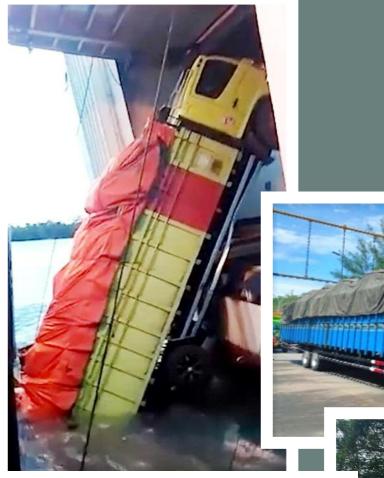
- a) tambahan satu tahun untuk penanaman modal yang dilakukan WP;
- b) tambahan satu tahun jika penanaman modal dilakukan di kawasan industri/kawasan berikat;
- c) tambahan satu tahun jika penanaman modal dilakukan di bidang energi baru dan terbarukan;
- d) tambahan satu tahun jika mengeluarkan biaya untuk infrastruktur ekonomi dan/atau sosial di lokasi usaha paling sedikit Rp 10.000.000.000;
- e) tambahan satu tahun jika menggunakan bahan baku dan atau komponen hasil produksi dalam negeri paling sedikit 70 persen paling lambat tahun pajak kedua;
- f) tambahan satu tahun atau dua tahun jika menambah paling sedikit 300-600 orang tenaga kerja Indonesia dan mempertahankan jumlah tersebut selama empat tahun berturutturut; tambahan dua tahun jika mengeluarkan biaya penelitian dan pengembangan di dalam negeri dalam rangka pengembangan produk atau efisiensi produksi paling sedikit lima persen dari jumlah penanaman modal dalam jangka waktu lima tahun; tambahan dua tahun apabila melakukan ekspor paling sedikit 30 persen dari nilai total penjualan dalam suatu tahun pajak untuk Penanaman Modal pada bidang usaha yang dilakukan di luar kawasan berikat.

Dalam kajian kebijakan Zero ODOL, insentif yang diatur dalam PP 78/2019 sangat menarik, tetapi dalam kondisi saat ini belum dapat diakses oleh pengusaha logistik. Hal ini pun diperkuat pernyataan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. "Kalau insentif sangat terkait dengan policy dari Kementerian Keuangan, tapi skemanya cukup bagus juga. Terus terang saja, kadang kami dan mungkin teman-teman Organda yang meminta semacam relaksasi saat pandemik, ketika berdiskusi dengan teman-teman di Kementerian Keuangan juga kayaknya tidak selancar yang kita harapkan. Saya terkadang iri dengan beberapa negara yang lain yang bisa memberikan insentif kepada pengguna sepeda. Kalau di sini memang agak susah untuk komunikasi mengenai hal ini. Kecuali mohon maaf kalau ada dorongan ini (insentif) dari siapa, kemudian langsung ke Pak Menteri Perhubungan barangkali bisa (komunikasi) dengan Menteri Keuangan. Di level-level saya kayaknya memang butuh perjuangan. Intinya menurut saya bagus juga skemanya. Kalau memang ini menjadi satu alternatif untuk mendukung penyelesaian ODOL, kenapa tidak? Nanti kami coba jajaki dengan teman-teman Kementerian Keuangan atau dengan OJK," kata Budi Setiyadi.

Pengusaha angkutan juga berharap agar insentif bisa diberikan kepada para pelaku usaha yang taat mengikuti kebijakan zero ODOL. "Kami tentunya sangat berharap ada insentif tertentu yang didapatkan bagi yang comply, jika ini ingin dilakukan. Supaya ini dapat menetralkan, apakah biaya itu dikeluarkan oleh pemilik kendaraan atau tidak. Kalau tidak, berarti perlu ada insentif lainnya. Artinya, insentif ini diberikan kepada operator atau pelaku usaha yang patuh. Ketika mayoritas orang sudah patuh maka sanksi dapat diberlakukan kepada orang yang melanggar," tutur Adrianto Djokosoetono, Ketua Umum Organisasi Angkutan Darat (Organda).







1 JANUARI 2023 DEADLINE PENYELESAIAN ODOL





Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) sedang menyiapkan *roadmap* penyelesaian permasalahan kendaraan ODOL (*over dimension & overloading*). "Kami sudah membuat *blueprint* penanganan ODOL sampai dengan tahun 2023. Ini sebagai *blueprint* yang sedang kami persiapkan dan sudah kami lakukan dan diharapkan bisa tercapai," kata Budi Setiyadi, Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat.

sudah selesai," ujar Dirjen Budi.



P-SENANGIN

la menjelaskan bahwa Kemenhub pada awalnya menargetkan Indonesia bebas ODOL pada tahun 2021, tetapi masih ada pihak-pihak yang berkeberatan. "Beberapa asosiasi komoditas dan logistik meminta toleransi dan relaksasi kepada Menteri Perhubungan untuk diundur sampai dengan tahun 2022 atau sampai 2023. Bahkan, ada yang minta sampai dengan tahun 2025. Padahal, sesuai rencana kami hanya sampai 1 Januari 2023, Indonesia sudah bebas ODOL," katanya.

Targetnya adalah pada 1 Januari 2023 In-

donesia sudah bebas ODOL. Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) atau jembatan timbang akan dijadikan *big data* jenis komoditas dan asal-tujuan kendaraan angkutan barang. UPPKB juga akan dikembangkan menjadi *rest area* bagi pengemudi kendaraan angkutan barang "Memang untuk mencapai 100 persen, saya kira masih belum. Minimal 60 sampai 70 persen bisa kita selesaikan. Kalau terhitung 1 Januari 2023 sudah bebas ODOL, artinya penindakan ODOL dilakukan sampai dengan akhir 2022 sehingga di 2023

6 Program Penuntasan ODOL

Ada enam program peningkatan pelayanan penuntasan ODOL tahun 2021-2023 yang sedang dijalankan oleh Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Darat.

Pertama adalah program di bidang lalu lintas, yaitu penetapan jaringan logistik angkutan barang dan jam operasional angkutan barang; standardisasi kelas jalan dan jembatan pada jaringan lintas; serta penegakan hukum dengan sistem *e-Tilang, e-Enforcement*, dan integrasi data dengan kepolisian.

Kedua, program yang berkaitan dengan angkutan jalan, seperti melakukan evaluasi pedoman atau formula perhitungan tarif angkutan barang; menekankan tanggung jawab pengangkutan (pemilik barang, agen, operator dan penyewa); penerapan standar manajemen keselamatan (SMK) bagi para operator; membuat bank data pengemudi angkutan barang melalui e-Logbook; sosialisasi mengenai tata cara muat, peletakan, pengangkutan dan bongkar; tarif subsidi dari jenis angkutan yang disubsidi; serta meningkatkan kompetensi pengemudi dan pembentukan bank pengemudi yang profesional dan kompeten.

Ketiga, program di bidang sarana transportasi jalan dengan melakukan kajian dan usulan terhadap upaya peningkatan kapasitas angkut kendaraan, dengan menaikkan JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan) sama dengan JBB (Jumlah Berat yang Diberbolehkan); memberikan kemudahan dalam normalisasi angkutan barang; bimbingan teknis (bimtek) kepada para Korsatpel UPPKB dan Kasi Sarpras BPTD tentang regulasi dan SOP normalisasi; bimtek dan sosialisasi kepada Kepala UP-UBKB, dinas perhubungan provinsi dan kepolisian; *capacity*

building dan sosialisasi kepada para penguji tentang normalisasi kendaraan, prosedur dan tata cara muat, letak, angkut dan bongkar, peningkatan JBI = JBB; sosialisasi proses numpang uji karena syarat dan prosedur terutama untuk daerah yang belum terakreditasi; melakukan sosialisasi secara berkesinambungan terhadap kebijakan Ditjen Perhubungan Darat, terutama kebijakan program unggulan tentang ODOL. normalisasi kendaraankendaraan listrik, blocking time pada salah satu stasiun TV untuk sosialisasi tersebut dengan prioritas keselamatan; sosialisasi dan implementasi penerapan SMK untuk operator kendaraan barang; penerapan SMK bagi pemilik kendaraan barang perseorangan; serta melakukan kajian keselamatan dalam pelaksanaan angkutan barang yang efektif dan efisien, dalam hal pemilihan moda kendaraan yang sesuai.

keempat, Program berhubungan dengan prasarana transportasi jalan, yaitu penggunaan teknologi dan IT pada UPPKB dalam fungsi pengawasan; konsep standar operasional prosedur layanan sesuai ISO 9001-2015 dan Sertifikasi TUV Rhienland; serta melakukan pengawasan pada akses hilir kawasan industri.

kelima, Program menyangkut transportasi sungai danau dan penyeberangan, yakni larangan kendaraan ODOL naik ke kapal penyeberangan dan kapal laut; langkah-langkah yang harus dilakukan menuju 2023 untuk larangan kendaraan ODOL.

keenam, adalah program kompetensi sumber daya manusia (SDM), yaitu pemenuhan kebutuhan SDM sesuai kompetensi yang ditentukan (UPPKB, PKB, PPNS); dan membuat regulasi penunjang penuntasan ODOL dalam perwujudan lalu lintas angkutan jalan dan penyeberangan yang berkeselamatan dan berkeadilan sekaligus melakukan sosialisasi.

Sementara itu, hasil kajian Kebijakan Zero ODOL dari Universitas Gadjah Mada (UGM) memberi masukan bahwa penentuan waktu pelaksanaan *roadmap* Zero ODOL pada 1 Januari 2023 merupakan kebutuhan yang krusial sebagai jaminan kepastian bagi seluruh pelaku usaha sektor logistik dan angkutan barang. Penetapan tanggal 1 Januari 2023 juga didasarkan pada ketentuan dalam Perppu 1/2020 tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Covid-19 yang telah ditetapkan menjadi UU. Pasal 2 ayat (1) huruf a Perppu mengatur skenario bahwa negara akan berada dalam kondisi defisit anggaran melampaui tiga persen dari PDB hingga akhir 2022, sehingga dibutuhkan upaya kolektif untuk menjaga stabilitas sistem keuangan.

Menurut Prof. Ir. Sigit Priyanto, M.Sc., Ph.D. selaku Ketua Tim Ahli Teknik kajian Kebijakan Zero ODOL, penetapan 1 Januari 2023 merupakan diskresi pemerintah dengan dasar hukum Perppu 1/2020. Kebijakan itu juga menjadi alasan objektif kondisi negara di tengah masa pandemik sebagaimana syarat diskresi yang diatur dalam pasal 24 UU No.30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan. "Jadi per 1 Januari 2023 diharapkan semua sudah mulai bangkit dan ODOL sudah tidak ada lagi, dan zero ODOL sudah siap," katanya.



Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovani

Penetapan 1 Januari 2023 sebagai target waktu awal Zero ODOL menjadi kebutuhan yang mendesak untuk memberi jaminan kepastian kepada seluruh pelaku usaha sektor logistik dan angkutan barang. Penetapan 1 Januari 2023 merupakan diskresi pemerintah dengan dasar hukum Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perppu) No.1 Tahun 2020 tentang Kebijakan Keuangan Negara dan Stabilitas Sistem Keuangan untuk Penanganan Pandemi Covid-19 dan atau Dalam Rangka Menghadapi Ancaman yang Membahayakan Perekonomian Nasional dan atau Stabilitas Sistem Keuangan.



Berdasarkan hasil kajian Kebijakan Zero ODOL Universitas Gadjah Mada (UGM), Perppu 1/2020 tepat dijadikan acuan pemberlakuan *roadmap* Kebijakan Zero ODOL. Perppu tersebut dapat menjadi dasar hukum untuk mengambil kebijakan dan langkah-langkah luar biasa, dalam rangka penyelamatan perekonomian nasional dan stabilitas sistem keuangan. Selain itu, Perppu itu juga dapat dijadikan dasar hukum untuk mengambil kebijakan relaksasi yang berkaitan dengan pemulihan perekonomian.

Diskresi pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan dan Polri sangat diperlukan untuk menindak tegas pelanggaran ODOL. "Memang betul diperlukan ketegasan. Namun, sebetulnya ketegasan itu tidak bisa dilakukan oleh perhubungan saja, tapi juga harus dilakukan oleh polisi. Pasal 277 UU 22 Tahun 2009 itu sebetulnya menyangkut tindak pidana di bidang lalu lintas, sehingga polisi lebih gampang menindak daripada oleh PPNS (penyidik pegawai negeri sipil) LLAJ (lalu lintas dan angkutan jalan) perhubungan," kata Budi Setiyadi, Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

Budi mengatakan bahwa dia menggunakan instrumen yang selama ini tidur. "Instrumennya belum bisa bikin jera dan belum konsisten karena tidur dari tahun 2009. Ketegasan yang saya lakukan adalah menurunkan barang (transfer muatan). Secara masif, yang kami lakukan di semua jembatan timbang adalah menghentikan operasi atau menunda perjalanan, kemudian menurunkan barang. Setelah diturunkan, barang ditransfer ke kendaraan lain. Risiko pembiayaannya bukan tanggungan pemerintah. Kami sudah melakukan absensi dan hampir 80 jembatan timbang sudah melakukan upaya ini. Sekarang, tinggal kemampuan per harinya yang harus ditingkatkan, seperti di Balonggandu (Karawang) dan Losarang (Indramayu). Itu banyak sekali. Mungkin yang dapat ditangani sekian, tetapi yang lolos masih banyak," kata Dirjen Budi.

"Terus terang saja, akhir-akhir ini kami mencoba mengidentifikasi instrumen apa saja yang diperlukan untuk penegakan hukum pada pelanggaran kendaraan ODOL. Selama ini petugas di lapangan, baik itu PPNS maupun petugas kepolisian, hanya melakukan tilang," ujarnya menambahkan.

Menurut Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Agus Taufik Mulyono, problem paling mendasar yang dihadapi oleh PPNS bidang LLAJ hanya dua hal pokok, "Pertama, keberadaban. Kedua, kebiadaban. Itu kalau kita bicara persoalan ODOL. Mohon maaf, ini bahasa rakyat yang saya gunakan. Keberadaban dan kebiadaban yang dimaksud adalah yang dilakukan para pelaku usaha sektor transportasi (operator, karoseri, industri suku cadang) dan karakter pengemudi khususnya angkutan barang," kata Agus.

Agus menjabarkan bahwa operator angkutan truk melakukan ODOL untuk efisiensi jam kerja pengemudi, minimalisasi biaya perawatan dan operasional, serta kelemahan pengawasan kelaikan jalan kendaraan. Sementara itu, keterlibatan penyedia karoseri ketika mereka tidak dapat menolak pesanan over dimensi dari operator dan banyak jasa penyedia bak truk yang tidak bersertifikat atau berlisensi. Dari sisi industri suku cadang, keterlibatan mereka karena ketidakpatuhan dalam pemenuhan SNI. Contohnya, ban truk yang mampu mendukung overload dan kampas rem yang tidak ramah lingkungan.

"Yang paling sulit dikendalikan adalah pengemudi. Mereka tidak patuh trayek, tidak patuh masuk terminal, tidak patuh SOP naik turun penumpang dan bongkar muat barang di tempat yang aman. Kemudian, moral hazard jual suku cadang dan tidak berani melaporkan diri jika ada problem," ucap Agus lagi.

"Salah satu solusi ODOL yang kami usulkan adalah kemungkinan PPNS bidang jalan untuk menindak ODOL? Penyebab kerusakan jalan sebenarnya ODOL dan tidak bisa diberi sanksi tindak pidana berat. Sanksi tindak pidana berat baru bisa dijatuhkan kalau dia menimbukan kecelakaan dan mengakibatkan korban meninggal dunia. Ini harapan kami," ujar Agus.

Sementara itu, Dirjen Budi mengatakan bahwa persoalan lain yang merupakan keberadaban dan kebiadaban sehingga muncul praktik ODOL adalah kenekatan para operator yang tidak melakukan uji tipe. "Saya mengakui bahwa sebelumnya banyak juga dinas perhubungan yang mungkin kurang profesional saat menyelenggarakan uji tipe. Sekarang sudah kita berikan akreditasi. Kalau dinas perhubungan tidak bagus dalam bertugas, sementara akan kita tutup dulu sampai kemudian punya indikator bahwa tempat uji kirnya sesuai dengan regulasi," kata dia.

Relaksasi untuk Komoditas Penting

Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) melihat kompleksitas faktor pendorong ODOL sebagai satu siklus yang saling terkait satu sama lain. "Dalam ODOL ini ada tiga pihak yang berbeda harapan, yaitu pemilik barang, pengangkut barang, dan penerima barang. Dalam konteks ini saya meninjau dari sudut pandang masyarakat, bukan dari sudut pandang akademisi. Kenapa pemilik truk berbuat ODOL? Ada faktor eksternal dan internal yang menyebabkannya. Saya membuat matriks berdasarkan input dari berbagai sumber mewakili harapan atau tuntutan dari pemilik barang (penjual), pemilik angkutan (pengangkut), dan penerima barang (pembeli). Tulisan yang warnanya merah adalah tuntutan-tuntutan yang sebenarnya membebani psikologis pengangkut dan mendorongnya melakukan praktik ODOL," kata Agus Taufik Mulyono, Ketua MTI.



Kelompok komoditas pada angkutan ODOL terdiri dari olahan pangan, pertanian, industri, serta galian dan tambang. "Contoh jenis komoditas pupuk, kalau tidak OD (over dimension) maka inflasi akan tinggi. Sementara jenis komoditas gula, jika tidak OD maka inflasinya sedang. Komoditas di luar jenis itu, kalau tidak OD inflasinya rendah," kata Agus menjelaskan.

Kelompok Komoditas pada Angkutan ODOL

No	Kelompok Komoditi	Jenis Komoditi	OD	OL	Relaksasi ODOL
1.	OLAHAN PANGAN	Gula	4	1	1
		 Kopi 	-	1	
		Margarin	-	1	
		Minuman Kesehatan	1	1	
		Garam		1	
		• Susu	1	1	1
		Tepung		1	1
		Sagu	4	1	
		Minyak goreng	1	1	1
2.	PERTANIAN	• Pupuk	1	1	√
		Pakan Ternak	-	1	
		Ayam Potong hidup	-	1	1
		Beras	1	1	1
		Padi/Gabah	1	1	
		Kacang/Kedelai/Lada		4	1

Sumber: Laporan Uji Petik 2017 dan Info Dit.Jend.Hub Darat, Edisi Triwulan III/2018

Kelompok Komoditas pada Angkutan ODOL

No	Kelompok Komoditi	Jenis Komoditi	OD	OL	Relaksasi ODOL
3.	INDUSTRI	Keramik	4	4	4
		Benang/Kain	-	1	
		Asbes	1	1	
		Plastik	4	1	
		Bahan Bakar Minyak	-	1	4
		Semen	1	1	1
		Bata Putih	4	1	4
		Besi Konstruksi	-	1	1
		Karet	-	1	
		Baja	-	1	√
		Kaca		1	√
4.	GALIAN DAN TAMBANG	Tanah urug	-	1	-
		Batu Bara	-	1	
		Batu Ringan		1	

Sumber: Laporan Uji Petik 2017 dan Info Dit.Jend.Hub Darat, Edisi Triwulan III/2018

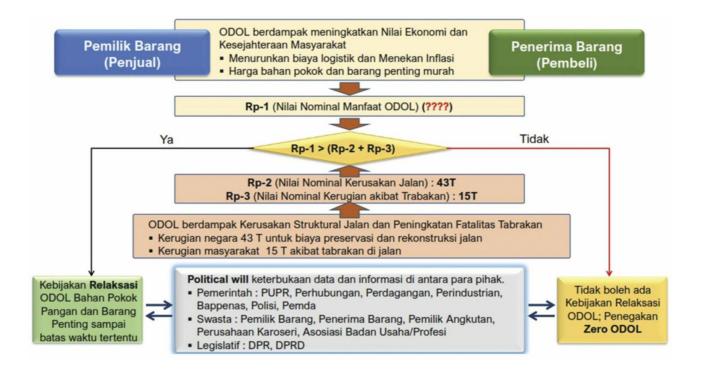
"Dari tabel tersebut (Kelompok Komoditas pada Angkutan ODOL) maka dapat ditentukan komoditas apa saja yang direkomendasikan oleh Kementerian Perdagangan untuk mendapatkan relaksasi ODOL karena tujuannya untuk menahan laju inflasi. Dalam kolom relaksasi ODOL, yang saya beri centang merah adalah data yang kami ambil dari Kementerian Perdagangan," kata Agus.



Political Will Keterbukaan Data dan Informasi

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovani

Solusi ODOL memerlukan political will, kejujuran, serta keterbukaan data dan informasi. Beberapa indikator yang selalu disampaikan dalam berbagai pertemuan adalah upaya menurunkan biaya logistik, menekan inflasi, harga barang pokok dan barang penting murah dan stabil. "Mereka selalu bicaranya ODOL berdampak meningkatkan nilai ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Saat itu kami pernah meminta perhitungannya. Berapa triliun ODOL dapat menurunkan biaya logistik, menekan inflasi, dan harga barang pokok dan barang penting jadi murah?" kata Agus Taufik Mulyono, Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI).



Dia mengumpamakan nilai nominal manfaat ODOL bagi perekonomian dengan simbol Rp-1. Di sisi lain, penyelenggara jalan (Kementerian PUPR dan Kementerian Perhubungan) menganggap bahwa ODOL berdampak kerusakan struktural jalan dan peningkatan fatalitas tabrakan. Kerugian negara Rp 43 triliun untuk biaya preservasi dan rekonstruksi jalan sebagai nilai nominal kerusakan jalan, disimbolkan dengan Rp-2. Sementara itu, kerugian masyarakat Rp 15 triliun sebagai nilai nominal kerugian akibat tabrakan disimbolkan dengan Rp-3. Angka-angka itubisa dihitung.

"Harapannya, jika Rp-1 lebih besar daripada (Rp-2) + (Rp-3), yaitu nilai nominal manfaat ODOL itu lebih besar dibandingkan biaya untuk memperbaiki jalan rusak dan mengganti kerugian tabrakan di jalan. Jawabannya, bisa 'ya' atau 'tidak'. Kotak kiri warna hijau kalau jawabannya 'ya'. Artinya, kebijakan relaksasi ODOL bahan pokok, pangan, dan barang penting sampai batas waktu tertentu boleh diteruskan atau diatur sedemikian rupa. Kotak kanan warna kuning kalau jawabannya 'tidak', yang tentunya tidak boleh ada kebijakan relaksasi ODOL sehingga dilakukan penegakan Zero ODOL. Dua kotak yang tarik-menarik tadi tentunya menimbulkan political will keterbukaan data dan informasi di antara para pihak," kata Agus menjelaskan.



Adrianto Djokosoetono

Ketua Umum Organda

Dalam hal ini seluruh pihak mulai dari pemerintah (Kementerian PUPR, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Bappenas, Polisi, dan Pemda), swasta (pemilik barang, penerima barang, pemilik angkutan, perusahaan karoseri, asosiasi badan usaha/profesi), dan legislatif (DPR dan DPRD) harus dilibatkan untuk melihat perbandingan dua nominal itu.

Agus menambahkan bahwa perhitungan tersebut seharusnya dan wajib diketahui oleh publik. "Publik harus tahu angka-angka ini. Kalau publik tidak tahu maka ini hanya angan-angan. Seharusnya dari dulu angka-angka ini bisa dipublikasikan oleh para asosiasi pengusaha supaya mereka tahu. Menetapkan relaksasi kan tidak semudah itu," ujarnya.

Jalur Khusus Angkutan Barang

Terdapat tiga skenario perubahan pengangkutan barang yang dapat dilakukan sebagai akibat berlakunya kebijakan Zero ODOL, yaitu pemecahan pengangkutan barang dari truk ODOL ke angkutan non-ODOL dengan ukuran lebih kecil; penggabungan pengangkutan barang antara truk-truk ODOL menjadi angkutan truk non-ODOL tetapi dengan kapasitas dan volume yang lebih besar; dan perubahan teknis truk angkutan yang ODOL menjadi tidak ODOL.

"Pemerintah dan pengusaha dapat memutuskan mana yang lebih efisien dan hemat anggaran. Hal penting yang harus dijabarkan adalah pihak regulator juga harus menyediakan jalur khusus untuk angkutan barang. Saya mengaitkannya dengan jumlah kendaraan yang melanggar masih fluktuatif. Dugaan kami, itu juga karena belum adanya jalur khusus untuk angkutan barang. Kalau ke depannya kita menciptakan jalur khusus angkutan barang, menurut saya akan lebih mudah mengawasi angkutan barang termasuk ODOL," kata Sigit Priyanto, Guru Besar Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada (UGM).

Sigit menjelaskan bahwa keberadaan truk ODOL di jalan kelas 1 biasanya tidak melanggar, tetapi begitu masuk jalan kelas 2 bisa saja jadi melanggar karena kelas jalannya yang berbeda. "Mungkin ini ranahnya Kementerian PUPR untuk menyediakan jalur-jalur khusus angkutan barang. Memang, ini terkesan mudah dikatakan tapi tidak mudah membangunnya. Kalau kita tidak memulainya dari sekarang maka ODOL sangat sulit untuk disikat," ujarnya.

"Penyelesaian ODOL tidak bisa hanya menertibkan operator. Banyak faktor yang menyebabkan ODOL ini terjadi, seperti dari sisi kelas jalannya. Saat keluar tol, kalau masuk jalan provinsi itu masih tidak masalah, tapi begitu mengantar barang atau mengambil barang di industri yang kelas jalannya berbeda, otomatis melanggar," kata Adrianto Djokosoetono, Ketua Umum Organisasi Angkutan Darat (Organda).

Pria yang akrab disapa Andre ini pun meminta kepastian dari pemerintah tentang normalisasi kendaraan ODOL. "Kami perlu kepastian. Jangan sampai kita bungee jumping duluan tapi tiba-tiba talinya putus. Si pemilik barang sudah comply tetapi kompetitor di industrinya tidak comply, maka akan terjadi ketidakadilan kompetisi. Ini yang berulang kali terjadi baik dari karoseri, pemiliki barang, dan operator seperti lingkaran yang tidak pernah berhenti," ujarnya lagi.

Pemenuhan (comply) regulasi bebas ODOL dengan jalan normalisasi kendaraan membutuhkan biaya tidak sedikit. "Dibutuhkan biaya besar dari sisi pengusaha untuk comply dengan Zero ODOL. Padahal, kondisi perekonomian sedang tidak baik dan pertumbuhan ekonomi masih anjlok," kata Sigit.



"Sebetulnya kami punya beberapa usul, salah satunya tentang spesifikasi kendaraan karena MST (Muatan Sumbu Terberat) itu yang selalu menjadi ukuran. Seperti alat WIM, itu kan mengukur dari sumbu terberat. Kami juga melihat, bagaimana teknologi kendaraan itu bisa di-*upgrade*. Dalam konteks *upgrade* ini bukan dilakukan oleh APM, tapi apakah ada jalan lain supaya truk yang sudah ada sekarang ini bisa dimodifikasi agar tidak menjadi besi tua? Melalui modifikasi mungkin bisa menjadi jalan tengah menekan biaya, bukan hanya terkait kapasitas angkutnya tapi juga daya angkut yang dimiliki kendaraan," kata Andre.

Saat ditanya, apakah Organda siap menyambut Zero ODOL 1 Januari 2023? "Kalau ditanya siap, pasti tidak ada yang siap. Tapi kalau tidak dimulai juga tidak akan ada perubahan. Saya yakin perubahan ini bisa terjadi dan harus ada yang bergerak memulainya serta kesepakatan bersama. Untuk memulai ini mungkin bisa mendapat insentif duluan, kalau mulainya baru di akhir 2020 mungkin tidak ada insentifnya. Ini mungkin sesuatu yang saya pikir bisa menjadi jalan tengahnya, karena bagi operator yang mau duluan berubah pasti mikirnya ada jaminan apa yang didapatkannya supaya bisa tetap kompetitif," ujarnya.

EKSPEKTASI TINGGI DI PELABUHAN PATIMBAN

Teks: Abdul Wachid / Foto: Kementrian Perhubungan

Setelah peresmian pada 20 Desember 2020, berdasarkan surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 351 Tahun 2020, pemerintah telah menunjuk PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) atau Pelindo III sebagai operator sementara pelabuhan Patimban di Subang Jawa Barat. Penugasan itu diberikan sampai dengan serah terima operasi diberikan kepada konsorsium pemenang pelabuhan Patimban.

Konsorsium tersebut terdiri dari PT CTCorp Infrastruktur Indonesia, PT Indika Logistics & Support Servics, PT U Connectivity Services, dan PT Terminal Petikemas Surabaya. Penunjukan dilakukan pada 29 Desember 2020 melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut sebagai badan usaha pelaksana proyek kerja sama pemerintah dengan badan usaha pelabuhan. Pemerintah memberikan hak konsesi selama 40 tahun berlaku sejak operasi tahap pertama.

Pelabuhan Patimban merupakan proyek strategis nasional (PSN) yang pembangunannya baru selesai pada tahap pertama dengan kapasitas 218 ribu kendaraan untuk terminal kendaraan dan 250 ribu TEUs untuk terminal peti kemas. Sementara itu, pembangunan pada tahap 1 fase 2 yang ditargetkan pada tahun 2021-2023 dengan kapasitas



optimum untuk kendaraan adalah 600 ribu kendaraan dan kontainer sejumlah 3,75 juta TEUs. Tahap 2 dan tahap 3 akan dilakukan pada 2024-2027 berupa pengembangan terminal peti kemas hingga mencapai kapasitas maksimal, yaitu di atas 7 juta TEUs.

Total luas pelabuhan adalah 654 hektare dengan rincian 300 hektare untuk terminal peti kemas dan terminal kendaraan serta 354 hektare untuk *backup* area pergudangan, perkantoran, pengelolaan, dan area bisnis.



Pemerintah meyakini Pelabuhan Patimban dapat mengefisienkan ekspor-impor, terutama untuk produk industri otomotif. Salah satu contohnya adalah pengiriman kendaraan CBU (*Completely Built Up*) akan lebih mudah dan cepat karena faktor jarak yang dekat dengan tempat produksi kendaraan.

"Patimban akan membantu Tanjung Priok membagi pengiriman untuk pasar domestik dan internasional. Hal ini tentunya dapat mengurangi kepadatan di pelabuhan Tanjung Priok yang sering menyebabkan kemacetan di ruas jalan Bekasi dan Jakarta," ujar Menteri Perhubungan, Budi Karya Sumadi pada acara yang sama.

Dalam keterangan resmi yang dirilis Kementerian Perhubungan, Direktur Utama PT Pelindo III Seafudin Noer berterima kasih atas kepercayaan pemerintah. "Pelindo II group terus menyiapkan operasi Pelabuhan Patimban untuk melaksanakan amanah ini dan berkolaborasi dengan semua pemangku kepentingan," katanya. Salah satu upaya Pelindo II adalah melibatkan anak usahanya, PT Terminal Teluk Lamong yang berpengalaman dalam operasi kelas internasional.

"Lokasi pelabuhan Patimban ini sangat strategis, dikelilingi daerah-daerah yang sudah eksis berupa kawasan industri yang sudah lama berkembang seperti di Cikarang, Purwakarta, Karawang, dan Cikampek," ucap Agus H Purnomo, Direktur Jenderal Perhubungan Laut yang disampaikan dalam acara *Public Expose* Pelabuhan Patimban secara virtual awal Januari lalu.

Guna mempermudah akses masuk ke pelabuhan, pemerintah akan membangun ruas jalan tol yang terhubung langsung dengan Tol Cikopo-Palimanan (Cipali). Ruas tol yang akan dibangun memiliki panjang lintasan hingga 37,05 km dengan nilai investasi sekira Rp 6,94 triliun. Pembangunan jalan tol tersebut ditargetkan selesai paling lambat tahun 2024.



Adrian Syahminur
Praktisi Kepelabuhanan

Kurangi Beban Pelabuhan Tanjung Priok



Klaim pemerintah bahwa Pelabuhan Patimban akan lebih mengefisienkan biaya logistik turut dibenarkan Asosiasi Logistik dan Forwader Indonesia (ALFI). Pengoperasian Pelabuhan Patimban menjadi angin segar dalam upaya mengurai kemacetan di Jakarta yang selama ini terimbas aktivits truk logistik dari dan ke pelabuhan Tanjung Prok.

Yukki Nugrahawan, Ketua Umum ALFI, mengatakan bahwa Pelabuhan Patimban dapat mendukung pertumbuhan aktivitas logistik dan ekonomi nasional dan diharapkan menjadi layanan rantai pasok terintegrasi pertama atau *the first integrated supply chain port* di Indonesia. Semua hal itu bisa terwujud asal didukung infrastruktur yang mumpuni dan modern, berbasis digitalisasi dalam layanan.



Praktisi kepelabuhanan, Adrian Syahminur berpandangan sama bahwa pergerakan barang dari kawasan industri seperti Karawang dan Bekasi menjadi lebih mudah dengan hadirnya jalan tol yang khusus terhubung dengan Pelabuhan Patimban. "Pelabuhan Tanjung Priok menghadapi kemacetan lalu lintas di sekitar Jakarta," ujarnya.

la memprediksi pergerakan kargo secara bertahap akan terus bergerak ke timur sejalan dengan ditingkatkannya kapasitas Pelabuhan Patimban. Hal ini akan memberikan keuntungan kepada pemakai jalan karena perjalanan jadi lebih lancar disebabkan adanya keseimbangan beban. Sebagian kepadatan lalu lintas beralih ke timur, sehingga jalur ke barat menjadi lebih lengang.

"Terminal kendaraan di Tanjung Priok saat ini memang merupakan terminal kendaraan terbesar di Indonesia, melayani 572.000 kendaraan di tahun 2019. Namun, ketika Patimban beroperasi penuh, pelabuhan Jakarta akan kehilangan sebagian besar bisnisnya. Lalu apa yang harus dilakukan Tanjung Priok?" kata Adrian.





Koneksi dengan pelabuhan pengumpan harus mulai dibangun dengan memanfaatkan sistem satu lapangan. Hal itu akan membawa volume kargo baru dengan potensi lebih besar. Satu hal lagi yang bisa dilakukan Tanjung Priok adalah melayani distribusi peti kemas domestik ke pulau lain, berisikan barang-barang kebutuhan masyarakat sehari-hari.

barang ekspor-impor dari pelabuhan-pelabuhan yang ada di sekitarnya. Tanjung Priok memiliki fasilitas yang cukup untuk melaksanakan *transhipment* tersebut dan sebaiknya mengatur ulang pemanfaatan terminalnya untuk mengakomodasi rencana tersebut.

"Pengiriman peti kemas domestik mendominasi pengiriman barang lewat laut di negara archipelago ini. Terakhir, untuk menutupi potensi hilangnya layanan bongkar muat kendaraan penumpang di terminal kendaraan, Tanjung Priok seharusnya mulai memfokuskan diri pada layanan bongkar muat alat-alat berat," katanya menambahkan.



Budi Karya Sumadi
Menteri Perhubungan



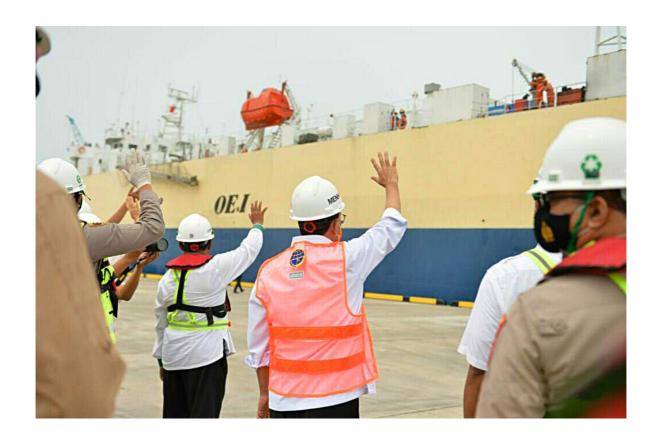
Yukki Nugrahawan
Ketua Umum ALFI

Perusahaan Asal Jepang Belum Dilibatkan



The National Maritime Institute (Namarin) menilai pengoperasian Pelabuhan Patimban di Subang Jawa Barat terkesan terburu-buru. Padahal, tidak ada urgensi Pelabuhan Patimban untuk segera diresmikan dan tidak dalam kondisi yang mendesak bagi pemerintah untuk terburu-buru mengoperasikannya.

Walaupun pelabuhan itu disebut-sebut akan menjadi gerbang keluar-masuk ekspor-impor, kondisinya tidak akan terjadi dalam tiga atau empat tahun ke depan. Aktivitas ekspor maupun impor masih cenderung turun atau stagnan karena terdampak wabah Covid-19. Di Pelabuhan Tanjung Priok saja, penurunan arus peti kemas masih terjadi hingga kuartal ketiga tahun lalu.



Selain itu, infrastruktur pendukung pelabuhan pun belum siap untuk menjadi alternatif pintu gerbang eksporimpor. "Kemudian, kesiapan operator pelabuhan. Korporasi yang ditunjuk pemerintah ini tidak dikenal rekam jejaknya dalam kancah bisnis kepelabuhanan. Beberapa konsorsium besar yang punya nama, pengalaman dan keahlian yang juga ikut proses dimaksud malah berguguran terganjal aturan lelang yang membingungkan," ujar Siswanto Rusdi, Direktur The National Maritime Institute.

Tentang penunjukan konsorsium CT Corp sebagai operator pelabuhan Patimban, Rusdi mempertanyakan keputusan tersebut. Entitas ini baru beranggotakan perusahaan dari pihak Indonesia, yaitu PT Indika Logistics & Support Services, PT U Connectivity Services, dan PT Terminal Peti Kemas Surabaya. Dari komposisi perusahaan tersebut tidak ada mitra asal Jepang sama sekali.



Agus H PurnomoDirjen Perhubungan Laut
Kemenhub



Siswanto Rusdi

The National Maritime Institute

Menurut dia, perusahaan dari Jepang seharusnya sudah bergabung ke dalam konsorsium tersebut dengan komposisi saham seperti yang diperjanjikan antara pemerintah Indonesia dan Jepang 51:49. "Barangkali belum bergabungnya perusahaan asal Jepang ke dalam konsorsium karena skema legalitas kerja sama pengoperasian Pelabuhan Patimban bercorak two steps," ucapnya.

Artinya, konsorsium CT Corp memang sengaja diisi oleh perusahaan Indonesia yang akan berbagi habis jatah 51 persen saham di antara mereka. Mereka kemudian akan bermitra dengan perusahaan Jepang yang memegang sisa 49 persen saham dalam sebuah usaha patungan baru. Menjawab pertanyaan publik tentang perusahaan Jepang yang belum bergabung, Agus H. Purnomo – Direktur Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub – menjelaskan bahwa kemungkinan bergabungnya perusahaan asal Jepang baru terjadi ketika CT Corp telah menjalin kontrak resmi dengan pemerintah.

"Setelah konsorsium kontrak resmi ditunjuk, mereka akan mencari mitra-mitranya. Saya kira paling normatif dari Jepang karena pelabuhannya dibuat Jepang. Tentu, mereka nanti diskusi dengan kami sebagai regulator," katanya. Agus menegaskan kemungkinan tersebut lewat fakta bahwa kendaraan yang sejauh ini diekspor merupakan produksi pabrikan Jepang.





Oleh karena itu, wajar jika Jepang menjadi mitra paling besar. "Keduanya sudah mulai diskusi, saya kira. Saya tidak ikut sampai jauh ke sana, tetapi secara *political will*," katanya menambahkan.

Sebelumnya, Ministry of Economic Affairs of the Embassy of Japan Tadayuki Miyashita, yang turut hadir dalam Public Expose Pelabuhan Patimban, menyatakan telah mengetahui penunjukan CT Corp oleh Kementerian Perhubungan sebagai operator Pelabuahn Patimban. Dia meminta operator yang ditunjuk pemerintah juga bekerja sama dengan perusahaan Jepang.

Membentuk sebuah konsorsium *joint* Indonesia-Jepang untuk mengelola Pelabuhan Patimban. "Kami tengah menanti agar konsorsium Jepang dan konsorsium Indonesia ini dapat membentuk kerja sama sebagai Indonesia-Jepang *joint* operator dalam waktu dekat, sebagaimana yang sudah disepakati dengan Perdana Menteri Jepang," katanya lagi.



Penjualan Truk Tahun 2020 Turun Hingga 60% Lebih

Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) mencatat penjualan truk secara *wholesales* (dari pabrik ke dealer) sepanjang tahun 2020 mengalami kontraksi cukup dalam. Penjualan truk kategori GVW 5-10 ton pada Januari-Desember 2020 tercatat hanya 33.412 unit, turun 31.343 unit atau -48 persen dibandingkan dengan Januari-Desember 2019 sebesar 64.755 unit.

Penjualan truk kategori GVW 10-24 ton selama Januari-Desember 2020 sebanyak 2.761 unit, merosot 65 persen atau turun sebanyak 5.177 unit dibandingkan dengan Januari-Desember 2019 yang tercatat 7.938 unit. Pada truk kategori GVW > 24 ton, *wholesales* Januari-Desember 2020 tercatat 6.507 unit atau berkurang 14.394 unit (-69 persen) dibandingkan dengan Januari-Desember 2019 sebesar 20.901 unit.

Retail sales (dari dealer ke konsumen) truk kategori GVW 5-10 ton hanya 37.065 unit pada Januari-Desember 2020, berkurang 27.454 unit atau minus 43 persen dibandingkan dengan Januari-Desember 2019 sebesar 64.519 unit. Pada kategori GVW 10-24 ton hanya terjual 3.111 unit selama Januari-Desember 2020, turun 60 persen atau berkurang 4.574 unit dibandingkan dengan Januari-De-





sember 2019 sebanyak 7.685 unit. Sementara itu, truk kategori GVW > 24 ton hanya terjual 7.533 unit pada Januari-Desember 2020, turun 13.082 unit atau 63 persen dibandingkan dengan Januari-Desember 2019 sebesar 20.615 unit.

PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) di Indonesia, mengumumkan kinerja penjualan Mitsubishi Fuso selama tahun 2020 yang mampu mempertahankan dominasi pangsa pasar kelas truk secara nasional.

KTB memperoleh pangsa pasar absolut 48,1 persen pada 2020 dengan penjualan Mitsubishi Fuso sebesar 24.000 unit, atau meningkat 4,8 poin dibandingkan tahun 2019. Padahal, di tengah kondisi pandemik, pasar truk tahun 2020 mengalami penurunan sebesar 48,2 persen dari tahun sebelumnya. Kontribusi terbesar penjualan Mitsubishi Fuso berasal dari segmen *light duty truck*, yaitu varian Colt Diesel yang terjual sebanyak 22.243 unit dengan pangsa pasar absolut 58 persen. Pada segmen *medium duty truck*, yakni produk Fuso dan Fighter terjual sebanyak 1.757 unit dengan pangsa pasar 22,4 persen.



Duljatmono Sales & Marketing Director



Rudhi Wibawa **GM** Commercial and Marketing Chakra Jawara

Berharap Proyek Infrastruktur Berlanjut

Data penjualan truk dari Gaikindo selama Januari-Desember 2020 dapat merefleksikan sejauh mana kinerja penjualan pada tahun 2021. Meski telah memasuki pertengahan triwulan pertama, para agen pemegang merek (APM) masih menjajaki pasar untuk menentukan besaran target yang mungkin diraih.

"Kami yakin kondisi pasar akan lebih baik dan targetnya harus lebih tinggi dari pencapaian 2020. Kami akan fokus mempertahankan posisi absolute market leader. Angkanya secara lebih rinci akan kami informasikan kemudian," kata Duljatmono, Sales and Marketing Director KTB.



Bambang Widjanarko
COO
Astra UD Trucks



Santiko Wardoyo

COO
PT Hino Motors Sales Indonesia

"Tidak ada yang bisa memprediksi kondisi tahun 2021 akan seperti apa. Kami melihat kondisi masih akan sama dengan tahun 2020 meskipun vaksin Covid-19 sudah mulai dijalankan. Untuk itu, kami membuat target yang lebih realistis di 2021," kata Rudhi Wibawa Rusadhi, *General Manager-Commercial and Marketing* PT Chakra Jawara, Distributor Resmi Iveco di Indonesia.

Chief Operating Officer (COO) PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI), Santiko Wardoyo menyatakan bahwa Hino Indonesia akan terus mendukung program-program pembangunan infrastruktur pemerintah. Santiko merasa optimistis bahwa pasar akan lebih positif di 2021. "Terlebih lagi ini merupakan periode kedua pemerintahaan Presiden Jokowi, sehingga kami yakin pembangunan infrastruktur akan terus gencar dan merata di seluruh Indonesia. Harapan kami juga daya beli masyarakat semakin baik, sehingga target pertumbuhan ekonomi 5,5 persen dapat tercapai di 2021. Ini juga dapat berimbas pada industri kendaraan komersial. Hal paling penting adalah kami yakin Hino terus menjadi market leader medium duty truck tahun depan. Posisi ini sudah kami pertahankan selama 19 tahun terakhir," kata dia.

Brand UD Trucks yang didistribusikan secara resmi oleh Astra UD Trucks juga berharap proyek-proyek pemerintah dapat berlanjut pada tahun 2021. "Kami berharap ada kebijakan pemerintah yang mendukung pemulihan bisnis truk di Indonesia. Proyek-proyek pemerintah kembali bergulir, sehingga ekonomi dapat lebih membaik," ujar Bambang Widjanarko, COO Astra UD Trucks.



Belajar dari Jepang:

RECYCLING PRODUK HOME APPLIANCE



Produk peralatan elektronik rumah tangga (home appliance), seperti TV, kulkas, mesin cuci, dan AC semakin banyak digunakan. Dalam jangka waktu tertentu, produk tersebut harus diganti karena produk secara teknis tidak dapat berfungsi dengan baik. Masalahnya, produk home appliance yang lama dikemanakan?

Umumnya produk-produk peralatan elektronik mengandung material dan kandungan isi yang berbahaya bagi lingkungan. TV misalnya, mengandung merkuri. Merkuri tidak bisa diurai. Kandungan merkuri dapat menyebabkan risiko penyakit kanker.

Kulkas dan AC mengandung freon yang dapat merusak lapisan ozone. Selain itu, material komponen peralatan elektronik hampir semuanya terdiri dari temalubaga, minium, plastik, dan styrofoam. Material ini membahayakan apabila proses pembuangannya tidak ditan-

gani dengan baik.

menjalankan bisnis yang ramah lingkungan. Penerapan 3R (*reduce*, *reuse*, dan *recycle*) telah menjadi strategi efektif untuk menjaga kelestarian lingkungan.

Reduce, dilakukan dengan cara mengurangi penggunaan material yang dapat merusak lingkungan, seperti plastik, logam, freon, merkuri, dan lainlain. Selain itu, penghematan energi seperti pengurangan pemakaian energi listrik dan bahan bakar minyak juga merupakan cara untuk menjaga kelestarian

> Reuse, menggunakan kembali peralatan dan kemasan untuk beberapa kali pemakaian. Cara ini juga efektif

lingkungan.

untuk mengurangi sampah dan pemakaian material, sehingga kelestarian lingkungan tetap terjaga.

Recycle, produk-produk dan kemasan didaur ulang untuk menghasilkan material yang digunakan untuk menghasilkan produk baru.



Senior Consultant Supply Chain Indonesia

Zaroni

Kesadaran perusahaan sebagai entitas bisnis tidak hanya mengejar *profit*, namun perusahaan juga telah memerhatikan aspek *people* dan lingkungan. Ini yang dikenal dengan 3P (*profit*, *people*, dan *planet*), sebagai paradigma baru dalam mengelola perusahaan.

Kesadaran masyarakat global akan pelestarian lingkungan mendorong perusahaan

Daur Ulang

Jepang sebagai negara yang "miskin" sumber daya alam, seperti aluminium, fosil bumi, timah, tembaga, besi, baja, dan lain-lain yang diperlukan sebagai bahan baku industri peralatan elektronik rumah tangga, berusaha berhemat dalam penggunaan bahan baku tersebut.

Umumnya bahan baku dari sumber daya alam diimpor dari negara-negara lain. Penghematan penggunaan bahan baku sumber daya alam yang dilakukan negara Jepang berdampak pada pengurangan beban impor.

Pemerintah Jepang sangat peduli terhadap upaya penghematan pemakaian bahan baku sumber daya alam dan penggunaan energi. Di masa lalu, orang-orang di Jepang biasa memulihkan (recovery) baja dan beberapa logam lainnya dari peralatan rumah tangga akhir (End of Life, EoL) dan membuang sisa peralatan di tempat pembuangan sampah.

Dengan berlakunya Undang-Undang Daur Ulang Peralatan Rumah Tangga (Home Appliance Recycling Law atau disingkat HARL) pada bulan April 2001, sebuah sistem didirikan untuk memulihkan peralatan rumah EoL dengan benar dan efisien dalam mendaur ulang peralatan elektronik rumah tangga, sehingga dapat dilahirkan kembali sebagai bahan baku dan produk baru.

Bagaimana recycling ini dijalankan? Undang-undang HARL membagi tiga pihak yang berperan penting dalam proses recycling, yaitu: manufaktur, retailer, dan konsumen.

Konsumen sebagai penghasil limbah produk home appliance berkewajiban untuk membayar biaya pengumpulan dan pengangkutan limbah dan biaya recycling. Di Jepang, konsumen menghubungi retailer penjual produk home appliance untuk melakukan pick-up limbah produk home appliance ke rumah.

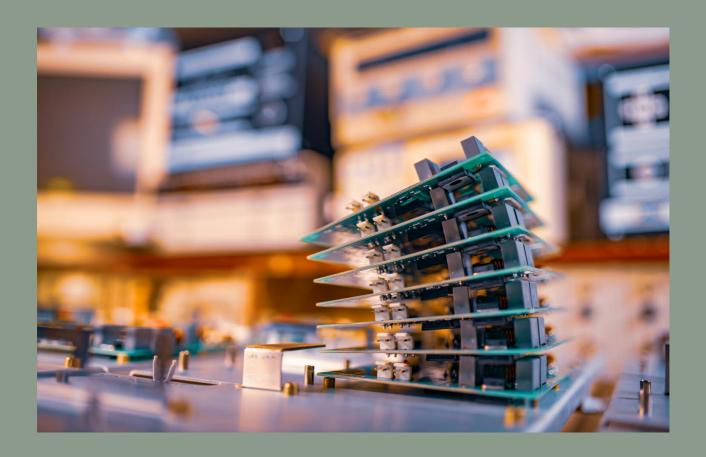
Konsumen membayar biaya untuk pick-up, pengangkutan, dan proses recycling berkisar JPY4,000 s.d JPY5,000 (atau sekitar Rp480.000 sampai Rp600.000) tergantung jenis produknya. Pengecer wajib melakukan pick-up dan mengangkut limbah produk home appliance ke lokasi pengumpulan drop point.

Di Jepang dalam setahun lebih dari 760.000 limbah produk home appliance telah dilakukan recycling di Panasonic Eco Technology Center, dan 90% limbah produk home appliance dapat digunakan untuk bahan baku produk dan dihasilkan produk baru.

Proses recycling dilakukan menggunakan teknologi dan fasilitas recycling modern (automatization) dengan menerapkan standar keamanan dan keselamatan yang sangat ketat. Hasil pengolahan recycling sebagian dapat dijadikan material produk baru dan sebagian menjadi bahan baku untuk material plastik, aluminium, besi, baja ringan, dan lain-lain.

Dengan recycling, negara Jepang dapat menghemat impor bahan baku industri yang umumnya berasal dari sumber daya alam, sekaligus turut menjaga kelestarian lingkungan karena penghematan pemakaian sumber daya alam.

Proses recycling memerlukan solusi logistik balik (reverse logistics). Umumnya logistik merupakan pergerakan material atau produk dari pemasok ke produsen, dari produsen ke grosir, dari grosir ke pengecer, dan dari pengecer ke konsumen. Sedangkan reverse logistics, pergerakan produk dari konsumen ke pengecer, dari pengecer ke produsen, lalu dari produsen ke pemasok.



Kesadaran global dalam menjaga kelestarian lingkungan bumi dan alam semesta mendorong para pemimpin organisasi bisnis untuk memerhatikan dampak lingkungan. Jepang sebagai negara yang tidak banyak memiliki kekayaan sumber daya alam berusaha untuk menghemat pemakaian material yang berasal dari sumber daya alam.

Paradigma dalam berbisnis perusahaan Jepang "produce, use, return, dan utilize" turut menjaga kelestarian lingkungan bumi dan alam semesta. Political will dari Pemerintah dengan menerbitkan dan menegakkan UU Daur Ulang Peralatan Rumah Tangga, telah menumbuhkan kesadaran dan partisipasi, baik dari dunia usaha

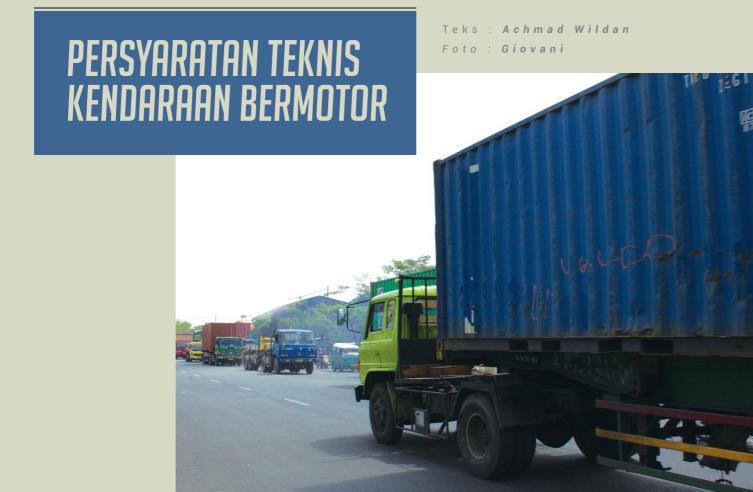
maupun masyarakat untuk bersama melakukan recycling limbah produk home appliance. Reverse logistics memfasilitasi proses penarikan dan pengumpulan limbah produk-produk home appliance untuk dilakukan recycling.

Indonesia perlu mencontoh dan menerapkan recycling limbah produk-produk home appliance ini, dan menumbuhkan kesadaran kolektif, baik Pemerintah, dunia usaha, maupun masyarakat.

Kesadaran bahwa bumi yang kita huni saat ini perlu kita rawat dan jaga kelestariannya, agar anak-anak generasi mendatang tetap dapat tinggal nyaman dan damai di bumi. Karena, bukankah sejatinya kita meminjam bumi ini dari mereka?

Bandung, 27 Januari 2021





Beberapa waktu lalu saya memimpin tim investigasi kecelakaan truk boks tronton yang mengalami rem blong di jalur Bawen – Ungaran. Kami menemukan adanya selang *air lines* yang menghubungkan *airtank* dengan *master silinder* dalam kondisi terpuntir, terdapat rembesan minyak rem pada *master silinder* maupun silinder roda, dan pada salah satu *hydraulic lines* yang menuju salah satu silinder roda sudah tidak ada lagi minyak rem.

Kondisi itu relevan dengan temuan lainnya yaitu minyak rem di *reservoir* dalam keadaan kosong. Inilah yang menyebabkan kegagalan pengereman! Sewaktu saya bertanya kepada pengemudi apakah ada kelainan teknis yang dirasakan oleh pengemudi dalam perjalanan? Dia menjawab bahwa ada gangguan angin yang menyebabkan rem sering tersendat. Langkah yang dilakukan pengemudi untuk mengatasi hal tersebut adalah mengocok rem untuk mendapatkan gaya pengereman yang optimal.

Sebelum bertemu pengemudi, saya sudah menyampaikan hipotesis kepada tim bahwa contributing factor (faktor yang berkontribusi) dalam kecelakaan ini adalah selang angin yang terpuntir. Jika selang angin tak terpuntir, kecelakaan tidak akan terjadi.



Achmad Wildan
Senior Investigator KNKT

Kesalahan berawal ketika mekanik yang melakukan perbaikan sistem rem sebelum truk berangkat dari Jakarta menuju Yogyakarta dan dilanjutkan ke Semarang. Pada saat melakukan pengencangan baut pengikat pada selang angin tersebut, mekanik tidak menggunakan contra tool sehingga selang metal terpuntir dan berakibat aliran angin terhambat. Ketika aliran angin terhambat ke master silinder response time pengereman pun terdampak, sehingga ada keterlambatan efek pengereman.

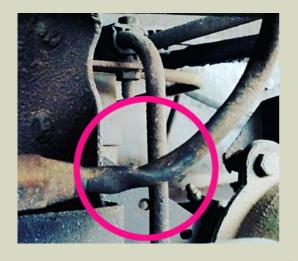
Keterlambatan waktu pengereman itu disikapi pengemudi dengan melakukan tindakan pengereman yang tidak sesuai prosedur. Hal itu menyebabkan seal pada master silinder dan silinder roda mengalami deformasi dan berdampak pada kebocoran. Akibat kebocoran tersebut gaya pengereman semakin menurun dan resultantenya pada saat minyak rem dalam reservoir habis, sistem rem sudah tidak mampu lagi berfungsi.

Faktor penyebab kecelakaan sepert itu juga kami temukan pada kecelakaan rem blong lainnya seperti: kasus rem blong di Lembah Anai (selang airlines yang digunakan ke klakson telolet/klakson angin terlepas), kasus bus wisata rem blong di Dieng (minyak rem dalam reservoir habis), kasus truk tronton rem blong di Sempolan Jember (minyak rem memiliki kandungan air yang tinggi sehingga mengakibatkan vapour lock), kasus truk rem blong di Pasuruan, bus pariwisata di Cikidang yang sama dengan di Sempolan yaitu vapour lock, truk trailer yang berhenti mendadak di tol Cipali dan ditabrak dari belakang oleh mobil penumpang (selang angin terlepas karena menggunakan pengikat kawat), dan masih banyak lagi kasus rem blong yang tipikalnya kurang lebih sama.

Kami menyebut kecelakaan tersebut dipicu oleh tidak terpenuhinya persyaratan teknis kendaraan bermotor. Lalu, apa sebenarnya yang dimaksud dengan persyaratan teknis kendaraan bermotor? Apa bedanya dengan persyaratan laik jalan? Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ dan PP Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan menyebutkan bahwa semua kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan.

Definisi tentang kedua jenis persyaratan kendaraan bermotor itu sudah tertulis dalam PP Nomor 55 Tahun 2012. Pada kesempatan ini saya hanya akan menjelaskan pemahaman praktis mengenai keduanya. Sistem rem yang digunakan oleh kendaraan bermotor saat ini dapat dikelompokkan dalam tiga katagori sistem rem, yaitu sistem rem *Full Hydraulic Brake* (FHB) yang biasa dipergunakan oleh kendaraan kecil/mobil penumpang; *Air Over Hydraulic Brake* (AOB) yaitu kombinasi antara sistem hidrolik dengan sistem pneumatik yang biasa digunakan oleh kendaraan besar/bus dan truk pada generasi tahun 2015 ke bawah; dan terakhir adalah sistem rem *Full Air Brake* (FAB) yang murni menggunakan tenaga pneumatik dan biasa digunakan oleh kendaraan besar/truk dan bus generasi baru.

Persyaratan laik jalan pada ketiga jenis rem tersebut adalah sama, yaitu efisiensi rem utama yang diuji melalui alat uji *brake tester* pada Unit Pelaksana Pengujian Kendaraan Bermotor setiap enam bulan sekali. Jadi, persyaratan laik jalan berkaitan dengan *performance indicator* pada saat diuji, apakah mampu melakukan pengereman dengan baik atau tidak.

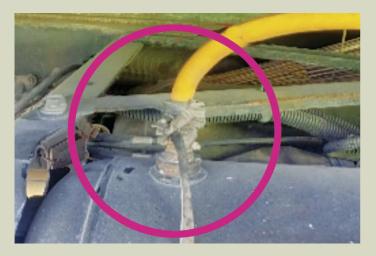




Ini menunjukkan selang yg terpuntir yg menjadi penyebab kecelakaan di Bawen Ungaran Ini adalah yg disebut brake fluid tester untuk memeriksa kandungan air dalam minyak rem. Harganya cuma 30 ribu sd 50 ribu. Jika minyak rem memiliki kandungan air lebih dari 3% maka ber resiko mengakibatkan vapour lock saat rem digunakan secara maksimal.

Lalu bagaimana dengan persyaratan teknisnya? Kita bicarakan terlebih dahulu sistem rem yang menggunakan tenaga hidrolik untuk menggerakkan kampas menekan tromol. Ada beberapa persyaratan teknis yang wajib dipenuhi, di antaranya adalah hydraulic lines (selang fleksibel rem) tidak bocor dan terikat dengan baik (menggunakan *clamp system*; tidak diikat dengan kawat/karet), tidak ada rembesan/kebocoran pada silinder rem, kandungan air dalam minyak rem di bawah 3% (diukur dengan alat brake fluid tester yang harganya murah bentuknya seperti ballpoint). Persyaratan teknis lainnya adalah brake valve, gap kampas dengan tromol, dan sebagainya.

Sementara itu pada rem dengan tenaga pneumatic, persyaratan teknis yang wajib terpenuhi adalah supply tekanan angin pada airtank harus memenuhi ambang batas (sistem rem angin akan bekerja optimal pada tekanan antara 7 – 10 bar). Pastikan sebelum berangkat indikator tekanan angin menunjukkan angka 9 atau 10. Jika tidak dapat mencapai tekanan tersebut, berarti ada beberapa masalah yang perlu dicek, seperti kinerja kompresor yang mengalami penurunan atau adanya kebocoran pada air lines atau airtank. Selain itu, pastikan ikatan-ikatan pada airlines dalam kondisi baik dan benar, tidak terpuntir, tidak diikat dengan kawat atau karet, dan sebagainya. Terakhir, pastikan brake chamber bekerja dengan baik, terutama slack adjusternya dengan melakukan pengecekan dan penyetelan sebelum berangkat.





Ini contoh praktek ikatan air lines atau hydrolik lines yg tidak memenuhi persyaratan teknis, yang bisa lepas kapan saja dan menyebabkan kegagalan pengereman. Perlu dilakukan pre inspection sebelum kendaraan berangkat, jika ditemukan hal seperti ini segera ganti dgn yg sesuai dgn standar teknisnya, krn saat pengemudi melakukan pengereman maksimal ikatan tersebut bisa terlepas dan rem blong.

Penggunaan material selang airlines dari bahan plastik adalah tindakan gegabah, karena udara yg dialirkan adalah udara ber tekanan tinggi dan temperatur tinggi, oleh sebab itu standar teknisnya adalah terbuat dari bahan metal yg dibalut dgn bahan sintetis. Penggunaan material dari plastik bisa menyebabkan selang pecah dan terjadi kebocoran.

Itulah gambaran sekilas tentang perbedaan antara persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan. Jadi, secara umum dapat dijelaskan bahwa persyaratan laik jalan adalah terpenuhinya ambang batas performansi pengereman yang diuji melalui alat uji (brake tester). Biasanya, pengujian dilakukan dalam keadaan kendaraan kosong dan rem mampu memberikan perlambatan minimal sebesar 5 meter/detik2. Sementara itu, persyaratan teknis berkaitan dengan standar teknis yang harus dipenuhi dalam sebuah sistem pengereman. Jika standar teknis tidak terpenuhi dapat terjadi kegagalan pengereman seperti pada saat kendaraan menggunakan rem secara maksimal di jalan menurun, beban berlebih, dan sebagainya.

Oleh karena itu, pastikan perusahaan bus ataupun truk melakukan pre-inspection sebelum kendaraan berangkat untuk memastikan persyaratan teknis kendaraan bermotor. Dari hasil investigasi KNKT, semua kecelakaan akibat rem blong terjadi karena tidak terpenuhinya persyaratan teknis kendaraan bermotor. Jika diuji persyaratan laik jalan dengan brake tester, bisa saja kendaraan memenuhi ambang batas. Namun, saat menghadapi jalan menurun yang panjang dan pengemudi harus melakukan pengereman maksimal, kendaraan mengalami kegagalan pada sistem remnya. Salah satu upaya pemerintah untuk memastikan operator melakukan pemastian persyaratan teknis secara berkala adalah melalui implementasi Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.



Data Gaikindo Diolah oleh: Antonius Sulistyo

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

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	38072	41.96%
2	DAIHATSU	23742	26.17%
3	MITSUBISHI MOTORS	17825	19.65%
4	ISUZU	7199	7.93%
5	TOYOTA	2185	2.41%
6	DFSK	1346	1.48%
7	TATA MOTORS	162	0.18%
8	KIA	109	0.12%
9	CHEVROLET	40	0.04%
10	HYUNDAI	53	0.06%
	TOTAL PENJUALAN	90733	100.00%

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

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	4089	52.71%
2	TOYOTA	3466	44.68%
3	NISSAN	56	0.72%
4	ISUZU	146	1.88%
	TOTAL PENJUALAN	7757	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	19183	57.41%
2	ISUZU	7531	22.54%
3	HINO	6346	18.99%
4	TOYOTA	304	0.91%
5	TATA MOTORS	44	0.13%
6	FAW	4	0.01%
	TOTAL PENJUALAN	33412	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	1137	41.2%
2	ISUZU	678	24.6%
3	HINO	881	31.9%
4	UD TRUCKS	20	0.7%
5	MERCEDES-BENZ CV	37	1.3%
6	FAW	8	0.3%
	TOTAL PENJUALAN	2761	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW > 24 Ton

	mistabalas macry soul maak, orm zimina									
NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE							
1	HINO	4441	68.2%							
2	MERCEDES-BENZ CV	393	6.0%							
3	UD TRUCKS	495	7.6%							
4	MITSUBISHI FUSO	321	4.9%							
5	FAW	208	3.2%							
6	ISUZU	440	6.8%							
7	SCANIA	180	2.8%							
8	TATA MOTORS	19	0.3%							
9	MAN	10	0.2%							
	TOTAL PENJUALAN	6507	100.00%							

PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2020

		BULAN								TOTAL				
NO	KATEGORI	JAN	FEBR	MAR	APR	MEI	JUN	JUL	AGUS	SEPT	окт	NOV	DES	PRODUKSI
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	15052	13994	13877	2161	156	377	3443	2381	8913	9702	13135	12104	95295
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	7077	4782	5226	689	176	843	918	1829	2232	2448	3352	3733	33317
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	622	637	654	189	54	135	132	48	36	42	90	77	2860
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	1746	1294	1140	245	94	199	126	78	81	91	133	119	5202
	TOTAL PRODUKSI	24497	20707	20897	3284	480	1554	4619	4336	11262	12283	16710	16033	136674

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-DESEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-DESEMBER 2020	JANUARI-DESEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	90733	135383	-44650
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	7757	11836	-4079
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	33412	64755	-31343
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2761	7938	-5177
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	6507	20901	-14394

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-DESEMBER 2020

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

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-DESEMBER 2020

NO	KATEGORI	JANUARI-DESEMBER 2020	JANUARI-DESEMBER 2019	+/-
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	95295	146150	-50855
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	0	0	0
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	33317	67170	-33853
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2860	7389	-4529
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	5202	17779	-12577



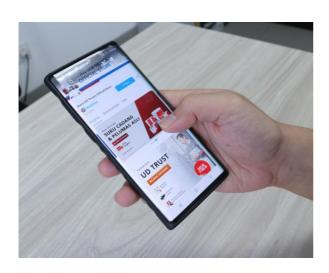
Astra UD Trucks Hadir di Tiga Lokapasar

Teks: Sigit Andriono • Foto: Astra UD Trucks



Astra UD Trucks menghadirkan kemudahan layanan purnajual berkualitas kepada pelanggan melalui lokapasar (*marketplace*) Indonesia. Mereka langsung mencangking tiga lokapasar yang dapat dijadikan alternatif para pelanggan yaitu Blibli.com, Tokopedia, dan Seva.id.

"Kami paham yang terpenting buat pengusaha truk adalah total solusi. Jadi, saat ini kami berusaha mempercepat proses jual beli *aftermarket* di *market-place* Indonesia agar pelanggan tidak perlu keluar rumah. Hal ini sejalan dengan *tagline* kami *Drive for More* yang berarti menjadi yang dapat diandalkan," kata Winarto Martono, Chief Executive Astra UD Trucks.



Winarto juga menambahkan bahwa pelanggan akan mendapatkan layanan servis kontrak (UD Trust) dan sparepart di seluruh Indonesia. Program ini merupakan bagian dari program OMNI Brand, Astra UD Trucks mulai menjaring penjualan melalui digital baik melalui media sosial, situs web, *live chat, direct email*, dan terakhir melalui lokapasar.

Sejak berdiri pada 1984, Astra UD Trucks senantiasa menawarkan solusi menyeluruh bagi kebutuhan transportasi pelanggan. Perusahaan juga tetap berusaha menjadi penyedia total solusi terbaik kepada para pelanggan setia Quester dan Kuzer. Penjualan di lokapasar, kata Winarto, untuk meningkatkan layanan purnajual dan meningkatkan respons. Usaha untuk selalu menjadi total solusi terutama saat pendemik juga sudah ditunjukkan melalui berbagai macam layanan.



Semua layanan tersebut untuk memudahkan pelanggan berinteraksi dengan Astra UD Trucks atau yang dikenal dengan nama Astra UD Care berupa layanan bengkel siaga, bantuan teknis, serta penjualan produk melalui *live chat* yang bisa diakses dari situs web www.astraudtrucks.co.id. Pelanggan dapat berdiskusi atau bertanya langsung dengan agenagen Astra UD Trucks selama jam kerja mulai dari Senin sampai Jumat dari jam 08:00 sampai 16:30 WIB.

Hemat Awal Tahun Hino Tawarkan Beragam Layanan Purnajual

Editor: Sigit Andriyono ● Foto: HMSI



PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) meluncurkan program atau layanan terbaru pada awal tahun 2021. "Memasuki tahun yang baru, kami memiliki semangat baru untuk menjalankan tahun yang menakjubkan. Terima kasih atas dukungan Anda kepada Hino selama ini terutama pada saat pandemik Covid-19. Kesehatan Anda dan juga bisnis Anda adalah prioritas utama kami. Hino yakin pada 2021 ini, ekonomi akan tumbuh dan bisnis akan membaik. Kami pun siap untuk tetap memberikan produk dan pelayanan yang baik," kata Masato Uchida, Presiden Direktur HMSI.

Hino, selama periode Januari sampai Maret 2021, memberikan beberapa program layanan purnajual seperti servis kendaraan untuk perawatan periodikal kelipatan 10 atau 20 ribu kilometer, dan kelipatan 60 ribu kilometer. Pada program servis, pelanggan mendapatkan harga lebih hemat seperti program servis kendaraan perawatan periodikal 10K/20K, ganti oli mesin Hino Dutro menjadi Rp381.000 dari harga normal Rp748.000. Sementara itu, pergantian oli mesin Hino Ranger atau Hino Bus mendapat harga yang lebih hemat dari Rp1.057.000 menjadi Rp551.000 dengan syarat dan ketentuan berlaku. Pelanggan setia Hino juga dapat memanfaatkan promo kuras tangki solar dari harga normal Rp350.000, kini cuma membayar Rp175.000.

Pada program servis kelipatan 60K, konsumen dimanjakan dengan diskon jasa servis 50% dan diskon suku cadang 30%. Selain harga yang lebih hemat, kendaraan yang diservis di dealer resmi Hino dalam program ini mendapatkan gratis filter oli, gratis jasa ganti oli, gratis pengecekan kendaraan, dan gratis penyemprotan disinfektan. Promo itu ditambah lagi; jika konsumen membeli via Tokopedia akan mendapatkan *cash back Ovo point* 5% atau maksimal Rp300.000 dan gratis ongkos kirim untuk pembelian suku cadang. Semua promo ada syarat dan ketentuan berlaku.

"Hino senantiasa memberikan kemudahaan untuk operasional kendaraan konsumen kami. Kami berharap dengan program spesial layanan purnajual ini konsumen mendapat manfaat lebih dan yang terpenting terhindar dari biaya perbaikan tak terduga. Perawatan yang dilakukan secara berkala dapat mengetahui kondisi keseluruhan kendaraan dan menghindari kerusakan *parts* yang fatal," tutur Irwan Supriyono, *After Sales & Total Support Director HMSI*.



Selain program tersebut, Hino juga masih memiliki banayk program servis hemat awal tahun yang lainnya seperti promo perbaikan komponen kopling untuk Hino Dutro dari Rp1.953.000 menjadi hanya Rp1.100.000 dan Hino Ranger dari Rp3.987.000 menjadi hanya Rp2.400.000. Servis hemat awal tahun untuk *grease chassis* dan pengecekan kendaraan, battery Campaign HMSI Original Part (HOP), strainer kit campaign, Hino Connect, serta layanan purnajual lainnya.



Brum.id

LAYANAN PERAWATAN TRUK LEWAT APLIKASI

Teks: Abdul Wachid / Foto: Brum.id -



Pagebluk Covid-19 yang berkepanjangan dan makin luas membuat sebagian masyarakat takut untuk beraktivitas di luar rumah. Kondisi itu juga terjadi di ranah otomotif. Para pemilik kendaraan lebih suka menggunakan layanan home service. Bahkan, pemilik kendaraan komersial pun enggan melakukan perbaikan di bengkel resmi. Hal itu didukung oleh kemajuan teknologi informasi dan komunikasi dengan tersedianya aplikasi lokapasar (marketplace).

Salah satu layanan perawatan kendaraan *home* service via daring adalah layanan yang disediakan Brum.id. Platform berbasis aplikasi ini menawarkan perawatan truk

melalui lokapasar Tokopedia dan *startup* logistik Ritase. "Brum mendukung ekosistem logistik nasional dalam jasa servis truk secara digital dan transparan," kata Bagus Mahadityo, Founder CFO Brum.id.

Layanan ini bisa dimanfaatkan oleh perusahaan maupun pemilik truk perseorangan. Pelanggan yang membutuhkan layanan fleet alias borongan bisa melakukan konfirmasi lebih lanjut kepada Brum.id. "Penguna jasa servis ini bisa melakukan pemesanan H-1 atau H-3. Nanti, setiap satu truk akan dikerjakan oleh dua mekanik sehingga pengerjaan lebih cepat, sekitar satu jam," katanya menerangkan.

Biaya layanan berkisar pada Rp 650 ribu sampai dengan Rp 800 ribu. Pemesan jasa servis juga sekaligus bisa memesan oli dengan gratis ongkos kirim karena langsung dibawa oleh mekaniknya. "Paket lainnya ada di *website* kami. Di situ ada fasilitas untuk penggantian komponen juga. Kami menyarankan agar selalu menggunakan komponen asli," ujranya.

Si Andalan

PERIZINAN ANALISIS DAMPAK LALU LINTAS I FWAT DARING

Teks: Abdul Wachid / Foto: Kementerian Perhubungan



Sistem Informasi Analisis Dampak Lalu Lintas "Mudah, Cepat, Akurat"

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat meluncurkan Pengurusan Perizinan Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin) secara daring bernama Si Andalan. Bagi masyarakat yang akan mengurus perizinan Andalalin saat ini dapat mengakses website Siandalan.dephub.go.id.

Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa pelayanan perizinan Andalalin secara daring dilakukan dalam rangka mendorong percepatan dan kemudahan investasi sebagaimana amanat Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja.

"Melalui pengurusan Andalalin secara online, pemerintah ingin kegiatan ekonomi masyarakat berjalan dengan baik dengan perizinan yang mudah, cepat dan ada kepastian waktu. Di satu sisi lalu lintas transportasi juga dapat berjalan aman, lancara, tertib

GudangAda

SOLUSI LOGISTIK PEDAGANG KELONTONG

Teks: Abdul Wachid / Foto: Gudang Ada

Masyarakat Indonesia, India dan Filipina ternyata biasa berbelanja di toko kelontong. Itu menurut data Euromonitor International 2018. Di pasar ritel, nilai transaksi mencapai Rp 7,5 juta triliun dan sebanyak Rp 6,85 juta triliun (92 persen) di antaranya merupakan transaksi di toko kelontong

Namun, akibat akibat Covid-19, muncul beberapa kendala yang harus mereka hadapi, seperti biaya logistik yang tinggi dan kesulitan mendapatkan barang laku tepat waktu. Mereka perlu kepastian pemenuhan suplai sampai ke warung-warung sehingga masyarakat tidak kesulitan mendapatkan barang sehingga instabilitas harga dapat dicegah.

Menjawab kebutuhan itu, GudangAda menghadirkan solusi bagi para pedagang tradisional FMCG (Fast Moving Consumer Good) di era digital. GudangAda adalah perusahaan rintisan yang bergerak di bidang aplikasi jual beli secara daring untuk pedagang grosir dan eceraran FMCG B2B Indonesia

"Pada masa pandemik ini GudangAda juga hadir sebagai solusi atas kendala rantai pasok FMCG untuk menjaga ketersediaan produk FMCG dan pe-



menuhan kebutuhan masyarakat sehari-hari," ujar Stevensang, Founder GudangAda.

Lebih lanjut, Stevensang menjelaskan bahwa perusahaannya membantu para pedagang mengalami keterbatasan suplai akibat pembatasan fisik. GudangAda membidik seluruh rantai pasokan di industri dari produsen hingga *retailer*.

Pengguna GudangAda mencapai 300 ribu pada 2020 dan ditargetkan menjadi 1 juta pengguna pada tahun ini. Mereka memiliki 500 lokasi layanan yang tersebar di seluruh Indonesia dan mereka berencana mengadopsi teknologi di seluruh ekosistem rantai pasokan FMCG.

dan teratur," katanya dalam siaran pers. Ia berharap, adanya kemudahan penyelenggaraan persetujuan Andalalin melalui Si Andalan dapat mempercepat proses penyelenggaraan persetujuan Andalalin.

Sementara itu, Budi Setiyadi, Direktur Jenderal Perhubungan Darat menerangkan, sesuai amanat Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan disebutkan bahwa setiap pembangunan yang ada di masyarakat untuk kepentingan ekonomi akan menimbulkan bangkitan ekonomi.

Untuk itu perlu ada Analisis Dampak Lalu Lintas (Andalalin)."Yang sebelumnya kalau mengurus Andalalin mungkin waktunya lama dan tidak mudah. Sekarang kita lakukan perbaikan. Kita buat sistem yang baru melalui Si Andalan sehingga pengurusan menjadi lebih cepat dan ada kepastian waktu," ucap Budi.

Saat ini pegurusan perizinan Andalalin dibagi menjadi tiga klaster, yaitu perizinan untuk klaster bangkitan lalin yang rendah untuk pengurusan pembangunan. Seperti untuk pertokoan, ruko, restoran, SPBU dengan proses waktu penerbitan perizinan selama satu hari setelah semua persyaratan dipenuhi.

Klaster bangkitan sedang seperti pembangunan mal (1 hari), serta klaster bangkitan lalin yang tinggi untuk pembangunan seperti kawasan industri (3 hari). Nantinya, pengurusan perizinan Andalalin akan diintegrasikan dengan perizinan Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal) sebagaimana amanat UU Cipta Kerja.



INDEKS HARGA TRUK BEKAS

MEDEN	TINE	TOULIN	DENTONG HODGO
MEREK	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 110 SD	2013	Rp 145 juta-155 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2013	Rp 160 juta-165 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2013	Rp 170 juta-180 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2017	Rp 255 juta-270 juta
Hino 300	Dutro 130 MD	2017	Rp 220 juta-230 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2017	Rp 265 juta-280 juta
Hino 500	FG 260 J	2008	Rp 335 juta-345 juta
Hino 500	SG 260 TI	2009	Rp 325 juta-345 juta
Hino 500	FM 260 TI	2009	Rp 435 juta-450 juta
Hino 500	FL 235 JW	2010	Rp 465 juta-475 juta
Hino 500	FL 235 JW FL 235 JW	2011	Rp 530 juta-540 juta
Hino 500	FL 235 TI	2012	
			Rp 450 juta-500 juta
Hino 500	FG 215 TI	2012	Rp 300 juta-325 juta
Hino 500	FG 235 TI	2012	Rp 350 juta-360 juta
Hino 500	FM 260 TI	2012	Rp 480 juta-500 juta
Hino 500	FM 260 JD	2013	Rp 500 juta-525 juta
Hino 500	FM 260 TI	2013	Rp 530 juta-540 juta
Hino 500	FG 235 JS	2013	Rp 400 juta-410 juta
Hino 500	FM 260 TI	2015	Rp 525 juta-550 juta
Hino 500	FM 260 JD	2017	Rp 600 juta-650 juta
Hino 500	FM 260 JD	2018	Rp 680 juta-700 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2010	Rp 140 juta-150 juta
Isuzu Elf	NKR 71	2013	Rp 170 juta-175 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 120 juta-125 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 125 juta-130 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 135 juta-150 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 155 juta-160 juta
Isuzu Elf	NKR 71	2016	Rp 210 juta-225 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 245 juta-255 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2018	Rp 255 juta-265 juta
Isuzu Elf	NLR 55	2019	Rp 235 juta-245 juta
Isuzu Giga	FTR 99	2012	Rp 220 juta-230 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2013	Rp 370 juta-380 juta
Isuzu Giga	FVR 34	2014	Rp 380 juta-390 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2015	Rp 390 juta-400 juta
Isuzu Giga	FVZ 285PS	2015	Rp 395 juta-400 juta
Isuzu Giga	FVZ 34	2016	Rp 480 juta-490 juta
Isuzu Giga	FVR 34	2016	Rp 480 juta-487 juta
Isuzu Giga	FVM 34	2016	Rp 450 juta-460 juta
Isuzu Giga	GVR 34	2017	Rp 410 juta-465 juta
Isuzu Giga	GVR 34	2017	Rp 450 juta-470 juta
Isuzu Giga	FVZ 34	2018	Rp 600 juta-635 juta
Isuzu Giga	FRR 90	2019	Rp 400 juta-405 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528C	2017	Rp 570 juta-590 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528R	2017	Rp 550 juta-570 juta
Mercedes-Benz	Axor 4028T	2018	Rp 570 juta-590 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2008	Rp 125 juta-128 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 150 juta-155 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 160 juta-165 juta
IVIICSUDISHII FUSU	COIL DIESEL 125 LID	2011	hp 100 jula-100 jula

Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 195 juta-220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 155 juta-225 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 12010	2013	Rp 165 juta-170 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2013	Rp 175 juta-205 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD-X	2014	Rp 240 juta-250 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD		
	·	2014	Rp 235 juta-245 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2015	Rp 230 juta-235 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2016	Rp 235 juta-240 juta
Mitsubishi Fuso Mitsubishi Fuso	Canter Super 125 HD Canter Super Speed 125	2016	Rp 260 juta-265 juta
		2018	Rp 300 juta-310 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 HD	2018	Rp 270 juta-280 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2012	Rp 355 juta-365 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2013	Rp 350 juta-360 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 590 juta-598 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517 HL	2015	Rp 480 juta-490 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 585 juta-595 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HS	2018	Rp 470 juta-480 juta
Scania	P420	2011	Rp 425 juta-450 juta
Scania	P460	2011	Rp 800 juta-850 juta
Scania	P460	2015	Rp 860 juta-900 juta
Scania	P360	2016	Rp 515 juta-550 juta
Scarlia	F300	2010	Kp 3 13 Julia-330 Julia
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 60 juta-65 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 65 juta-70 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 75 juta-85 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 80 juta-90 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 90 juta-95 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 110 juta-115 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 115 juta-125 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 130 juta-135 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 150 juta-155 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 140 juta-145 juta
Toyota Dyna	130 XT	2014	Rp 175 juta-180 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 190 juta-200 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 210 juta-225 juta
Toyota Byria	130111	2017	Tip 2 To juice 225 juice
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 215 juta-230 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 250 juta-290 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 260 juta-270 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 320 juta-350 juta
UD Trucks	PK 260	2008	Rp 240 juta-255 juta
UD Trucks	PK 260	2009	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	PK 260CT	2011	Rp 410 juta-420 juta
UD Trucks	CWM 330	2011	Rp 290 juta-300 juta
UD Trucks	CWA 260	2011	Rp 300 juta-330 juta
UD Trucks	CDA 260	2011	Rp 400 juta-410 juta
UD Trucks	CWA 260	2012	Rp 325 juta-350 juta
UD Trucks	CWA 260	2013	Rp 370 juta-390 juta
UD Trucks	PK 260	2013	Rp 400 juta-450 juta
UD Trucks	PK 260	2014	Rp 470 juta-490 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 630 juta-650 juta
UD Trucks	Quester GKE 280	2017	Rp 520 juta-560 juta
UD Trucks	Quester CDE 250	2017	Rp 370 juta-380 juta
			, ,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,

CATATAN: Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan **28 Januari 2021**. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik pribadi unit truk bekas di wilayah Sumatra Selatan, Lampung, Banten, DKI Jakarta, Jawa Barat, Jawa Timur, Kalimantan. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.





Sistem rem adalah bagian penting dari sebuah truk sehingga harus dilakukan perawatan yang baik. Khususnya pada musim hujan, perawatan sistem rem harus dilakukan lebih cermat karena banyak bagian yang cenderung lebih kotor. Pasokan udara pada sistem rem seperti halnya darah pada tubuh kita. Pasokan udara lancar, kerja sistem rem akan optimal.

Cahyo Suharman, Kepala Bengkel Kalijati Berdikari, menjelaskan untuk memastikan pasokan angin pada sistem rem bisa menggunakan pedoman berikut :

- Pastikan tekanan minimum pada tabung angin sistem rem tidak kurang dari 85 PSI untuk bus dan 100 PSI untuk truk.
- Periksa kompresor, apakah perlu kurang dari dua menit untuk menambahkan tekanan udara dari 85 PSI menjadi 100 PSI pada 600 hingga 900 rpm.
- Pastikan bahwa pemutus tekanan berfungsi dengan benar untuk kompresor di antara 120 PSI dan 135 PSI.

"Selain itu, harus selalu waspada terhadap air yang terperangkap di sistem rem. Air dalam sistem rem udara biasanya berasal dari udara terkondensasi. Air bisa menghalangi angin mencapai mekanisme rem. Udara yang tersumbat di dalam sistem dapat menyebabkan roda tidak bisa bergerak," katanya menambahkan.

Untuk mencegah hal itu, banyak sistem rem angin yang menggunakan katup pembuangan otomatis di setiap tangki udara. Namun, katup pembuangan udara itu pun sering menjadi masalah. Saat seal karet aus atau getas, angin bisa keluar. Jika kebocorannya kecil, kompresor dapat mengatasinya. Akan tetapi, kompresor yang bekerja terlalu keras pun pada akhirnya akan menyebabkan kerusakan dan masalah lain.

Kebocoran kecil yang diabaikan dapat menyebabkan masalah lain. Hati-hati dengan tips yang beredar bahwa memasukkan alkohol ke dalam sistem rem bsa mengatasi kebocoran. "Justru, tip tersebut bisa menjadi ancaman yang serius. Alkohol, terutama aseton, akan bereaksi pada karet dan plastik. Alkohol pada akhirnya akan menggerogoti *seal* dan menyebabkan banyak masalah lagi," ujar Cahyo.

Pengamanan sistem rem pada truk berkembang cukup pesat seperti *dual air brake system* dan *anti-lock brake system* untuk mengatasi masalah pada sistem rem. Jika satu sistem akan gagal, sistem kedua akan berfungsi. Namun, jika mengalirkan alkohol pada sistem rem, ditambah lagi dengan kondisi hujan lebat, risiko pada sistem rem akan semakin besar.

Perawatan sistem rem angin sangat penting. Berikut daftar pemeriksaannya

Periksa gejala kerusakan pada katup di sirkuit primer dan sekunder. Kerusakan katup dapat membahayakan sistem. Caranya, buka katup pembuangan pada tabung udara.

Periksa kotoran, debu dan residu yang menumpuk di filter.

Periksa karet kanvas dan seal konektor ABS dari gejala keausan.

A Periksa *push rod* dan slack adjuster, apakah beroperasi dengan benar. Hal ini penting untuk menjaga pengaturan jarak kanvas rem dengan tromol.

Periksa juga pegas *push* rod, kelenturan pegasnya apakah sudah lemah, berkarat, atau aus.

Periksa rem parkir apakah ada kebocoran di setiap ruang atau ada komponen yang rusak.

Evaporator Alkohol

Alkohol dalam sistem rem angin truk bisa memengaruhi kinerja komponen yang lain. Memasukkan alkohol ke dalam sistem rem udara adalah salah satu cara yang banyak dipraktikkan pengemudi untuk mencegah penyumbatan di pipeline rem angin.

"Meskipun ini hanya solusi sementara, memasukkan alkohol memiliki risiko. Alkohol seperti aseton yang sangat kuat bisa melumat habis material karet dan plastik. Meskipun sumbatan hilang tapi seiring waktu akan menjadi menjadi bom waktu yang mengancam onderdil sistem rem," katanya.

"Alkohol juga dapat menyumbat pasokan udara jika digunakan secara tidak benar. Beberapa sistem rem angin memiliki evaporator alkohol untuk memasukkan alkohol ke dalam sistem udara. Ini adalah teknologi lama yang masih dipakai dan biasanya terdapat wadah khusus alkohol untuk mengisi kembali alkohol," tutur Cahyo.

"Jika kebetulan menemukan mesin truk menggunakan evaporator alkohol pada sistem rem perawatan sistem rem angin penting dilakukan secara harian. Perawatan tersebut termasuk pengurasan tangki yang bertujuan mengeluarkan air dan oli. Singkatnya, menggunakan alkohol dalam sistem rem udara mungkin merupakan solusi sementara, tetapi tidak mengatasi masalah yang sebenarnya," katanya menegaskan.

Mengatasi Masalah Sebenarnya

Kelembapan udara yang tinggi di luar mesin dapat menyebabkan endapan dan menghambat kerja internal katup rem. Tindakan pertama yang harus dilakukan adalah mengurangi kelembapan udara terlebih dahulu.

Dryer mungkin bisa diandalkan untuk mengatasi masalah, tetapi yang paling penting adalah menjaga kinerja *dryer*. Dengan melakukan pemeriksaan dan perawatan rutin, masalah kecil bisa diatasi tanpa perlu menjadi masalah besar.

"Misalnya, mengaktifkan dryer dalam jangka waktu yang lama menyebabkan sejumlah kecil karbon dan oli yang terkontaminasi masuk melalui komponen internal kompresor. Korbannya bisa ring piston dan seal dalam kartrid. Jika kartrid bermasalah, butiran karbon yang mengeras akan mengikis bagian-bagian sistem rem. Jika dibiarkan, kondisi itu akan menjadi masalah yang besar pada masa mendatang," tutur Cahyo.

Penggantian filter dryer sebaiknya dilakukan pada saat pemeliharaan rutin tahunan. Di dalam kartrid berisi material semacam busa yang mampu menyerap air. Lebih baik,rutin mengganti filter karena perawatan preventif adalah investasi pada masa depan.

Cek dan Ricek Pengukur Tekanan Udara

Pengukur tekanan udara tidak bisa menjadi satu-satunya parameter untuk melihat jumlah udara bertekanan dalam tangki. Jika saluran tersumbat, udara masih bisa masuk tetapi akan terperangkap di selang. Hal tersebut akan meningkatkan tekanan, memberi pembacaan yang salah sisa udara bertekanan yang sebenarnya.

"Sebelum mulai bekerja, pengemudi bisa melakukan inspeksi kendaraan. Cukup mudah melakukan tes sambil tetap berada di kabin. Injak pedal rem hingga mendengar peringatan, lalu perhatikan jarum tekanan udara yang sedang naik. Ketika mendengar bunyi desis dari dryer, itulah saatnya memperhatikan volume tangki udara," terang Cahyo

Jika jarum hanya naik sekitar 105 psi, artinya tangki tidak memiliki cadangan udara yang cukup. Pengemudi bisa menambah sekitar 7 kali menginjak pedal rem tanpa perlu mendengar bunyi notifikasi. Jika masih terdengar bunyi, artinya ada masalah pada pasokan udara dalam tangki.



Kompresor dan Dryer

Pada sistem rem angin, *dryer* adalah komponen pengaman pertama yang bisa menjadi indikator masalah pada sistem rem. Pada kompresor terdapat saluran pelepasan pembuangan. Bunyi desis akan terdengar saat tekanan meningkat di saluran pembuangan itu. Jika pengemudi mendengar bunyi desis yang keras, itu menunjukkan bahwa katup pengaman di saluran pembuangan terbuka untuk mengurangi tekanan.

"Kompresor udara seharusnya hanya membuang sedikit oli, yang biasanya terkumpul di *dryer*. Kompresor yang mengeluarkan lebih banyak oli dapat mengotori *dryer* sehingga kemampuan kompresor berkurang untuk mengurangi kelembapan udara di dalam tangki. Campuran oli dan air dari kompresor juga bisa memperbesar risiko penyumbatan di saluran udara," kata Cahyo.

"Jika kompresor terus menerus mengeluarkan oli dalam jumlah banyak, kartrid pengering akan cepat rusak. Keefektifan *dryer* dan kinerja sistem rem angin akan menurun dengan cepat saat oli masuk ke kartrid pengering. Tangki udara perlu diperiksa untuk melihat adanya kelembapan dan kontaminan lainnya."

Cahyo melanjutkan bahwa di pasaran sebagian besar dryer baik OEM atau aftermarket dilengkapi dengan pemanas untuk mencegah kotoran terkumpul di katup reservoir. "Namun, elemen pemanas ini juga bisa rusak. Ada kemungkinan lain lagi bahwa kebocoran udara bisa terjadi melewati valve cleaner yang tidak terpasang dengan benar. Udara tidak akan keluar dari valve reservoir karena menggunakan teknologi katup satu arah," katanya.

Pengemudi dapat memeriksa kondisi dryer dengan mengamati berapa banyak air dan kotoran dari tangki saat keluar dari saluran pembuangan. Sebagian besar OEM dan produsen dryer merekomendasikan untuk mengganti kartrid setiap 2-3 tahun. Kartrid pengering pada kendaraan dengan medan kerja berat, seperti truk tambang dan truk sampah, harus lebih sering diganti.

Untuk mendapatkan pasokan udara yang baik, semua komponen sistem rem harus diperiksa. Ini termasuk mengeluarkan semua angin dari setiap saluran di sistem rem, memantau jumlah air dalam sistem, memeriksa katup pembuangan otomatis, dan semua yang terkoneksi dengan tangki udara.

Perawatan Air Dryer

Perlindungan pada sistem udara truk merupakan salah satu bentuk perawatan yang cukup penting karena udara yang terkontaminasi bisa berakibat buruk pada internal mesin. Banyak komponen truk yang memanfaatkan pasokan udara bersih dari kompresor.

"Itulah mengapa merawat *air dryer* dengan benar sangatlah penting. *Dryer* ini berada di antara kompresor dan reservoir. Tugas *dryer* menyaring dan menahan kontaminan padat, cair, dan aerosol seperti air dan oli sebelum masuk ke sistem rem udara," kata Wahyu Okawaman, Asisten Kepala Bengkel PT Tunggal Bangkit Rinjani.

Oli yang masuk ke sistem rem udara dapat menyebabkan kerusakan dini pada berbagai komponen seperti katup modulasi *spring brake system* dan *brake chamber* sistem rem. "Seal juga bisa rusak karena oli dapat menyebabkan kebocoran sistem udara yang mungkin membuat masalah aliran udara. Kontaminasi oli dapat menyebabkan kerusakan pada sistem yang mengandalkan udara bersih untuk operasionalnya seperti rem angin, mesin, emisi, dan sistem *drivetrain*. Sistem ini mencakup berbagai teknologi canggih seperti batasan emisi yang diperbolehkan pada kendaraan. Di dalamnya juga ada teknologi untuk meningkatkan produktivitas dan penghematan bahan bakar, termasuk filter udara, sistem katalitik dan transmisi yang sangat penting bagi keselamatan," ujar Wahyu menambahkan.

Memastikan kinerja *dryer* yang efektif bisa dilakukan dengan mengganti filter *dryer* secara rutin. Jadwal penggantian harus dipatuhi karena penumpukan kotoran dapat mempersempit aliran udara. Saat mengganti kartrid, Wahyu mengatakan harus berhati-hati terhadap kartrid yang djual murah di pasaran karena banyak sekali yang tidak seefektif komponen produk OEM (*Original Equipment Manufacturer*).

Jadwal perawatan

Mematuhi jadwal perawatan yang ketat sangat penting untuk menjaga kebersihan sistem udara pada kendaraan dan memastikan kinerjanya tetap optimal. Wahyu merekomendasikan penggantian kartrid dryer berdasarkan pada operasional kendaraan. Khusus pada truk yang memiliki kompresor terpisah berikut rekomendasinya:

Truk dengan pekerjaan berat seperti truk sampah atau bus sekolah, kartrid dryer harus diganti setiap satu tahun atau 150.000 km

Truk yang bekerja pada sektor pengiriman, penggantian kartrid direkomendasikan dilakukan setiap dua tahun atau 300.000 km.

Truk trailer yang rutin melewati jalan tol, penggantian kartrid direkomendasikan dilakukan setiap tiga tahun atau 450.000 km.

Interval yang disarankan untuk truk yang dilengkapi kompresor pabrikan bisa diganti pada enam bulan atau 80.000 km, satu tahun atau 150.000 km, dan dua tahun atau 300.000 km.

"Interval penggantian yang lebih kerap mungkin diperlukan. Itu bergantung pada usia kendaraan, kondisi kompresor, medan kerja dan kebiasaan pengemudi. Kondisi truk bisa dilihat dari fungsionalitas filternya yaitu dengan memeriksa kelembapan di sistem rem setiap bulan. Jika ada kelembapan, mungkin kartrid dryer perlu diganti," tambah Wahyu.

"Jadwal perawatan bisa berbeda untuk truk bekas karena bisa saja tidak ada riwayat servis dari pemilik sebelumnya. Penggantian kartrid dan jadwal perawatan akan membantu memastikan masa pakai komponen lebih efisien dan memaksimalkan kinerja sistem udara. Intinya, dryer dan kartrid yang terawat dapat membantu pemilik kendaraan menurunkan biaya operasional," katanya menegaskan.

Dulu, menguras air yang terkumpul di dalam tangki udara adalah pekerjaan rutin seorang mekanik. Kini, air dryer-lah yang menguras air dan mengurangi pengaruh air terhadap komponen yang lain.

"Tugas *dryer* sebenarnya tidak terlalu berat. Namun, jika minyak atau oli masuk ke saluran udara dan mulai bercampur dengan uap air, hasilnya akan seperti pasta. Ini bisa memengaruhi siklus pembuangan udara, menutup vakle cleaner yang menyebabkan kebocoran, serta menyumbat media dryer dan mengurangi efektivitasnya. Penyumbatan yang dibiarkan dalam waktu lama akan mempersingkat umur dryer dan sistem rem," ujar Wahyu menerangkan.

Banyak masalah sistem rem yang dapat ditangani dengan perawatan rutin. Sedikit keluarnya minyak atau oli dari *valve* sebenarnya lumrah, tetapi penting untuk dipantau. Terlalu banyak cairan dapat menjadi pertanda masalah yang jauh lebih besar. Berikut beberapa alasan untuk rutin mengganti dryer

1. Menghindari kerusakan rem

Kompresor mengambil udara dari luar yang mengandung uap air, jika dryer tidak bekerja maksimal, udara yang masuk akan langsung dikompresi sehingga menyebabkan kerusakan pada sistem rem.

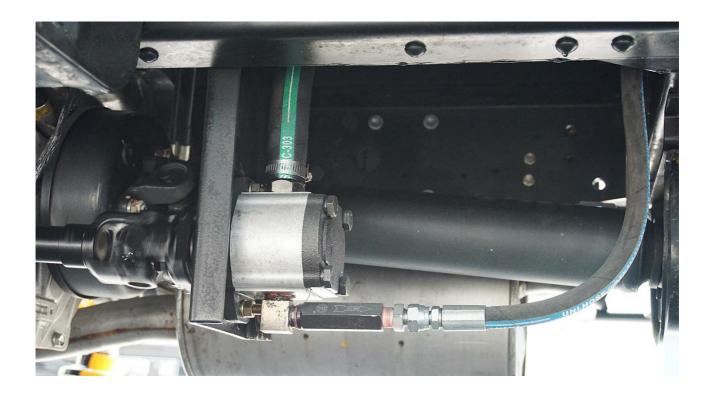
2. Perlindungan komponen truk

Kondensasi yang terjadi saat udara dikompresi dapat menyebabkan kerusakan seperti korosi, bahkan bisa membeku. *Dryer* bertugas menghilangkan air dan kontaminan lain dari udara untuk membantu meningkatkan kinerja komponen dan melindungi sistem udara.

3. Memperpanjang usia seluruh sistem truk

Udara vang terkontaminasi dapat memengaruhi kinerja seluruh sistem udara. Kualitas udara yang buruk dapat menyebabkan peningkatan beban kerja mesin dan masalah kinerja truk secara keseluruhan.

"Saat ini tingkat otomatisasi truk yang dijual di pasaran lebih tinggi. Misalnya, kini katup solenoid memberikan kontrol lebih presisi tetapi membutuhkan udara yang lebih bersih daripada sistem konvensional. Beberapa transmisi truk modern mengandalkan kontrol pneumatik, bersama dengan kontrol emisi dan sistem lain untuk safety dan kenyamanan pengemudi.



Faktor-faktor yang memengaruhi usia dryer

Interval pemeriksaaan kartrid *dryer* bergantung pada banyak faktor seperti jenis, usia, siklus kerja kompresor udara, jumlah udara yang dikonsumsi, dan waktu operasional kendaraan. Pengemudi dan mekanik harus selalu memantau kualitas udara di tangki untuk memastikan *dryer* berfungsi dengan baik. Misalnya interval pemeriksaan antara tiga bulan, atau 900 jam dalam kondisi penggunaan standar. Bisa juga setiap dua bulan, atau 450 jam untuk penggunaan sedang; dan untuk kendaraan yang memiliki jadwal kerja yang ketat bisa dilakukan pemeriksaan setiap satu bulan, atau 300 jam kerja.

Interval penggantian juga bergantung pada jenis kartrid: standar OEM, coalescing cartridge, dan kartrid aftermarket. Wahyu menekankan untuk mengutamakan penggunaan rekomendasi pabrikan, walaupun hasilnya mungkin bervariasi berdasarkan kebutuhan mesin atau sistem udara tertentu. Penting untuk diperhatikan bahwa coalescing cartridge memiliki tugas spesifik di dalam komponen yang tidak bisa dilimpahkan pada komponen lain. Filter oli tidak bisa menyerap kelembapan, dan dryer tidak dirancang untuk menyaring oli. Namun, keduanya adalah komponen penting untuk menghasilkan kerja mesin tetap optimal

Interval perawatan *dryer* berdasarkan beban kerja truk

Untuk memudahkan referensi, Wahyu mengategorikan penggunaan udara pada truk menjadi tiga tingkatan umum, yaitu standar, sedang, dan tinggi.

Kartrid dalam penggunaan standar termasuk truk yang menempuh jarak jauh, angkutan luar kota atau truk ekspedisi setidaknya diganti setiap 24 bulan. Pada kondisi penggunaan sedang seperti truk trailer atau tractor head yang menarik trailer delapan as atau kurang setidaknya diganti setiap 18 bulan. Truk yang menggunakan aplikasi udara tinggi seperti truk muatan berat, angkutan dalam kota, atau tractor head yang menarik trailer sembilan as atau lebih setidaknya diganti setiap 12 bulan.





PENGGUNAAN RFID DAN AI DI PERGUDANGAN

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Kini, sudah saatnya prinsip industri 4.0 diimplementasikan di semua sektor industri termasuk logistik dan supply chain. Penerapan teknologi menjadi kebutuhan kala semua rantai produksi dan kegiatan bisnis menuntut efektivitas dan efisiensi. Itu juga berlaku pada kegiatan manufaktur, khususnya operasional pergudangan yang membutuhkan modernisasi.

Salah satu penggunaan teknologi yang tergolong familiar adalah RFID (Radio Frequency Identification), yaitu teknologi yang digunakan untuk identifikasi dan pengambilan data dengan menggunakan barcode dan magnetic card.

Di ranah logistik dan pergudangan, RFID dimanfaatkan untuk beberapa hal, seperti *monitor real-time* persediaan, *scanning* otomatis, *tracking* lokasi, konfirmasi produk, *data integrity* dan *war-ranty*. Dalam penerapan teknologi RFID, banyak komponen yang perlu dipasang, misalnya *RFID tags*, *RFID readers*, *local software and infrastructure*, dan *enterprise integration*.

"Mengapa RFID masih menjadi *big problem*? Ya, karena barangnya masih impor. Sejauh ini saya belum mendapatkan vendor RFID yang lokal. Karena impor, jadinya mahal. Waktu pun jadi *nggak* efisien. Kalau ada kerusakan, kita harus menunggu dulu barangnya dari negara asal," kata Maryadi Tirtana Siregar, Peneliti Logistik 4.0.

Meski begitu, Trirtana mengakui bahwa pengoperasian RFID sangat membantu percepatan proses di pergudangan dan industri manufaktur. Bermodalkan RFID dan EPC (Electronic Product Code), komputer mampu mendeteksi barang secara fisik yang memungkinkan pemanufaktur melacak dan menemukan setiap barang secara otomatis di sepanjang supply chain.

Teknologi ini akan merevolusi cara membuat, menjual, dan membeli produk. Tahapan proses RFID di pergudangan sebagai berikut:

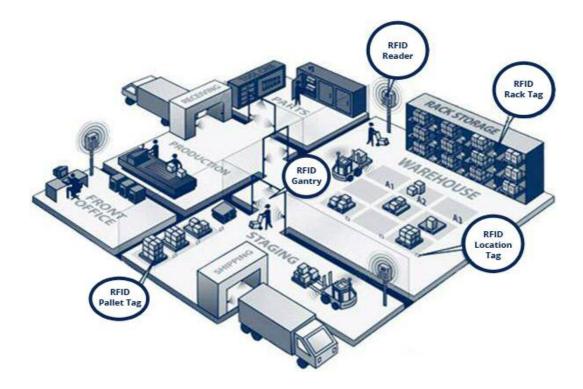
Setiap barang dipasang sebuah microchip berisi identifikator unik disebut *Electronic Product Code* (EPC).

2 Setiap barang kini bisa dikenali, dihitung, dan dilacak secara otomatis dan murah. Dus dan palet juga bisa dipasangi tag sendiri.

3 Ketika palet meninggalkan pabrik, sebuah *RFID reader* yang terletak di atas pintu muat memancarkan gelombang radio untuk mengaktifkan tag.

Tag memancarkan kode EPC-nya ke *reader* sampai seluruh informasi terbaca.

- Reader mengirim data EPC ke sebuah komputer yang menjalankan software khusus yang kemudian mengirim data tersebut ke server Object Name Service (ONS). Server ONS tersebut kemudian mencocokkan data EPC ke server lain, yang memiliki data lebih komprehensif mengenai produk yang bersangkutan.
- Server ini menggunakan PML (Physical Markup Language) untuk menyimpan daya tentang data produk pemanufaktur. Karena server ini berada di tempat produk tersebut dibuat, sumber masalah – seperti kejadian cacat atau kerusakan produk – bisa mudah dilacak dan produk bisa ditarik dari pasar.



Jika area bongkar muat memiliki RFID, penerima barang tidak perlu lagi membuka dan memeriksa isi. Sistem sudah menyediakan daftar barang dan palet dengan cepat bisa langsung dialihkan ke truk lain yang membawanya ke tempat tujuan.

Toko pengecer pun bisa melacak proses pengiriman barang. Ketika pesanan tiba, sistem ritelnya langsung memperbarui daya secara otomatis. Dengan cara ini, toko bisa mencari seluruh inventorinya secara otomatis, akurat, dan murah.

7 Smart shelves pada toko bisa memesan tambahan produk ke back room maupun langsung ke produsen. Sistem ini bisa menghemat biaya pengelolaan gudang.



Penggunaan Teknologi AI

Berbeda dengan RFID, penerapan teknologi *Artificial Intelligence (AI)* menurut Tirtana cenderung lebih mudah, karena sudah ada vendor lokal untuk perangkat dan infrastruktur. Ia meyakini akurasi AI cukup tinggi, bahkan dibandingkan sensor seperti RFID yang menggunakan sinyal radio.

Al menggunakan *object detection* yang sudah diprogram sebelumnya. Alat tersebut akan terprogram dengan tingkat galat (*error*) rendah. "Seperti Al di *smartphone*, contoh *lock in* HP, apakah sering *error* kalau sudah terprogram wajah kita? Apakah wajah orang lain bisa membuka HP kita?" ujarnya.

Secara lebih rinci Tirtana menjabarkan tahapan dan area di pergudangan yang bisa menggunakan teknologi AI:

- a . **Inbound area.** Setiap paket yang masuk perlu diidentifikasi dan dicatat. Otomatisasi ini dimaksudkan untuk meningkatkan efisiensi dalam proses identifikasi dengan melakukan otomatisasi
- b. Inventory area. Mengintegrasikan teknologi komunikasi termal dan cahaya tampak dalam satu kamera. Mencegah kecelakaan kerja dengan menghubungkan teknologi deteksi kebakaran & asap dengan sistem alarm.

- Warehouse control tower. Sistem Inventory Management berbasis teknologi Artificial Intelligence (AI) untuk mendeteksi ketersediaan barang atau material di Warehouse secara real-time. Sistem ini akan menggunakan kamera berteknologi Al computer vision untuk mendeteksi ketersediaan material/barang di warehouse sesuai parameter yang ditentukan (misal: volume atau stock Hasil dequantity). teksi otomatis akan dikirimkan secara realtime ke sistem dashboard yang dapat dimonitor langsung oleh pengguna. Sistem dashboard akan menyediakan alert system jika terjadi deteksi di luar parameter yang telah ditentukan (misal: kekurangan atau kelebihan pada inventori).
- d. **Packing area.** Mengganti metode pembacaan kode manual dengan sistem pemindaian *barcode* otomatis dengan akurasi> 99%. Mendukung integrasi pemindaian kode barang dan fitur pengukuran dimensi dan berat dalam satu kamera.



M Tirtana Siregar

Peneliti Logistik 4.0

Akurasi algoritma kecerdasan terintegrasi ini dapat melebihi 99% akurasi dalam hal pembacaan kode batang, dan penyimpangan ± 10mm dalam hal pengukuran dimensi. Teknologi visi komputer akan membuat setiap objek terlihat dan dapat dilacak dalam segala keadaan.

- e . **Dispatching area.** Al Logistic Management System untuk pengaturan *end-to-end* proses keluar-masuk barang secara otomatis dan *real-time*. Sistem ini terdiri dari fitur-fitur seperti berikut ini:
- Time Slot Booking: sebagai sistem penjadwalan (scheduling) alur penerimaan barang material (inbound). Sistem ini akan berisi informasi dari seluruh penjadwalan

penerimaan barang material beserta detail dari jenis material dan kuantitas barang yang sudah di rencanakan. Sistem ini akan diintegrasikan dengan sistem SAP untuk sinkronisasi data *Purchase Order* (PO) atau *Delivery Order* (DO).

- Good Receipt: sistem konfirmasi pada saat penerimaan barang ,yang saat ini masih dilakukan secara manual, untuk menyesuaikan data informasi material dari sistem SAP. Detail informasi yang akan disajikan antara lain: Material Code, Material Name, PO Number, Material Quantity, Receipt Code dan Delivery Date.
- *QR Code*: digitalisasi dari surat jalan dengan menggunakan teknologi *QR Code*, sehingga proses logistik menjadi lebih ringkas, cepat, dan mengurangi penggunaan kertas. *QR code* ini akan memiliki detail informasi.





APTRINDO

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



BRUM INDONESIA

SI ANDALAN

Kementerian Perhubungan Jl. Medan Merdeka Barat No.8, Jakarta

Menara Rajawali, GoWork, Jl. DR. Ide Anak Agung Gde Agung No.5, .lakarta Telp. 0812-8460-6577



GUDANGADA

Kelapa Gading Selatan I Blok HA-16 No. 21-22, Jl. Boulevard Raya Gading Serpong, Tangerang Telp. (021) 55686100



IVECO

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



MASYARAKAT TRANSPORTASI INDONESIA Jl. Cikini Raya No.1-5-4, Jakarta, Telp.: 0815-9706-890





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



Jl. Jend. Ahmad Yani kav. 52 A, Cempaka Putih timur. Jakarta Pusat, 10510,



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



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



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



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



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



JI Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat.

Telp.: 021 315 7178.



Mercedes-Benz





MITSUBISHI FUSO

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



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



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



PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Tbk (Puratrans) Ruko SectionOne Blok F10 Jln. Rungkut Industri Raya No 1, Kendangsari, Tenggilis Mejoyo, Surabaya



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

READ TRUCKMAGZ ON YOUR GADGET



SUBSCRIBE NOW!

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

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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

www.truckmagz.com