

BUSINESS PRODUCTS MARKET

# TRUCKMAGZ

AUGUST  
2017



## OPTIMALISASI GUDANG MAKSIMALISASI LABA

IDR 50.000



Edisi 38/III/2017

Pelabuhan Jadi  
Lokasi Timbun



KERUSAKAN BAN PADA BAGIAN BEAD

MAKSIMALKAN KEMAMPUAN RODA

CARA EFEKTIF TEKAN BIAYA LOGISTIK *E-COMMERCE*

VOLVO TRUCKS SAFETY EXPERIENCE

Hosted by:

Endorsed by:

Knowledge Partner:

Organiser:



**Bisnis Indonesia**  
Nasional Bisnis Terpercaya

**Reed Panorama**  
EXHIBITIONS



# The International Platform for Transport, Supply Chain, and Logistics Solutions

 **Indonesia Transport Supply Chain & Logistics**  
by SITL



**10-12 October 2017** Jakarta International Expo Kemayoran | Jakarta, Indonesia

## »» 2016 STATISTICS



**8,133**

Unique Buyers



**271**

Business Meetings Arranged



**200**

Participating Companies



**500++**

Product & Services Showcased



**US\$277 million**

Collective budget from 84% unique buyers



**1,387**

Corporate Delegates



**US\$5 billion**  
Media Coverage Value



**92.9%**

Average satisfaction rate from visitors & exhibitors



**65**

Regional & International Professionals Speaker & Panellist

## »» BOOK YOUR SPACE NOW!

**Howu Zebua**  
Assistant Account Manager  
Tel: +62 21 2556 5033  
howu.zebua@reedpanorama.com

**Adityo Nugroho**  
Marketing Executive  
Tel: +62 21 2556 5032  
adityo.nugroho@reedpanorama.com



FORM BERLANGGANAN eMAGZ

**MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:**

NAMA : \_\_\_\_\_

NAMA PERUSAHAAN : \_\_\_\_\_

JABATAN : \_\_\_\_\_

ALAMAT : \_\_\_\_\_

TELEPON / FAX / HP : \_\_\_\_\_

E-MAIL : \_\_\_\_\_

PILIHAN  
PAKET LANGGANAN : \_\_\_\_\_

MULAI LANGGANAN : EDISI : \_\_\_\_\_ / BULAN : \_\_\_\_\_

Tunai  Transfer

Tanggal Pembayaran \_\_\_\_\_

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

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



BIAYA PAKET LANGGANAN eMAGZ	
1 TAHUN (12 EDISI)	Rp 310.000
6 BULAN (6 EDISI)	Rp 155.000

**PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA**

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



## Meningkatkan Kualitas Layanan Pergudangan

Gudang merupakan salah satu unsur penunjang dalam sistem logistik. Dalam kompleksitas kegiatan produksi dan pemasaran, peran gudang menjadi sangat sentral karena dibutuhkan dalam setiap proses pengadaan bahan baku yang beragam. Tentunya fungsi gudang itu sendiri menyesuaikan dengan kebutuhan dan tujuan bisnisnya masing-masing. Terkait pelayaran, depo kontainer yang termasuk kategori pergudangan terbuka kini telah menerapkan konsep layanan mixed use. Artinya, depo ini dapat melayani kebutuhan kontainer kosong sekaligus menangani kegiatan kontainer isi. Bahkan saat ini sudah banyak tersedia gudang-gudang terbuka yang menyimpan barangnya di dalam kontainer dan melakukan cross docking di lapangan.

Permasalahan yang menjadi sorotan para pemain logistik dan pergudangan Tanah Air adalah, lokasi pergudangan yang belum tersentral dalam satu kawasan khusus pergudangan dan idealnya mendekat ke pusat-pusat industri. Keterbatasan akses langsung dari sentra-sentra industri maupun pergudangan terutama di wilayah Jabodetabek menuju pelabuhan Tanjung Priok, juga kerap memicu permasalahan kemacetan panjang

di kawasan pelabuhan khususnya saat hari-hari ekspor. Ditambah pula dengan terbatasnya fasilitas gudang sementara di pelabuhan untuk muatan curah dan general cargo. Kondisi ini membuat proses bongkar muat semakin berlarut-larut karena kapasitas dermaga tidak sebanding dengan volume armada angkutan yang datang. Imbasnya terjadi antrian truk yang berdampak kemacetan pada akses masuk ke pelabuhan.

Fasilitas gudang sementara atau yang hanya menyerupai fasilitas lewat barang tentunya menuntut tingkat kecepatan dan akurasi tinggi. Di sini, lamanya penyimpanan barang juga dibatasi dengan tenggat waktu harian dan maksimal bulanan, tergantung kategori komoditi itu sendiri apakah tergolong *fast moving* atau *slow moving*. Namun kembali lagi, hal ini juga sangat bergantung dari para pelaku logistik dan pergudangan dalam melakukan efektivitas dan efisiensi untuk meningkatkan kualitas pelayanannya. Selain itu, pemerintah juga diharapkan dapat memfasilitasi segala kebutuhan infrastruktur penunjang pergudangan di Indonesia yang pastinya akan terus berkembang mengikuti era persaingan bebas saat ini.

### REDAKSI

**Pemimpin Umum**  
Ratna Hidayati

**Penanggung Jawab**  
**/Pemimpin Redaksi**  
Ratna Hidayati

**Pemimpin Perusahaan**  
Felix Soesanto

**Redaksi**  
Sigit Andriyono  
Abdul Wachid  
Citra D. Vresti Trisna  
Antonius Sulisty

**Fotografer**  
Giovanni Versandi  
Pebri Santoso

**Iklan**  
Sefti Nur Isnaini

**Kontributor Ahli**  
Bambang Widjanarko  
R. Budi Setiawan

**Sirkulasi**  
Muhammad Abdurrohman

**Penasihat Hukum**  
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz  
 @TruckMagz  
www.truckmagz.com



Cover

## OPTIMALISASI GUDANG MAKSIMALISASI LABA/ 38

Ilustrasi: TruckMagz

## DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #38

### Laporan Utama

- 06 PELABUHAN JADI LOKASI PENIMBUNAN
- 10 BUTUH KECEPATAN DAN AKURASI TINGGI
- 14 AUTOMATIC STORAGE AND RETRIEVAL SYSTEM
- 18 TEKAN BIAYA GUDANG LEWAT CROSS DOCKING

### Laporan Khusus

- 22 SOLUSI EFISIENSI DISTRIBUSI BARANG
- 26 GUDANG DENGAN NILAI TAMBAH JADI PELUANG BISNIS
- 30 SERTIFIKASI PERUSAHAAN ANGKUTAN JADI SOLUSI KESELAMATAN BERLALU LINTAS
- 36 KESELAMATAN PERSYARATAN YANG MENDASARI TARIF
- 40 KERUSAKAN BAN PADA BAGIAN BEAD
- 48 KORAY KURSUNOGLU & WISJNU W.TRIMULYONO MEMPERBESAR PANGSA PASAR DI SEGMENT ON-ROAD

### Dunia Ban Leader Interview

### Solusi Pengusaha

- 52 EDUKASI KUNCI BUKA PASAR BAN RADIAL
- 55 TOP ONE EVOLUTION DIESEL 10W-30
- 56 TEMPAT CUCI TRUK KRIAN
- 66 CARA EFEKTIF TEKAN BIAYA LOGISTIK E-COMMERCE

### Info Produk

### Mata Lensa

### Variasi

### Tips & Trik

- 70 MAKSIMALKAN KEMAMPUAN RODA
- 74 TIPS PRAKTIS OPTIMALKAN REM
- 78 VOLVO TRUCKS SAFETY EXPERIENCE

### Event

### Truk Special

### Komunitas

- 84 TOW TRUCK MOGE
- 88 PPTI, UTAMAKAN SOLIDARITAS ANTAR-SOPIR TRUK

Penerbit  
**PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA**

Percetakan  
**PT UNIGROW KREATIFINDO**

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

Jalan Kutilang No. 23 Sidoarjo  
Tlp. 031-8077561



Ilustrasi (Pebri)

## Lokasi Gudang belum Tertata Pelabuhan Jadi Lokasi Penimbunan

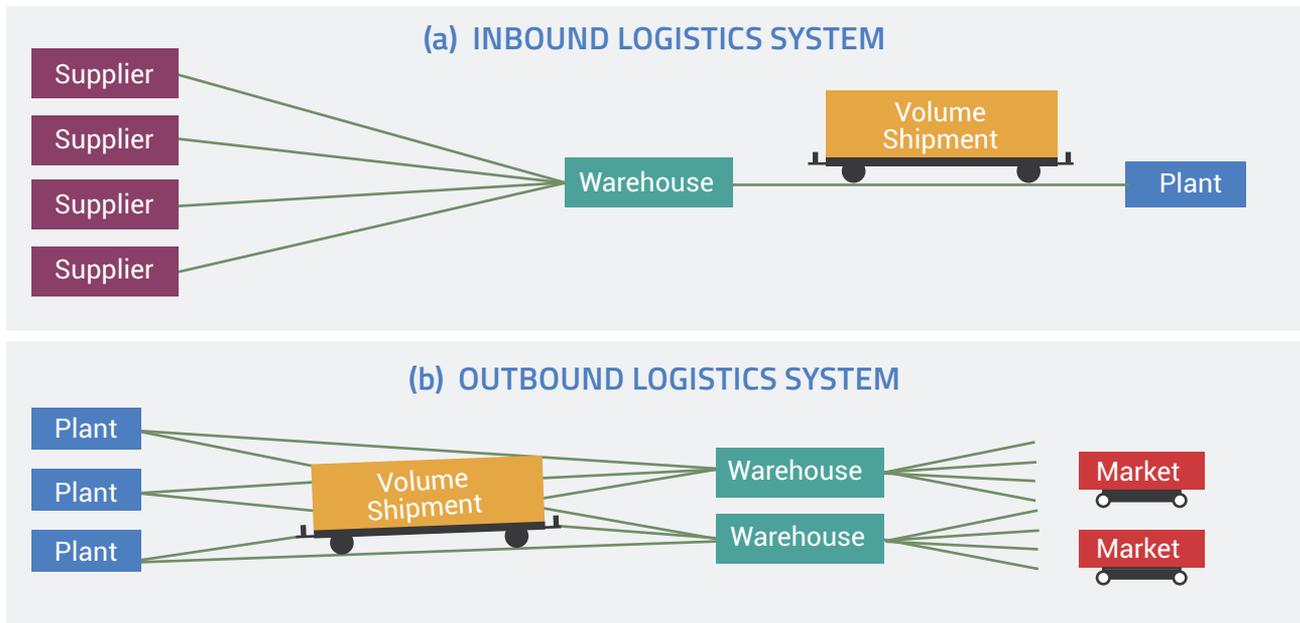
Naskah: Abdul Wachid, Antonius Sulistyio / Foto: Pebri Santoso

Gudang merupakan salah satu unsur penunjang dalam aktivitas logistik. Secara umum, gudang merupakan sarana yang menyediakan tempat dan waktu untuk mengelola bahan baku, produk industri, produk jadi, dan sekaligus sebagai media pelayanan bagi konsumen dalam rangka menciptakan nilai tambah. Menurut Coyle, Joseph, Bardy, & Edward (2003), setidaknya terdapat enam fungsi gudang yang mempunyai nilai tambah. Yaitu konsolidasi transportasi, bauran produk, *cross docking*, jasa pelayanan, perlindungan terhadap kepadatan, dan kelancaran (*smoothing*). Dalam konteks *inbound logistics system*, peran gudang sebagai konsolidasi transportasi merupakan sarana penghubung antara produsen/pemasok dengan pabrik. Sedangkan dalam konteks *outbound logistics system*, gudang berperan sebagai sarana penghubung antara pabrik dengan konsumen/pasar.



**Muslan AR.**

Ketua Umum DPP  
Asosiasi Depo Kontainer Indonesia



Sumber: Puska Dagri, Kementerian Perdagangan

Dalam kompleksitas kegiatan produksi dan pemasaran, peran gudang juga menjadi sentral lantaran dibutuhkan dalam proses pengadaan bahan baku yang beragam, ditambah pula dengan kebutuhan konsumen yang bervariasi. Sebagai penyedia jasa bauran produk (*product mixing*), gudang dapat berfungsi sebagai pengatur varian produk yang berbeda dari berbagai produsen atau pabrik, untuk kemudian didistribusikan kepada konsumen sesuai dengan kebutuhannya. Dalam fungsinya sebagai bauran pasokan (*supply mixing*), gudang berperan sebagai pengatur varian bahan baku dari pemasok untuk kemudian didistribusikan kepada produsen atau pabrik.

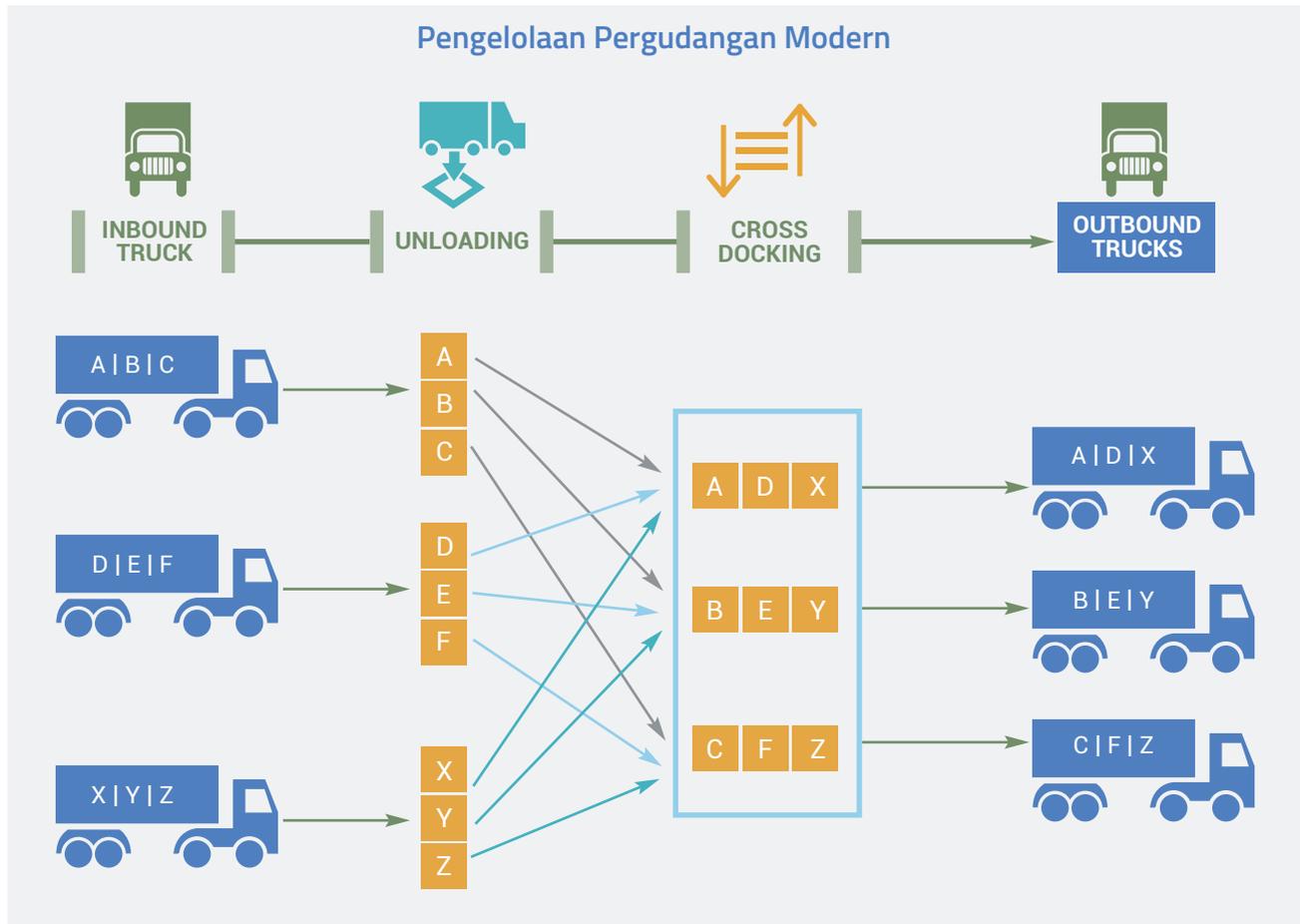
Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Yukki Nugrahawan Hanafi mengatakan, jenis pergudangan sangat banyak dan tidak bisa dikatakan bahwa gudang dapat digunakan untuk menampung segala jenis komoditas. Menurut Yukki, fungsi gudang tentunya harus disesuaikan dengan kebutuhan dan tujuannya masing-masing. "Jenis komoditas yang bisa digabung misalnya produk makanan dan minuman, tapi kalau makanan dan minuman tentu tidak mungkin digabung dengan bahan baku pupuk atau semen karena itu merupakan sesuatu yang kontradiksi," kata Yukki.

Menurut konsep dari Baijal (2014) dalam laporannya bertajuk *A Definitive View on Mumbai and Pune Warehousing Market*, pengelolaan gudang saat ini erat kaitannya dengan penyimpanan dan distribusi. Dalam pengelolaan gudang secara modern, barang

dikelompokkan berdasarkan karakteristiknya dan tidak lagi berdasarkan kedatangannya seperti yang diterapkan dalam pengelolaan gudang secara tradisional sehingga pengiriman barang dalam gudang didasarkan pada kebutuhannya. Dengan demikian, biaya penyimpanan relatif lebih rendah dan waktu yang diperlukan pada saat pengiriman menjadi lebih cepat.

Yukki menjelaskan bahwa dalam praktiknya memang tidak ada kategorisasi atau pengelompokan secara khusus dalam jasa pergudangan. Namun yang membedakannya, menurut Yukki, adalah jenis kegiatan dan komoditasnya. "Tentunya pergudangan di pelabuhan dengan pergudangan di luar pelabuhan juga berbeda-beda mekanisme, perizinan, tujuannya dll. Karena ada pergudangan untuk penyimpanan jangka pendek dan ada pula pergudangan untuk penyimpanan jangka panjang. Ada juga pergudangan yang menyangkut sistem kepabeuan seperti PLB (Pusat Logistik Berikat) yang menggunakan gudang di dalamnya," katanya.

Berdasarkan jenis kegiatannya, menurut Yukki, ada gudang tertutup dan gudang terbuka. "Gudang terbuka bisa diistilahkan dengan depo, sementara depo itu sendiri ada dua jenis, yaitu depo kontainer



Sumber: Bajjal (2014)

kosong yang berkaitan dengan pelayaran, dan ada pula depo kontainer isi. Kalau depo kontainer isi itu bisa masuk dalam kategori penyimpanan hanya bentuk penyimpanannya di ruang terbuka dan di dalam kontainer, sehingga bisa dikategorikan dalam pergudangan terbuka. Sementara depo kontainer kosong memang lebih mengarah pada pelayaran. Tapi sekarang banyak depo kontainer yang *mixed use* yang melakukan pelayanan untuk kontainer kosong sekaligus melayani kegiatan kontainer isi. Bahkan sekarang ini juga banyak tersedia gudang-gudang terbuka yang menyimpan barangnya di dalam kontainer dan melakukan *cross docking* di lapangan," urai Yukki.

Dalam praktiknya, *cross docking* juga menuntut beberapa persyaratan utama yang wajib terpenuhi. "Seperti kemampuan dalam *warehouse management system* dan *man power* yang menjalankan proses ini. Juga diperlukan sinkronisasi yang akurat dalam pengaturan arus barang jika akan dilakukan *cross dock*. Dalam hal ini harus diterapkan sistem teknologi informasi yang bisa melakukan sinkronisasi secara cepat dan *man power* yang bisa mengatur detail operasional di *warehouse* secara tepat. Hambatan bagi pelaku logistik biasanya terjadi saat produk datang di *warehouse* terlambat dari *slot time* yang ditentukan, sehingga tidak bisa dilakukan *mixing* produk secara langsung karena harus menunggu produk diterima secara lengkap. Hal mengenai sistem dan *man power* ini yang saya lihat sebagai penyebab belum banyak yang bisa melakukan *cross docking*," kata M. Taufik Natsir, *Managing Director* Logistics Plus.

## Penumpukan Kontainer

Permasalahan yang cukup menyita perhatian para pelaku bisnis logistik Tanah Air seperti penataan lokasi pergudangan yang tata letaknya masih dianggap belum apik. "Semestinya gudang itu yang terbaik adalah posisinya di daerah industri, sementara gudang di Jakarta ini lokasinya ada di mana-mana. Maksud saya, penataan ke depannya yang seharusnya gudang itu semua teralokasi di satu kawasan tertentu," ujar Muslan AR, Ketua Umum DPP Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki).

Muslan menjelaskan, banyak pihak yang masih salah persepsi bahwa depo dekat dengan pelabuhan itu dianggap menguntungkan. "Saya rasa tidak juga, karena kalau kita bicara pergerakan barang itu kan dari pelabuhan, gudang, garasi truk, depo. Ini sebetulnya akan lebih efisien kalau memang itu semua berada dalam satu kawasan. Sekarang ini pemerintah juga sudah bisa bikin PLB, pemerintah bisa bikin kawasan berikat. Jadi sebetulnya tidak terlalu masalah dan justru yang menjadi masalah adalah karena lokasi pergudangan yang masih terpencar-pencar. Sehingga lalu-lalang truk menjadi terlalu banyak yang dampaknya biaya akan tinggi, waktu pengiriman juga akan lebih panjang, dan masalah lalu lintas yang semakin semrawut," katanya.

Sementara itu menurut Sekjen Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) Sahat Simatupang, tidak tersedianya akses jalan langsung dari sentra industri di Jabodetabek menuju Pelabuhan Tanjung Priok kerap memicu terjadinya kemacetan panjang di dalam pelabuhan hingga ke ruas Cakung-Cilincing di Jakarta Utara, terutama pada hari-hari ekspor. Sahat menambahkan, kemacetan juga bertambah bila keadaan hujan dan kondisi jalan rusak dan berlubang, sehingga memerlukan waktu tempuh lima jam hingga 10 jam di jalan. "Tingginya pergerakan lalu lintas kendaraan berat ini tentunya menimbulkan permasalahan di jalan tol dalam Kota Jakarta maupun tol Jakarta Outer Ring Road (JORR), yang merupakan akses utama dari dan menuju ke Pelabuhan Tanjung Priok. Selain itu, salah satu faktor yang membuat kemacetan semakin sering terjadi adalah pembangunan infrastruktur jalan raya yang saat ini berlangsung di sekitar Pelabuhan Tanjung Priok. Penyebab lain kemacetan adalah karena tidak adanya tempat tunggu truk sebelum masuk ke Pelabuhan Tanjung Priok," jelas Sahat.

"Susahnya di sini adalah pengembangan pelabuhannya dilakukan secara besar-besaran di Tanjung Priok, tetapi lokasi pergudangannya jauh dari Tanjung Priok. Sebetulnya dengan adanya CDP (Cikarang Dry Port) itu sudah tepat, tapi kok belum bisa banyak bermanfaat. Hal ini karena banyak pihak yang belum tergerak melakukan penyimpanan barang di sana (CDP) dan berpikirnya masih secara sektoral," kata Muslan.

Konsep pelabuhan yang seharusnya terkonsentrasi menangani ekspor, sejatinya pernah diusulkan oleh Muslan. Sementara untuk impor, menurut Muslan, sedapat mungkin tidak membutuhkan waktu lama untuk bongkar muat di pelabuhan, dan bila perlu dibongkar dari kapal kemudian langsung dibawa ke Cikarang Dry Port (CDP) atau ke kawasan pergudangan dekat pabrik. "Sehingga pelabuhan itu dipersiapkan untuk kelancaran arus keluar-masuk kontainer termasuk barang, bukannya dipakai untuk menimbun. Sementara konsepnya sekarang ini pelabuhan perlu *income*, perlu laba, yang akhirnya dia memelihara atau menimbun kontainer," ucap Muslan.

Namun begitu, menurut Sahat, masih banyak pengusaha atau pemilik barang yang menjadikan pelabuhan sebagai gudang sementara. "Sebagai tempat penyimpanan barang karena mereka tidak memiliki gudang, sementara biaya penyimpanan kontainer di Tanjung Priok tergolong murah. Hal ini tentunya akan membuat penumpukan dan arus barang tidak lancar," kata Sahat.

Muslan menegaskan, penumpukan kontainer di Pelabuhan Tanjung Priok tidak akan terjadi bila ada kelancaran mengenai masalah dokumen barang dan hal ini perlu segera dibereskan. "Kalau ada penyangga pelabuhan di kawasan-kawasan industri seperti yang ada di CDP, kemudian alur mengenai masalah dokumentasi bisa disinkronkan antara Kementerian Keuangan melalui Bea Cukai dengan pelabuhan, pihak karantina dll., itu pasti akan *smooth* dan *cost* logistik dijamin akan turun. Itu yang menjadi masalah yang utama. Sehingga bisa disimpulkan permasalahan utama adalah kebijakan pemerintah, fungsi dari pelabuhan itu sendiri, dan penataan lokasi pergudangan," ujar Muslan.



Ilustrasi Pebri Sntoso

Pergudangan di Indonesia saat ini bisa dikatakan sudah cukup baik, mengingat banyaknya penyedia atau perusahaan logistik yang telah memiliki gudang dengan standar kualitas internasional. Nilai tambah yang ditawarkan dalam bisnis jasa pergudangan saat ini bukan sekadar untuk menyimpan barang, namun saat ini konsep pergudangan sudah berkembang menjadi lebih multikompleks. Mulai dari barang masuk, *packaging*, *repackaging*, penimbangan, dan penyimpanan stok barang dari para pelaku industri itu sendiri. Bahkan pada gudang-gudang modern untuk komoditas *fashion* sudah menyediakan layanan *ironing* atau penyetrikaan untuk pakaian jadi.

Dalam perkembangannya, pergudangan di Indonesia memang belum menggunakan sistem *full* elektronik, dan masih mengandalkan sumber daya manusia (SDM). "*Automated warehousing* ini biasanya diterapkan di negara-negara yang harga lahannya sudah mahal, sehingga mau tidak mau melakukan otomatisasi dalam gudang yang didesain ke atas dengan beberapa lantai. Misalnya untuk mengambil barang di lantai 10, sudah tidak lagi menggunakan tenaga manusia melainkan pakai sistem otomatisasi," kata Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI).



# Butuh Kecepatan dan Akurasi Tinggi

Naskah : Abdul Wachid, Antonius Sulisty

Mengapa di Indonesia belum menggunakan sistem otomatisasi? Menurut Yukki hal ini dikarenakan dari sisi lahan yang dimiliki Indonesia masih sangat luas, juga dari sisi Upah Minimum Provinsi (UMP) di Indonesia yang masih terbilang sangat kompetitif. "Kecuali kalau semakin hari lahannya semakin terbatas, mungkin saja bisa menerapkan sistem otomatisasi dalam pergudangan. Untuk sementara di Indonesia masih cocok menggunakan semiotomatisasi, karena melakukan investasi itu kembali lagi kepada harga jenis komoditasnya. Untuk saat ini sistem otomatisasi di pergudangan Indonesia lebih kepada pelayanan akhir dan biasanya masuk pada proses pemilihan barang berdasarkan *barcode* atau diterapkan di gudang-gudang yang sudah melakukan sistem *barcode*," ujar Yukki.

Khususnya di kawasan ASEAN, menurut Yukki, negara-negara yang sudah menjalankan konsep pergudangan modern seperti Thailand, Singapura, dan Malaysia. Ketiga negara anggota ASEAN ini juga memfungsikan gudang modernnya tadi sebagai *transshipment* terkait industri *e-commerce*. Gudang-gudang di bandara masing-masing sudah melakukan *repackaging*. Bahkan barang yang tadinya berasal dari Indonesia kemudian melakukan *transshipment* di negara-negara tersebut, bisa diubah kemasan dan negara asalnya dari mereka. "Kalau kita mau mengambil peluang itu di ASEAN justru bukan gudangnya yang menjadi *handicap*, tetapi mekanisme dari proses *transshipment*-nya yang terkait dengan masalah dokumen, bea cukai dll. Karena *transshipment* ini butuh waktu yang cepat, seperti di Singapura yang hanya butuh 1-2 jam selesai sedangkan di Bandara Soekarno-Hatta masih perlu waktu sekitar delapan jam dan itu pun kalau dipelototin. Sejauh ini volume *transshipment* di Indonesia memang masih kecil, yang cukup besar volume *transshipment*-nya khususnya yang melalui udara ada di Bali meski belum terlalu signifikan," ucap Yukki.

Kemajuan teknologi juga sangat memengaruhi tingkat akurasi dalam penyimpanan di dalam gudang. Salah satu contohnya dalam pergudangan manufaktur mobil di Jerman di mana *warehouse* yang ditangani oleh DB Schenker selaku penyedia layanan pergudangannya, mampu mendukung industri pembuatan kendaraan yang hanya didukung sekitar 300 SDM dalam waktu 29 menit untuk memproduksi satu unit mobil dan memiliki 20 *line*. Bisa dibayangkan mobil itu punya jenis warna yang berbeda-beda dan di pergudangannya itu juga mengatur penyimpanan komponen mobil seperti dasbor, panel pintu, setir kiri atau setir kanan, sampai buku manual yang untuk kegiatan ekspor harus berbahasa negara tujuan. Ini jelas harus didukung dengan sistem pergudangan yang sangat canggih.

## Penyimpanan Sementara

Dalam industri *e-commerce* dikenal istilah *fulfillment center*. Layanan *fulfillment center* itu sendiri adalah sebuah servis yang lengkap dan biasanya semua barang yang masuk ke sana merupakan produk jadi. *Fulfillment center* bisa bekerja sama dengan para *market place*, atau dengan pihak-pihak yang sudah melakukan penjualan melalui media sosial seperti Instagram maupun *website* toko *online*. Pelayanannya mulai dari mengambil barang, menyimpan barang, mengatur stok dari para pelaku *e-commerce*, mengirimkan, bahkan melakukan *repackaging* dan menyediakan layanan foto produk yang diperdagangkan melalui toko *online*.

“*Fulfillment center* memang menjamur saat ini, sistem teknologi informasinya pun sangat bagus dan terintegrasi dengan sistem pemesanannya. Yang masih kurang saat ini adalah *customer visibility*-nya. Saat ini *customer* hanya bisa melihat produk yang dipesan jika sudah mulai dikirim, namun belum bisa melihat apakah produk sudah di proses di gudang serta kapan mulai keluar dari gudang. Di sini juga perlu diterapkan teknologi *warehouse execution system* untuk menjadikan *fulfillment center* lebih akurat dan mempercepat proses, serta meningkatkan *visibility flow process*-nya,” kata M. Taufik Natsir, *Managing Director* Logistics Plus.

“Bicara *fulfillment center* memang diperuntukkan untuk barang-barang *fast moving* atau yang memiliki tingkat pergerakan yang cepat. Jadi semakin barang itu pergerakannya cepat maka akan semakin baik. Seperti gudang yang hanya menyerupai fasilitas lewat. Jika bicara lama penyimpanannya, mulai dari harian sampai bulanan. Kalau penyimpanannya di bawah satu bulan masuknya *fast moving*, di atas satu bulan menurut saya sudah termasuk kategori *slow moving*,” ucap Yukki.

Sedangkan dalam industri perikanan, lebih banyak berhubungan dengan pergudangan berkonsep *cold storage* terkait hasil tangkapan nelayan. Dalam *cold storage* juga sudah melakukan layanan *finished product* seperti proses pengalengan ikan, serta proses *unfinished product* yang langsung dikemas kemudian diekspor termasuk untuk kebutuhan domestik. Menurut Ketua Supply Chain Indonesia (SCI) Setijadi, Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) memahami pentingnya sistem distribusi perikanan sehingga mengembangkan Sistem Logistik Ikan Nasional (SLIN). “Dalam pengembangan sistem distribusi itu diperlukan perencanaan jaringan berdasarkan peta produksi dan peta konsumsi komoditas perikanan. Dalam jaringan distribusi perikanan ini, *cold storage* diperlukan sebagai tempat penyimpanan sementara, baik di sentra produksi maupun di sentra konsumsi. Keberadaan *cold storage* membutuhkan dukungan infrastruktur pendukung, termasuk listrik dan air bersih. Di beberapa lokasi, pasokan listrik dan air bersih masih belum memadai sehingga menghambat operasionalisasi *cold storage*. Dalam hal ini pemerintah perlu melakukan perencanaan pembangunan secara sistemik dan sistematis. Dengan demikian, operasionalisasinya dapat dilakukan sesuai dengan target waktu yang ditetapkan,” ujar Setijadi.



Salah satu alur proses pergudangan modern yang sudah menganut sistem otomatisasi ( Foto : DB Schenker )

## Menyesuaikan Kebutuhan

Pergudangan memang terus berkembang secara dinamis. Meski begitu, menurut Ketua Umum DPP Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki) Muslan AR, kemajuan setiap tahunnya tidak terlalu signifikan. "Misalnya sekarang gudang harus lebih bersih, kemudian gudang harus lebih bagus sesuai dengan era kebutuhan barangnya, harus ada temperatur sesuai kebutuhannya, dan sistem keamanan. Hanya sebatas itu. Menurut saya gudang-gudang yang ada di Indonesia ini sudah berstandarisasi internasional, karena kita mengadopsi sistem logistik pergudangan dari Australia. Bisa kita lihat seperti gudangnya Nike atau gudangnya MM Logistik itu sudah cukup bagus. Hanya karena infrastruktur kita tidak terlalu mendukung seperti jarak ke pelabuhan yang cukup jauh, kondisi kemacetan yang akut, depo dan lokasi *pool* truk yang masih terpecah sehingga membuat kondisi masih rumit," ujar Muslan.

Sedangkan menurut Yukki, perubahan atau perkembangan dalam konsep pergudangan bukan dari sisi fisik gudangnya, melainkan dari sisi mekanisme alur barang di dalamnya. "Dari sisi fisik gudang hanya perlu disesuaikan saja karena gudang di Indonesia sudah berstandar internasional. Kembali lagi pada jenis komoditasnya seperti untuk kebutuhan konstruksi, elektronik, manufaktur, makanan dan minuman, bahan-bahan pokok makanan, dll. Hal ini juga tergantung kepada para pelaku logistik dan pergudangan dalam melakukan efektivitas dan efisiensi untuk meningkatkan kualitas pelayanannya dan itu akan terus berkembang," kata Yukki.





*Automatic Storage and Retrieval System*

# OPTIMALISASI GUDANG MASIH JARANG DI INDONESIA

Teks : Antonius Sulistiono, Sigit Andriyono, Abdul Wachid

Sebuah industri besar tentunya mengenal proses produksi dan distribusi.

Namun, ada beberapa industri yang mungkin tidak sepenuhnya memiliki distribusi. Mengoperasikan pusat distribusi seperti gudang adalah kegiatan bisnis yang bisa sangat berbeda sekali dari bentuk bisnis mana pun. Secara garis besar bisa disingkat, jika bagian akhir dari proses industri tidak berjalan mulus, maka bisa berujung pada kerugian. Cara yang tepat adalah memastikan bahwa gudang memiliki alat pendukung yang tepat agar berjalan dengan efisien.

Moch. Taufik Natsir, *Managing Director* Logistics Plus mengatakan *material handling equipment*, merupakan keharusan dalam *handling* produk di gudang. *Material handling equipment* akan mempercepat dan mempermudah proses pergerakan barang khususnya untuk tiga kegiatan inti dalam gudang, yaitu *inbound*, *outbound*, dan *internal movement*.

Taufik menambahkan, "Beberapa 3PL lokal, saya lihat sudah cukup efektif dalam penggunaan *material handling equipment* ini, artinya *material handling equipment* digunakan sesuai dengan karakter produk yang di-handle, juga kondisi gudangnya itu sendiri. Misalnya beberapa provider menggunakan *material handling equipment* jenis *very narrow aisle* untuk gudang dengan *high storage capacity* dengan lebar *aisle* yang minimum. Saya lihat juga penggunaan *material handling equipment* sudah tepat guna, misalnya untuk produk makanan menggunakan *forklift* jenis elektrik," jelasnya.

Di sisi lain Taufik juga mengamati sistem pengolahan gudang belum banyak diterapkan di Indonesia, yaitu ASRS atau *automatic storage and retrieval system*. Padahal *automatic storage and retrieval system* ini akan sangat berguna bagi 3PL dan *customer* dalam mencapai akurasi serta efisiensi dalam pengelolaan gudang. "Dengan *automatic storage and retrieval system*, pengelolaan lebih dari 25 ribu *pallet position* hanya memerlukan luas gudang sekitar lima ribu meter persegi, dengan jumlah operator per *shift* cukup dua orang. Sangat efisien, namun perlu investasi awal agak besar dan kemungkinan kendala regulasi bangunan tinggi. Dengan metode yang tepat dalam penerapan penggunaan *material handling equipment* bisa menekan biaya lebih dari 80% jika menggunakan sistem *automatic storage and retrieval system*," terangnya.

Muslan AR, Ketua Umum DPP Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki) angkat bicara mengenai efisiensi yang dalam hal ini ia garis bawahi pada biaya logistik yang bisa ditekan. "Kalau kita bicara biaya logistik akan turun, itu tidak mungkin akan turun, malah naik iya, kalau ini semua tidak diperbaiki. Karena logikanya, bagaimana menjadikan biaya logistik ini turun? Kalau kita lihat sektoral tarif yang sekarang ini bukanlah tarif yang tinggi kok semuanya, tapi karena keterbatasan infrastruktur dan penataan geografis yang memang tidak tepat," katanya.

Alat transportasi memang dibutuhkan untuk memindahkan barang dari satu lokasi ke lokasi berikutnya. Kebanyakan orang mungkin tidak ingin berinvestasi dengan peralatan yang tepat agar tugas ini lebih mudah, meski cukup ringan untuk bergerak sendiri. Inilah kesalahan yang dibuat oleh kebanyakan pengelola gudang, berpikir bahwa peralatan transportasi tidak diperlukan jika seseorang dapat mengangkutnya sendiri.

Selain dukungan alat yang tepat seperti transportasi, pemuatan, dan penyimpanan, karakteristik material juga menentukan cara *handling*. Taufik memberikan contoh, "Setiap produk yang di-handle di gudang pasti mempunyai karakteristik yang harus diterapkan untuk menjaga produk dalam kondisi baik. Misalnya, untuk produk makanan seperti *finish good* maupun *raw material product*, harus di-handle dengan pola *food defence*, artinya ada metode khusus dalam penanganan makanan ini. Produk yang lain seperti *chemical* juga ada metode *handling* sendiri. Ada perbedaan dasar yang juga diberlakukan untuk *handle* produk berdasarkan *dangerous good* yang terbagi dalam beberapa kelas. *Dangerous good* terbagi dalam sembilan kelas, misalnya kelas 1 adalah *explosive*, kelas 8 adalah *corrosive*, kelas 3 dan 4 adalah *flammable*, dll. Dari semua kelas *dangerous good* ini jelas akan berbeda untuk penanganannya, bahkan untuk beberapa kelas diperlukan personal yang tersertifikasi," katanya.

Tentu itu semua harus disokong dengan teknologi yang mumpuni. Penerapan *material handling equipment* tidak terlepas dari *warehouse management system* (WMS) yang digunakan. Selain *warehouse management system* perlu juga diterapkan *warehouse control system* (WCS), yaitu suatu sistem yang bisa mengatur pola penggunaan *material handling equipment* dalam gudang. Dua teknologi ini, yaitu *warehouse management system* dan *warehouse control system* saat ini digabungkan dengan teknologi bernama *Warehouse Execution System*. Target dari penggunaan teknologi ini adalah *efficiency*, *security*, dan *improve service level*.

Dengan teknologi yang tepat penataan barang menjadi rapi dan aman. Kebanyakan gudang memiliki banyak ruang vertikal dan menguntungkan pemilik menggunakan setiap incinya. Rak memainkan peran penting dalam mendapatkan volume dari gudang. Karenanya sangat penting saat mengelola gudang di mana karyawan memerlukan akses konstan terhadap barang-barang yang sedang disimpan.



Dukungan Warehouse Management System Sangat Menunjang efektivitas Pengelolaan Barang

Salah satu penerapan sistem yang baik dalam *material handling equipment* adalah YCH Supply Chain City. Efacec sebagai penyedia layanan dan solusi terintegrasi dalam pergudangan modern di industri logistik, mereka memanfaatkan *automatic storage and retrieval system*. *Automatic storage and retrieval system* mampu menawarkan solusi di tingkat produsen dengan level yang lebih tinggi, yang mampu menyediakan layanan yang mengutamakan efisiensi serta ketepatan dalam kemampuan manajemen gudang.

Selain itu, *automatic storage and retrieval system* menawarkan solusi yang sungguh fleksibel dan memungkinkan pihak produsen untuk mengoptimalkan penggunaan ruang penyimpanan secara vertikal yang selama ini sering terjadi pemborosan ruang. Dengan ada sistem isi memungkinkan untuk menciptakan ruang lebih untuk penyimpanan. Solusi dengan *automatic storage and retrieval system* juga dapat diintegrasikan secara bertahap untuk kebutuhan dalam pengembangan bisnis.

Teknologi pergudangan ini juga harus mampu mengondisikan lingkungan kerja yang lebih aman, karena kemampuannya untuk menghapus pekerja di lingkungan yang berbahaya seperti kondisi di ruang pendingin. *Automatic storage and retrieval system* juga memungkinkan fungsi gudang mampu bekerja secara terus-menerus sepanjang hari dan menghilangkan keterbatasan seperti kekurangan tenaga kerja dan sistem kerja *shift*.

Muslan juga mendukung Taufik dalam teknologi pergudangan. "Teknologi sangat perlu dengan kemajuan yang ada sekarang ini. Teknologi itu bisa dibuat dengan biaya yang tidak semahal membangun infrastruktur. Kita sekarang sudah mau mengaplikasikan sistem informasi teknologi melalui *one stop monitoring*. Misalnya, kami berencana kontainer masuk ke pelabuhan sampai dia kembali dari pelabuhan akan bisa dimonitor, dan ini sebetulnya sangat bermanfaat," terangnya.

Selama lebih dari 30 tahun, Efacec menjadi pemimpin pasar dalam hal desain, pemasok, dan pemasangan *automatic storage and retrieval system*. Mulai dari menyediakan aplikasi berbasis palet tradisional untuk merancang tempat penyimpanan berkapasitas tinggi untuk aplikasi beban ringan, hingga keahlian dalam merancang beragam solusi penyimpanan menyesuaikan kapasitas secara spesifik, tipe kontainer, lingkungan, ukuran, dan berat.

Beberapa peralatan yang dapat diterapkan, seperti *stacker cranes*, yaitu tiang tunggal atau tiang ganda, dengan sistem lorong yang dapat berpindah atau pilihan kendaraan transfer, *high speed miniload system*, *in-rack overhead stacker cranes*, *handling devices* seperti garpu teleskopik, satelit, kotak *retriever*, *automatic guided hehicles*, *conveyor system*, *WMS*, *material flow control/warehouse control system*, *SCADA Supervision System*, dan *PLC controls*.

Penerapan teknologi dalam bagian *supply chain* juga diperlukan. Salah satunya juga industri yang memanfaatkan pelabuhan. "Asdeki mulai menyusun satu program terintegrasi antara nanti keluar dari pelabuhan sampai masuk lagi ke pelabuhan, sekali pun masing-masing anggota punya hak monitoring yang terkapling-kapling. Tapi artinya kalau mau dilihat secara keseluruhan, kontainer mulai masuk ke pelabuhan sampai keluar lagi dari pelabuhan itu bisa dimonitor. Itu kan tidak sulit sebetulnya. Kalau bicara masalah sistem informasi, misal New Priok jadi maka tinggal diaplikasikan di mana pun akan sama dan tidak beda seperti INSW (Indonesia National Single Window). Asdeki juga menjalin kerja sama dengan Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), Surveyor Indonesia, dan Sucofindo untuk mencoba memonitor itu," tambah Muslan.



**Moch Taufik Natsir**  
Managing Director Logistics Plus



# SAILUN

## YOUR PERFECT PARTNER

**Serahkan masalah ban anda kepada kami.  
Biar kami memberikan solusi terhemat untuk anda.**



**S811 S711 S917**





# Tekan Biaya Gudang Lewat *Cross Docking*

Teks: Abdul Wachid & Antonius Sulisty

---

Biaya logistik yang masih tinggi mengharuskan perusahaan manufaktur mengubah sistem distribusinya agar menjadi efisien. Dibutuhkan pula kecepatan dan produktivitas *supply chain* agar efisiensi yang diharapkan bisa tercapai. Salah satu cara inovasi dalam distribusi barang adalah *cross docking*. Dengan *cross docking*, biaya distribusi dapat ditekan. Dalam praktiknya, *cross docking* menerapkan sistem dimana produk yang diterima dari *supplier* atau dari pabrik pusat produksi akan langsung didistribusikan kepada *customer* atau *retailer*. Waktu simpan yang dilakukan hanya sedikit atau bahkan tanpa perlu disimpan di gudang terlebih dahulu.

---



**Yuki  
Nugrahawan Hanafi**  
Ketua Umum DPP  
Asosiasi Logistik dan Forwarder  
Indonesia





Ilustrasi

"*Cross docking* adalah salah satu strategi yang dapat diterapkan untuk membantu mencapai keunggulan kompetitif. Jika diimplementasikan dengan tepat dan dalam kondisi yang tepat, *cross docking* dapat memberikan perbaikan yang signifikan dalam efisiensi dan waktu *handling*," terang Mochammad Taufik Natsir, *Managing Director* Logistics Plus.

Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan

Forwarder Indonesia memiliki pengertian tersendiri tentang *cross docking*. Menurutnya, *cross docking* adalah sebuah sistem yang mengatur sebuah proses pemindahan barang untuk dipecah ke beberapa tempat tujuan. Proses awalnya didatangkan menggunakan kendaraan besar ke lokasi *cross docking*, biasanya berlokasi di pinggir-pinggir kota, untuk kebutuhan barang-barang yang bersifat segar misalnya kebutuhan

pokok seperti cabai dan sejenisnya.

"Biasanya *cross docking* itu berproses tanpa penyimpanan. Sehingga proses *cross docking* menuntut kecepatan waktu atau *fast moving*, jadi barang datang langsung dikirim ke beberapa lokasi tujuan akhir menggunakan kendaraan yang lebih kecil. Kebanyakan tidak ada proses *packaging* lagi hanya mengoper barang saja," tambahnya.

Sementara itu, Taufik memberi gambaran singkat tentang bagaimana *cross docking* mampu mereduksi biaya logistik. Pengurangan bahkan peniadaan *inventory* dalam gudang, lebih karena produk langsung dilakukan *cross dock*, dari kedatangan *supplier* di gudang langsung dialihkan ke truk pengangkut ke *customer*. Fungsi gudang hanya sebagai tempat untuk sortir kualitas produk dan sebagai tempat konsolidasi saja, sehingga tidak diperlukan ruang yang besar untuk kegiatan ini.

Cukup diperlukan area transit, sortir, dan persiapan pengiriman (*staging area*), jadi tidak diperlukan ruang yang besar. Melalui beberapa proses itu target reduksi akan bisa dicapai. Natsir mengaku, secara efisiensi yang didapat angka pastinya ia belum bisa memastikan. Tapi bisa diambil perbandingan komponen biaya *storage* yang sekitar 25% sampai 40% dari total biaya logistik. Atau jika dibandingkan dengan penjualan sekitar 2% hingga 2,8% dari total penjualan.

---

Metode ini banyak digunakan untuk produk segar seperti buah dan sayuran lokal. Belum banyak yang menggunakannya untuk produk pabrikan atau produk olahan. Meski begitu, sebenarnya metode ini bisa diterapkan untuk hampir semua jenis produk, asalkan bisa menyelaraskan antara *supply* atau *inbound product* dengan *demand* atau *outbound product*. “Konsumen di supermarket atau retail toko buah segar bisa menerima produk segar buah atau sayur, paling lama 15-24 jam setelah dipetik dari kebun, dengan harga yang lebih kompetitif. Jelas sekali ini memberi kepuasan bagi konsumen,” papar Taufik.

---

Penerapan *cross docking* tidak membutuhkan spesifikasi khusus pada sisi kendaraan yang digunakan, dikarenakan metode ini lebih banyak terkait dengan proses gudang. Meski demikian, truk yang memiliki kemampuan buka pintu samping dan belakang cukup membantu untuk proses muat, dan mengurangi waktu tunggu kendaraan. *Cross docking* rata-rata lebih efektif untuk rute jarak pendek dengan memanfaatkan truk besar dan kecil. Artinya, setelah produk dibawa oleh truk besar (*tronton* atau *wing box*) ke gudang untuk dilakukan *cross dock* ke kendaraan kecil.

Agar *cross docking* berjalan dengan baik, *slot time* saat muat di gudang harus diinformasikan secara akurat kepada transporter. Hal ini perlu supaya saat produk selesai sortir dan siap muat, kendaraan telah siap di pintu *loading*. Taufik menjelaskan, metode *dedicated truck* dinilai lebih cocok dibanding dengan angkutan *on call* untuk kegiatan *cross docking*.

## Semua bisa Melakukan *Cross Docking*

Menurut Yukki, saat ini di Indonesia sudah banyak penyedia jasa logistik yang melakukan proses *cross docking*, hampir semua komoditas bukan makanan dan minuman saja. Hanya memang untuk hasil produk pertanian seperti yang sudah dilakukan di Thailand memang masih perlu perbaikan dan sejauh ini di Indonesia belum menerapkan *cross docking* untuk produk-produk hasil bumi.

Sejauh ini perusahaan logistik yang menerapkan *cross docking* didominasi *Third Party Logistics* (3PL). Beberapa dari mereka telah mampu mengatur dan memberikan jadwal kepada *supplier* kepastian waktu tiba di gudang. Untuk itu 3PL harus mendapatkan data sebelumnya dari pihak retailer mengenai kebutuhan atau order dari masing masing outlet. Data ini kemudian dikonsolidasi oleh 3PL dan ditindaklanjuti kembali kepada retailer untuk dilanjutkan kepada *supplier*.

Untuk beberapa kasus, pihak 3PL bisa menginformasikan langsung kepada *supplier* setelah mendapat persetujuan dari perusahaan retailer. Tetapi semuanya tergantung pada persetujuan awal antara 3PL dengan perusahaan retail. Sebab data order *outlet* biasanya data *confidential* yang harus dijaga oleh 3PL. Jadi dalam hal ini 3PL bertindak sebagai data konsolidator sekaligus yang melakukan *cross docking* di gudang 3PL.

"Secara umum semua perusahaan logistik yang memiliki fasilitas pergudangan bisa menerapkan metode ini. Namun diperlukan penyesuaian dan kajian mendalam dalam hal keperluan *inbound* dan *outbound* atau *supply* dan *demand*-nya sehingga tidak diperlukan *inventory* di gudang. Selain itu, *cross docking* paling cocok digunakan untuk produk buah dan sayuran segar, khususnya untuk produk lokal," kata Taufik.

## *Cross Docking* di Pelabuhan

Pada umumnya sistem *cross docking* juga bisa diterapkan di pelabuhan. Perbedaannya *cross docking* di pelabuhan terkait dengan masalah dokumen, seperti urusan dengan Bea Cukai dan lain-lain. Menurut Muslan AR, Ketua Umum DPP Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki), *cross docking* bisa diterapkan guna menghindari salah pengambilan kontainer atau bisa terjadi karena barang akan diteruskan ke wilayah atau negara lain.

"Sebab terkadang beberapa barang yang dikirim ke Indonesia belum tentu akan dibongkar di sini, barang itu mungkin bisa dijual lagi nanti misalnya ke Thailand. Kondisi ini kan sebenarnya cukup dilakukan *cross docking* di pelabuhan. Nah, mestinya pelabuhan fungsinya juga untuk itu," katanya. Penerapan *cross docking* membuat truk pengangkut kontainer tidak perlu harus terlalu sering keluar-masuk pelabuhan untuk dilakukan bongkar muat dan proses *handling* yang rumit.

Selain itu, tambah Muslan, persoalan lain di pelabuhan ialah banyak kontainer kosong ditimbun di

dekat-dekat pelabuhan. "Kita mendatangkan kontainer kosong dari luar negeri masuk ke kita untuk kebutuhan ekspor. Nyatanya kita kelebihan kontainer kosong karena tidak ada ekspor maka dikirimkan lagi ke luar negeri. Itu kan biaya semua, pelayaran dikenakan biaya, depo ada biayanya, tidak ada untungnya juga maka itu yang harus dihindari sebetulnya. Idealnya satu pelayaran yang memiliki kapasitas ekspor 5.000 boks per bulan juga memiliki kapasitas impor kontainer 5.000 boks," kata Muslan.

Persoalan lainnya, berdasarkan hasil kunjungan kerja Asdeki ke beberapa pelabuhan di negara ASEAN, biaya penumpukan depo kontainer di Indonesia ini sangat murah. Karena biayanya sangat murah maka pemilik barang memiliki kecenderungan menyimpan kontainer kosongnya di Indonesia ketimbang Singapura, Thailand, atau di Malaysia. "Sudah selain biaya perbaikannya murah, *storage*-nya juga sangat murah bahkan ada beberapa yang gratis. Ini jelas tidak menguntungkan pemerintah Indonesia," tuturnya.



# SOLUSI EFISIENSI DISTRIBUSI BARANG

Naskah : Abdul Wachid, Antonius Sulistyono / Foto: Pebri Santoso

Jasa pergudangan di Indonesia semakin berkembang seiring pertumbuhan kawasan-kawasan industri. Berdasarkan data Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), sampai dengan tahun 2017 sudah berdiri 14 kawasan industri prioritas di Indonesia, yaitu Kawasan Industri Teluk Bintuni yang fokus pada industri pupuk dan petrokimia, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Palu yang fokus pada industri rotan dan agro bisnis lainnya, Kawasan Industri Morowali fokus pada industri feronikel (logam paduan besi dan nikel), Kawasan Industri Konawe fokus pada industri feronikel, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung fokus pada industri agro dan logistik, Kawasan Industri Buli yang fokus pada industri feronikel, Kawasan Industri Bantaeng fokus pada industri feronikel, Kawasan Industri Ketapang fokus pada industri alumina (aluminium oksida), Kawasan Industri Batulicin fokus pada industri besi baja, Kawasan Industri Landak fokus pada industri pengolahan karet, Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Sei Mangkei yang fokus pada industri pengolahan CPO, Kawasan Industri Tanggamus fokus pada industri maritim, Kawasan Industri Kuala Tanjung fokus pada industri alumina, dan Kawasan Industri Jorong yang fokus pada industri agro serta besi baja.

Sedangkan adanya pusat logistik berikat (PLB) diyakini akan mengurangi beban biaya logistik serta mendekatkan bahan baku produksi dengan kawasan industri. Diharapkan pemanfaatannya nanti juga akan berperan dalam mendorong peningkatan daya saing industri nasional. Berdasarkan catatan Kementerian Perindustrian saat ini sudah beroperasi 11 PLB di Indonesia dan dikelola pihak swasta, yaitu PT Cipta

Krida Bahari di Jakarta untuk mendukung industri migas dan pertambangan, PT Petrosea Tbk. di Kalimantan Timur yang mendukung industri migas dan pertambangan, PT Pelabuhan Panajam Banua Taka di Kalimantan Timur guna mendukung industri migas dan pertambangan, PT Kamadjaja Logistics di Jawa Barat untuk mendukung industri makanan dan minuman, PT Toyota Motor Manufacturing Indonesia di Jawa Barat untuk mendukung industri otomotif, PT Agility International di Jakarta dan Jawa Barat untuk mendukung industri *personal care/home care*, PT Gerbang Teknologi Cikarang (Cikarang Dry Port) di Jawa Barat yang mendukung industri tekstil, PT Dunia Express di Jakarta dan Jawa Barat guna mendukung industri tekstil, PT Khrisna Cargo International di Bali yang mendukung industri kecil dan menengah, PT Vopak Terminal Merak di Banten yang mendukung industri tekstil sintetis/bahan kimia, serta PT Dahana di Jawa Barat untuk mendukung industri migas dan pertambangan.

Menurut Ketua Umum DPP Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki) Muslan AR, sejatinya PLB merupakan tren yang baru yang dulu lebih dikenal dengan sebutan kawasan gudang berikat. "Sebetulnya PLB itu tidak berbeda dengan kawasan berikat lainnya yang kecil. Di sana selain ada gudang di dalamnya juga ada lapangan penumpukan termasuk untuk fungsi *cross docking*. Sebetulnya PLB cakupannya lebih kecil dibandingkan CDP (Cikarang Dry Port), sebab CDP lingkungannya lebih luas karena penanganannya sampai ke masalah *transporters* sementara PLB hanya bersifat kegiatan di dalam kawasan itu sendiri," kata Muslan.



Ilustrasi (Pebri)

Ketua Umum DPP ALFI, Yukki Nugrahawan Hanafi mengatakan bahwa sebetulnya yang harus didorong menyangkut pergudangan di PLB adalah bagaimana *finished product* itu bisa segera dilakukan perizinannya, tentunya dengan pengawasan yang sangat ketat. "Seperti mengenai pola ekspor-impornya dan juga mendorong fungsi pergudangan di PLB untuk melakukan pola *transshipment* agar dapat mendukung kegiatan UKM di daerahnya terutama yang berkaitan dengan ekspor. Tujuannya supaya kita juga bisa menekan kegiatan-kegiatan barang yang memang di luar dari ketentuan perundang-undangan," ujar Yukki.

Sedangkan Ketua Supply Chain Indonesia (SCI) Setijadi berpendapat bahwa PLB adalah gudang logistik multifungsi untuk menimbun barang impor atau lokal serta untuk melakukan kegiatan reekspor, dengan kemudahan fasilitas perpajakan seperti

penundaan pembayaran bea masuk dan tidak dipungut Pajak Pertambahan Nilai (PPN) dan/atau Pajak Penjualan atas Barang Mewah (PPnBM), serta menawarkan fleksibilitas operasional lainnya. "PLB bisa sekaligus berfungsi sebagai *hub* dengan melakukan penerimaan barang impor atau lokal dari beberapa pemasok dan kemudian mengirimkan barang-barang tersebut ke beberapa perusahaan yang membutuhkannya," kata Setijadi.

Ada istilah di dunia logistik saat ini yang disebut dengan properti logistik. Fasilitas properti logistik itu antara lain untuk pergudangan, termasuk menyediakan lahan parkir bagi kendaraan angkutan barangnya mulai dari mobil boks sampai truk-truk besar. "Penyewaan pergudangan atau lahan untuk pergudangan itu trennya semakin tumbuh, baik itu gudang terbuka atau gudang tertutup. Artinya, industri pergudangan itu boleh disebut sebagai sebuah kegiatan properti yang punya nilai tambah. Karena di dalam gudang itu ada kegiatan penimbangan dan kegiatan *packaging*, sementara *packaging* juga polanya ada *repackaging* dari pengiriman yang besar ke pengiriman yang kecil untuk masuk ke *store*," ucap Yukki.

## DISTRIBUTION CENTER

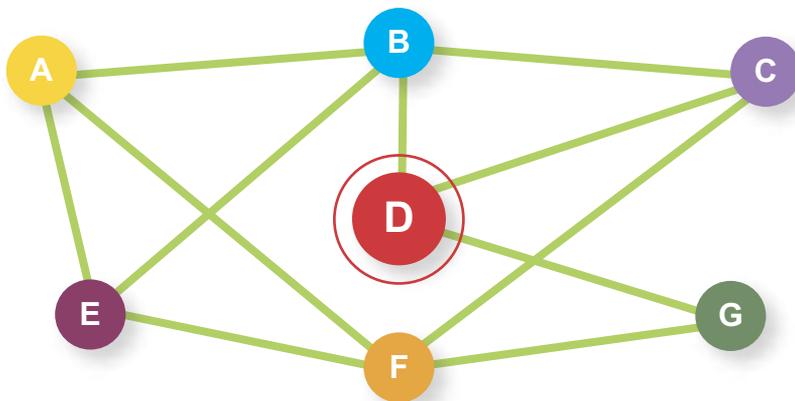
Supply Chain Indonesia (SCI) berpendapat bahwa *hub and spoke* merupakan model yang dikembangkan untuk mengefisienkan proses dan biaya transportasi atau distribusi barang. "Model sistem distribusi ini diterapkan untuk memperbaiki sistem *point-to-point* yang dilakukan dengan melakukan pengiriman barang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya tanpa terlalu memperhatikan aliran atau rute pengiriman barang secara keseluruhan. Dengan sistem *point-to-point* ini, frekuensi pengiriman barang secara keseluruhan menjadi tinggi dan berdampak pada total biaya distribusi," kata Setijadi, Ketua SCI.



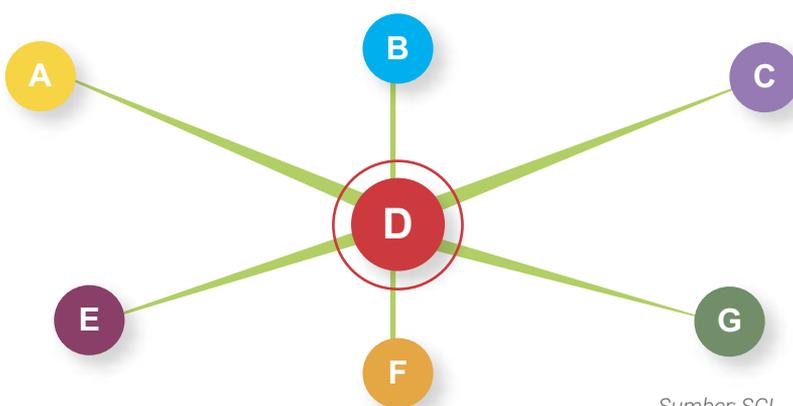
Setijadi

Ketua Supply Chain Indonesia

### Sistem "Point-to-Point"



### Sistem "Hub-and-Spoke"



Sumber: SCI

Setijadi menjelaskan, model *hub and spoke* dikembangkan dengan memperhatikan keseluruhan lokasi asal maupun lokasi tujuan pengiriman barang. Pengiriman barang dari suatu lokasi ke lokasi yang lain, lanjutnya, dilakukan dengan menggunakan suatu lokasi yang berfungsi sebagai *hub* atau pusat kegiatan pendistribusian barang, serta beberapa lokasi asal dan

beberapa lokasi tujuan sebagai *spoke*. "Dengan sistem ini, efisiensi dapat dicapai melalui frekuensi pengiriman barang yang lebih rendah. Selain itu, tingkat penggunaan armada menjadi lebih baik pada rute jarak jauh. Pemilihan kapasitas armada pada suatu rute juga dapat disesuaikan dengan volumenya. Model *hub and spoke* sangat penting untuk dikembangkan di Indonesia karena wilayah Indonesia yang sangat luas dan kondisi geografi Indonesia yang merupakan negara kepulauan," ujarnya.

Dalam logistik dan manajemen rantai pasok terkait produk jadi, kegiatan pengorganisasian yang efektif terhadap arus barang dari titik asal ke titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan membutuhkan *distribution center*. Jika dikaitkan dengan konsep *hub and spoke*, menurut Yukki, dalam jaringan distribusi terdapat pihak penyedia dan penyalur barang yang masing-masing pasti memerlukan gudang. Mulai dari produsen, distributor,

pasar induk dan pasar tradisional, bahkan minimarket pasti memiliki gudang sendiri. "Jadi gudang merupakan salah satu sentral dalam infrastruktur logistik, hanya jenis komoditasnya saja yang berbeda-beda dan tidak bisa semua komoditas itu berada dalam satu *main warehouse* yang sama. Sebab arahnya nanti akan seperti *distribution center* dan menyesuaikan per komoditas dan tidak bisa digabung semuanya dalam satu kawasan. Seperti untuk *consumer goods* ya dikhususkan untuk produk *consumer goods* saja, tidak boleh dicampur. Misalnya gudang Lotte, Lotte itu merupakan *main warehouse* atau *distribution center*-nya, karena pengertian *distribution center* dan *main warehouse* itu sama," kata Yukki.

Menurut M. Taufik Natsir, *distribution center* sudah lama digunakan untuk menunjang strategi distribusi baik *consumer goods* maupun *industrial goods*. Namun umumnya industri *consumer goods* yang lebih banyak menggunakan *distribution center*, karena memerlukan tahapan penyimpanan produk sebelum dijual ke konsumen. "Pola yang diterapkan biasanya adalah dalam satu area atau *region* tertentu dibuat *distribution center* yang akan melayani *customer* di sekelilingnya. Ada beberapa pertimbangan perusahaan dalam membuat *distribution center* di antaranya jumlah *distribution center* yang akan dibangun, lokasi *distribution center*, *customer* yang akan dilayani, pola *order customer*, pola *resupply* produk dari pabrik, pola transportasi dan infrastruktur yang diperlukan, dan jumlah *inventory* yang akan di-maintain di *distribution center* tersebut," ucap *Managing Director* Logistics Plus ini.



SOLE AGENT

**PT. DWI MULTI MAKMUR**

4Q: Quality, Qualify, Quantity dan Quick Service

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

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

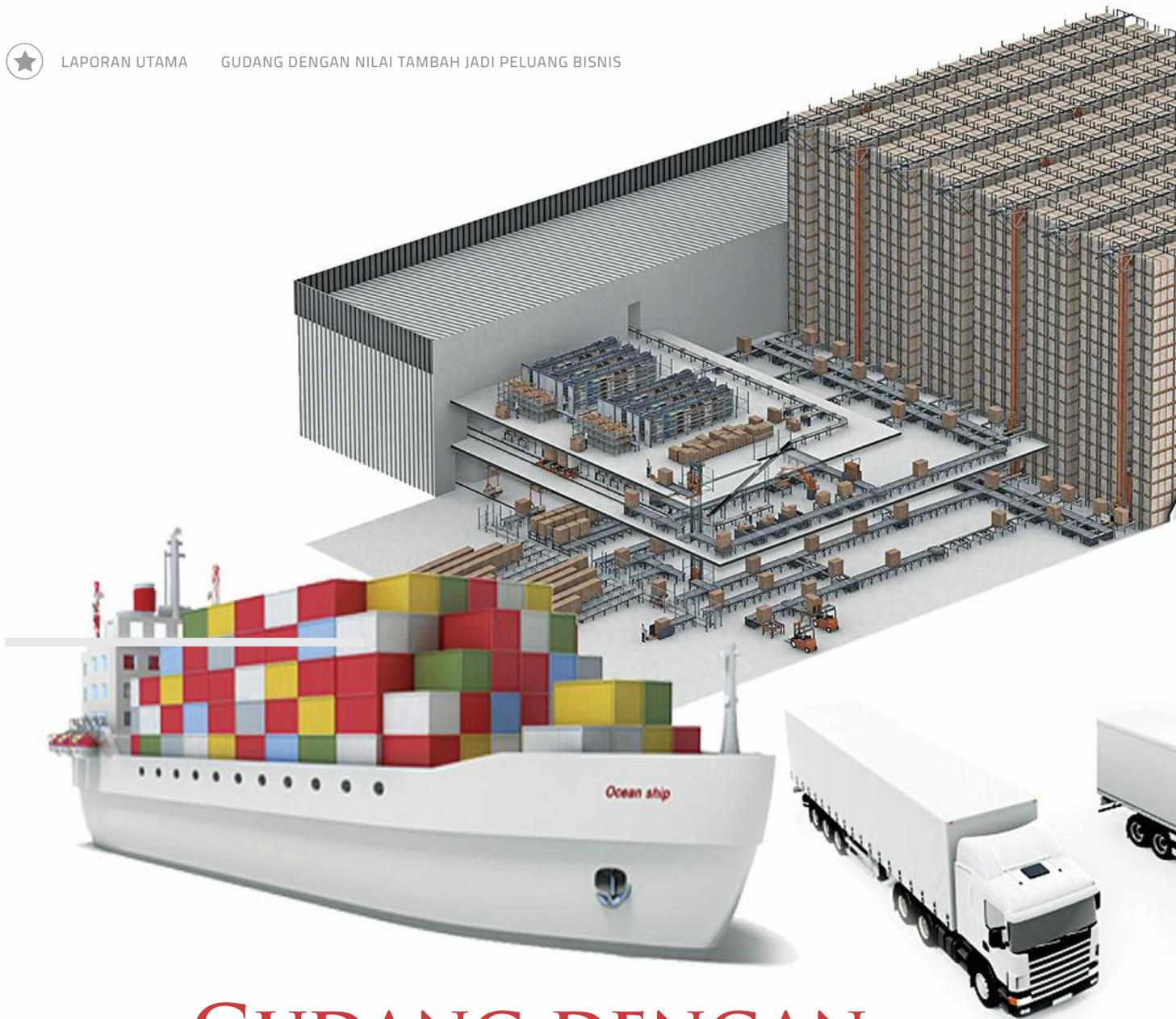
email : [info@dwimultimakmur.com](mailto:info@dwimultimakmur.com), [dmm@cbn.net.id](mailto:dmm@cbn.net.id) website : [www.dwimultimakmur.com](http://www.dwimultimakmur.com)



— No. 1 —

**BRAND & QUALITY**

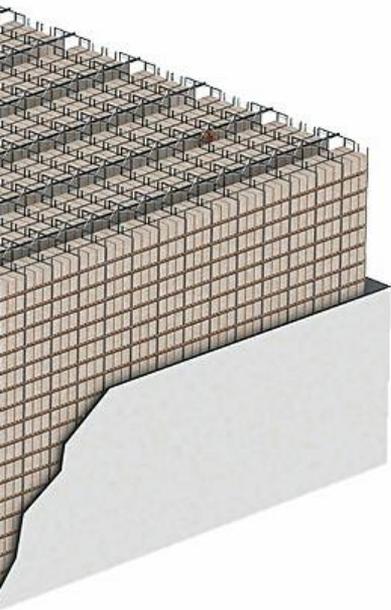
Let our sincereness and specialized technique  
be always with you



# GUDANG DENGAN NILAI TAMBAH JADI PELUANG BISNIS

Naskah : Antonius Sulistyono / Foto : Pebri Santoso

Jasa pengelolaan pergudangan merupakan entitas bisnis yang meliputi infrastruktur dan fisik gudang, serta jasa yang ditawarkannya. Pada dasarnya, industri pergudangan merupakan rangkaian dalam sistem rantai pasok (*supply chain management*) sehingga proses bisnisnya tidak dapat terlepas dari kerangka rantai pasok itu sendiri. Jika proses bisnis dan industri yang semakin dinamis dan terhubung dengan pasar global dilakukan tanpa menggunakan jasa pengelola pergudangan, maka proses bisnis yang terjadi adalah seperti ilustrasi berikut. Dalam



**Sahat Simatupang**

Sekjen APBMI

---

perdagangan, eksportir dari luar negeri mengirim barang ke perusahaan di Indonesia secara langsung kepada perusahaan/manufaktur. Tantangan yang akan dihadapi antara lain penanganan penerimaan produk/barang dengan jalur yang panjang, manajemen biaya transportasi yang tinggi, pengaturan *inventory* dan pergudangan yang relatif rumit, terutama pada saat mendesak. Hal serupa juga akan terjadi pada saat perusahaan/manufaktur di Indonesia akan menjual produknya ke pasar dalam negeri/ekspor. Dengan demikian, perusahaan/manufaktur umumnya menghadapi permasalahan seperti waktu pengiriman (*lead-time*) yang tidak stabil, biaya yang tinggi, dan ketatnya sirkulasi pergudangan.

Sementara jika kegiatan industri dilakukan dengan menggunakan jasa pergudangan, maka proses yang terjadi adalah sebagai berikut. Dalam perdagangan, eksportir dari luar negeri mengirim barang ke perusahaan di Indonesia melalui jasa pergudangan yang terintegrasi, untuk kemudian dikelola sebelum dikirim ke perusahaan/manufaktur. Jasa pergudangan juga dapat mengelola persediaan sesuai dengan kebutuhan perusahaan/manufaktur dalam mengelola permintaan dari pelanggan. Dengan demikian, perusahaan/manufaktur dapat lebih fokus pada proses produksi dan biaya logistik (terutama biaya *inventory*) dapat ditekan. Secara keseluruhan, *lead-time* dalam pengiriman dipersepsikan lebih stabil dan manajemen persediaan relatif lebih terkelola dengan baik, sehingga pada akhirnya biaya dapat ditekan. Hal ini dikarenakan penyedia jasa pergudangan dapat mengelola portofolio stok dan pengiriman sehingga biaya yang dihasilkan relatif lebih rendah.

Menurut Sekjen Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia (APBMI) Sahat Simatupang, masih terbatasnya fasilitas gudang sementara di pelabuhan khususnya muatan curah dan *general cargo* membuat pembongkaran barang cenderung *truck losing* atau barang langsung muat ke truk. Kondisi ini membuat bongkar muat semakin lama karena jumlah dermaga dengan jumlah datang tidak sebanding. Imbasnya terjadi antrian truk yang berdampak kemacetan pada akses masuk ke pelabuhan. "Saat ini khusus di Pelabuhan Tanjung Priok saja terdapat sekitar 17 perusahaan bongkar muat yang menangani muatan curah dan *general cargo*. Sedangkan untuk kontainer sepenuhnya bongkar muatnya ditangani Pelindo. Jumlah tersebut sebenarnya sudah cukup kebutuhan arus barang, hanya saja yang jadi masalah tidak adanya gudang menghambat proses bongkar muat. Pelindo tidak perlu menambah dermaga, cukup menyediakan gudang saja," kata Sahat.

---

Tipe Gudang	Tujuan	Tipe Produk	Lokasi
Inland Container Depot	Menangani produk yang dikhususkan untuk ekspor/impor	Produk dengan kargo/container	Umumnya dekat dengan/di pelabuhan
Rail side warehouse	Menyediakan fasilitas pergudangan bagi perusahaan melalui infrastruktur rel. Biasanya memfasilitasi bongkar muat dari moda kereta.	Umumnya produk curah seperti semen, pupuk, <i>grain</i> , dan produk perkebunan	Daerah konsumen dan pelabuhan
Bonded Warehouse	Menyediakan penangguhan bea impor melalui penyediaan penyimpanan sementara produk impor (bahan baku) yang digunakan untuk produk ekspor	Barang impor (umumnya bahan baku)	Dekat dengan pelabuhan dan area industri
Retail Distribution Center	Menyediakan pelayanan bagi produk ritel sebelum didistribusikan ke toko eceran (termasuk pemberian nilai tambah)	Produk ritel dan barang konsumen	Area konsumen
Service parts distribution center	Menyediakan jasa penyimpanan suku cadang dan barang peralatan berat (mesin industri)	Suku cadang dan peralatan mesin	Area industri
Gudang industry	Menyediakan penyimpanan dan distribusi produk jadi yang digunakan oleh perusahaan lain sebagai bahan baku	Barang jadi yang digunakan oleh industri lain seperti kemudi untuk dipakai industri otomotif	Area industri
3PL warehouse	Menyediakan jasa pengelolaan gudang secara keseluruhan bagi industri (termasuk nilai tambah, distribusi, dan konsolidasi)	Beragam	Area industri dan konsumen
Gudang primer ( <i>godown</i> )	Menyediakan penyimpanan berupa gudang primer yang umumnya masih sangat tradisional	Beragam	Area industri dan konsumen
Cold storage warehouse	Menyediakan jasa penyimpanan dan pengelolaan produk dengan teknologi pendingin	Produk pangan	Area konsumen dan pelabuhan
Foodgrain warehouse	Menyediakan jasa penyimpanan dan distribusi produk padi-padian	Produk padi-padian seperti beras, gandum, dan sebagainya	Area pertanian
Air cargo warehouse	Menyediakan fasilitas pergudangan untuk perusahaan yang menggunakan jaringan transportasi udara	Produk yang mudah rusak, bernilai tinggi	Bandar udara

Sumber : Baijal (2014)

## Gudang Komoditas

Gudang komoditas merupakan gudang yang dikhususkan untuk menyimpan produk primer seperti pertanian dan pertambangan. Untuk gudang komoditas, faktor-faktor yang merupakan kekuatan adalah ketersediaan lahan untuk pengembangan, efisiensi distribusi yang dicapai dalam sistem rantai pasok, kesadaran (*awareness*) industri terhadap pentingnya jasa pergudangan dalam sistem distribusi, serta efektivitas regulasi. Sementara faktor-faktor yang merupakan kelemahan adalah kurangnya *awareness* dari lembaga pendidikan maupun lembaga sertifikasi profesi terhadap kebutuhan SDM yang kompeten di bidang jasa pergudangan. Selain itu, kepatuhan industri jasa pergudangan terhadap standar terkait SHE (*safety, health, environment*) juga belum meningkat signifikan. Padahal peluang dalam industri jasa pergudangan ini sangat menjanjikan terlebih dengan adanya permintaan jasa pergudangan yang semakin berkembang pada era perdagangan *e-commerce* dewasa ini, serta banyaknya investasi asing baik langsung atau melalui kemitraan.

Produk komoditas seperti pangan (beras dan gula) dan sarana pertanian (pupuk) sudah mulai dikelola oleh jasa pergudangan yang umumnya dilakukan oleh koperasi, pengelola gudang SRG, dan pelaku swasta. Mengacu pada jenis jasa pergudangan pada studi Baijal (2014) berjudul *A Definitive View on Mumbai and Pune Warehousing Market*, tipe gudang yang digunakan oleh jasa pergudangan komoditas adalah gudang primer, gudang pendingin (*cold storage*), dan gudang pangan (*food grain*) yang dapat berbentuk silo.

Sementara berdasarkan karakteristiknya, beberapa penyedia jasa pergudangan untuk komoditas pangan dan pertanian merupakan *third party logistics* (3PL) yang sudah memiliki sistem yang terintegrasi antara pengelolaan pergudangan, distribusi dan transportasi, dan bahkan penanganan impor. Namun penyedia jasa pergudangan non-3PL relatif masih mendominasi, di mana pada umumnya penyedia jasa pergudangan hanya berfokus pada penyediaan tempat penyimpanan dengan penciptaan nilai tambah seadanya seperti *packaging, grading*, dan keamanan barang selama disimpan.

Sedangkan jika dilihat dari aktivitasnya, pengelolaan gudang dilakukan dengan relatif efisien namun belum sepenuhnya menggunakan teknologi modern. Sebagai contoh, proses *loading/unloading* umumnya dilakukan secara manual dengan tenaga manusia, proses penerimaan dan pencatatan barang dengan perangkat lunak yang umum digunakan seperti Ms Office. Namun untuk perusahaan besar, proses penerimaan dan pencatatan sudah menggunakan sistem manajemen gudang yang *customized*. Untuk proses penyimpanan, pelaku usaha jasa pergudangan skala kecil umumnya menggunakan palet sederhana dengan penumpukan produk (*stacking*) yang dilakukan dengan tenaga manusia. Sementara untuk perusahaan jasa pergudangan yang relatif besar, proses penyimpanan sudah menggunakan *forklift* dengan *stacking* yang sesuai standar yang umumnya mengacu pada Standar Nasional Indonesia (misal pada produk beras) atau standar umum yang disyaratkan produsen (misal pada produk pupuk).

## Gudang Non-Komoditas

Gudang non-komoditas merupakan gudang yang menyimpan produk non-pertanian dan pertambangan. Faktor yang menjadi kekuatan dari gudang non-komoditas seperti ketersediaan lahan untuk pengembangan, efisiensi distribusi yang dicapai dalam sistem rantai pasok, dan efektivitas regulasi. Sementara faktor kelemahannya hampir serupa dengan yang terjadi pada gudang komoditas. Produk non-komoditas seperti produk-produk manufaktur misalnya suku cadang kendaraan, tekstil, plastik, dan produk kimia sudah mulai dikelola oleh jasa pergudangan yang umumnya dilakukan oleh perusahaan swasta berskala besar. Beberapa di antaranya bahkan merupakan perusahaan berskala global dan merupakan unit bisnis dari perusahaan manufakturnya. Sementara jika mengacu pada jenis jasa pergudangan pada studi Baijal (2014), tipe gudang yang digunakan oleh jasa pergudangan komoditas adalah *service part distribution center*, *bonded warehouse* yang khusus menangani bahan baku yang berasal dari impor, *retail distribution* termasuk pusat distribusi, dan *in-land container* yang terkait jasa pergudangan yang mengelola kontainer.

Sementara berdasarkan karakteristiknya, penyedia jasa pergudangan untuk produk non-komoditas sudah merupakan *third party logistics* (3PL) dengan sistem yang terintegrasi antara pengelolaan pergudangan, distribusi dan transportasi, dan bahkan penanganan impor (*import handling*). Bahkan, beberapa di antaranya merupakan 4PL dengan aktivitas pengelolaan persediaan secara langsung di industri manufaktur. Sedangkan jika dilihat dari aktivitasnya, pengelolaan gudang untuk produk non-komoditas oleh pelaku usaha jasa pergudangan terdiri dari bongkar muat barang (*unloading*), penerimaan (*receiving*), penyimpanan (*storing*), persiapan pengiriman, dan muat barang untuk dikirim ke pelanggan (*loading to end user*). Proses aktivitas pergudangan dilakukan secara efisien dengan menggunakan teknologi modern. Sebagai contoh, proses *loading/unloading* dilakukan dengan menggunakan *forklift*, proses penerimaan dilakukan dengan menggunakan *warehouse management system* (WMS) dimana barang yang diterima dicatat dengan sistem *barcode*, serta proses penyimpanan dilakukan dengan *forklift* khusus atau dengan teknologi robot yang terprogram dengan sistem tertentu.

Selain itu, banyak gudang penyimpanan yang mempunyai nilai barangnya mahal seperti gudang-gudang penyimpanan produk *fashion* seperti jam tangan merek ternama. Ini juga salah satu pasar yang peluangnya masih cukup besar untuk lebih dikembangkan, karena di luar negeri itu sampai dengan layanan *ironing* atau menyetrিকা itu sudah dilakukan oleh para pelaku atau perusahaan logistik di sana. "Jadi masih banyak peluang yang dapat dilakukan oleh perusahaan-perusahaan logistik di Indonesia dalam rangka menunjang kegiatan industri dan kegiatan perdagangan. Hanya saja kita harus lebih jeli, karena sekarang eranya sudah keterbukaan dan persaingannya sudah sangat bebas pasti arahnya akan ke arah yang lebih kompetitif. Orang akan menuntut pelayanan maksimal dengan volume yang tinggi tapi dengan biaya yang seefisien mungkin," kata Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI).

Namun begitu, menurut Yukki, pergudangan untuk barang dengan nilai *value* tinggi diperlukan tingkat sekuriti yang tinggi. Biasanya lokasinya terpisah dan tertutup serta akan melakukan cek dan ricek untuk setiap orang yang keluar-masuk dari gudang tersebut, karena kalau terjadi kerusakan atau kehilangan barang maka pihak dari pengelola pergudangan atau perusahaan logistik terkait yang harus bertanggung jawab, dan ada baiknya bangunan gudang berikut isinya diasuransikan.



# SERTIFIKASI PERUSAHAAN ANGKUTAN JADI SOLUSI KESELAMATAN BERLALU LINTAS

Teks : Citra D. Vresti Trisna  
Foto : Pebri Santoso



Direktur Keuangan Logistik Insan Prima Kyatmaja Lookman mengatakan, realisasi dari wacana sertifikasi perusahaan penyedia jasa angkutan sudah semakin dekat sejak beberapa anggota Aprindo bersama Korlantas Polri, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, dan Kementerian Perdagangan menghadiri undangan ASEAN Trucking Federation Conference 2017 di Thailand. Kunjungan ke Thailand tersebut juga dimanfaatkan untuk melihat GPS Center dan Q Certificates. Menurut Kyat, Indonesia harus belajar banyak mengenai standar keselamatan dan sertifikasi perusahaan penyedia jasa angkutan pada Thailand.

Menurut Kyat, salah satu hal yang perlu dicontoh dari Thailand adalah mewajibkan penggunaan GPS pada kendaraan. Selain untuk mengontrol kendaraan, GPS juga digunakan untuk menyalakan kendaraan. "SIM yang dimiliki sopir itu ditempelkan ke GPS untuk menyalakan kendaraan. Sehingga ketika ada pelanggaran aturan lalu lintas, pengemudi akan mendapat peringatan dan bisa langsung ditilang. GPS itu juga dimanfaatkan untuk merekam cara berkendara sopir untuk dievaluasi setiap bulan," katanya.

---

la juga menuturkan bila di Indonesia sudah waktunya tidak lagi menjadikan rem blong sebagai kambing hitam dan hanya menyalahkan sopir. Menurutnya, pihak yang juga harus bertanggung jawab meminimalisasi kecelakaan di jalan adalah transporter dan juga pemilik barang. Menurutnya, kalau dari satu sopir *error*, masalah yang ada hanya satu sopir, sedangkan kalau satu pengusaha *error*, maka yang bermasalah adalah semua kendaraan di perusahaan tersebut. Kyat mengaku saat ini Aprindo sedang fokus pada meningkatkan profesionalitas pengusaha.

Kyat menilai, salah satu cara mengurangi masalah di dalam angkutan barang, terutama yang berkaitan dengan keselamatan adalah dengan tidak membiarkan pengusaha abal-abal ikut bermain di bisnis angkutan. Karena, menurut dia, dampak sosial dan lingkungan yang ditimbulkan apabila terjadi kecelakaan itu cukup besar.

"Kalau sopir ditanya, berapa korban yang pernah ditabrak sopir truk, mungkin jawabnya bisa ada dan bisa tidak. Tapi kalau ditanya berapa jumlah korban meninggal yang disebabkan oleh perusahaan angkutan, itu pasti ada. Itu mengapa kami anggap penting sertifikasi di sisi pengusaha. Kami belajar banyak dari Thailand tentang sertifikasi perusahaan angkutan barang semacam ISO tapi untuk transporter terkait dengan *maintenance customer, management*, terkait waktu, pemeliharaan kendaraan," ujarnya.

Pemisahan antara pengusaha angkutan abal-abal dan bukan, kata Kyat, dilakukan oleh praktisi, akademisi, pemerintah dan asosiasi yang diwakili oleh Aprindo. Ia berharap agar sertifikat kualitas perusahaan segera direalisasikan. Menurutnya, sudah waktunya perusahaan angkutan lebih profesional dalam bekerja.

Menanggapi wacana sertifikasi perusahaan penyedia jasa angkutan, Kepala Bidang Penegakan Hukum Korlantas Polri Chryshnanda mengatakan sertifikasi perusahaan penyedia jasa angkutan diharapkan segera direalisasikan. Menurut dia, sudah waktunya perusahaan angkutan memiliki standar yang baik agar keselamatan di jalan bisa terealisasi. Karena tugas untuk meningkatkan keselamatan di jalan adalah tugas bersama, baik regulator, pemilik barang, dan transporter.

"Aprindo juga harus menginspirasi dan mendorong anggotanya untuk berbuat sesuai dengan ketentuan hukum yang ada serta membantu membuat *one gate system* dan meningkatkan kualitas keselamatan dan membuat pendidikan sertifikasi yang baik. Pemangku kepentingan ini dituntut mempunyai semangat yang sama bahwa untuk pengangkutan barang dalam logistik harus agar aman tertib dan lancar," katanya.

Penyelenggaraan sertifikasi perusahaan angkutan ini merupakan pendukung dari sertifikasi profesi, khususnya pengemudi yang sudah ada dan diselenggarakan BNSP. Namun, yang perlu dipertanyakan adalah apakah sertifikasi profesi tersebut sudah benar-benar menjadi *core value* para sopir dalam menjalankan tugasnya mengirim barang. Karena itu Chryshnanda berharap agar Aprindo menyelenggarakan sertifikasi dengan *output* yang jelas. Dengan kata lain, ketika sopir bekerja harus memiliki kesadaran bila dirinya membawa aset yang besar dan meyakini bila kecelakaan yang ditimbulkan olehnya dapat merugikan diri sendiri, perusahaan, dan pengguna jalan lain.

"Toilet saja sudah ada standar Amerika apalagi pengusaha dan perusahaan angkutan angkutan kok tidak berstandar. Artinya standar inilah yang akan menunjukkan profesionalitas pengusaha angkutan, akuntabilitas, peran dan kepedulian akan keselamatan," ujarnya.

Menurut Krisnanda, perusahaan tak berstandar adalah petaka baru. Karena hal utama yang harus diperhatikan pengguna jalan adalah kepekaan, kepedulian, dan kepatuhan pada aturan yang berlaku. Selain itu, menurut dia, lalu lintas adalah urat nadi kehidupan. Kemudian lalu lintas adalah cermin budaya bangsa dan menunjukkan modernitas.



## Chryshnanda Dwilaksana

Kepala Bidang  
Penegakan Hukum  
Korlantas Polri

Kebutuhan sertifikasi perusahaan penyedia jasa logistik di Indonesia, sudah cukup mendesak. Karena selama ini penyelenggaraan keselamatan di Indonesia masih bersifat parsial, manual, dan konvensional. Untuk keluar dari situasi ini, Chryshnanda mengaku telah membangun sistem yang terpadu untuk meningkatkan keselamatan di jalan. Menurutnya, penanganan secara manual, tidak akan dapat mengantisipasi dan memprediksi kecelakaan.

"Dengan adanya sistem terpadu, akan ada *back office*, aplikasi, dan jaringan yang dapat memberikan solusi apabila terjadi permasalahan. Kalau saat ini sudah ada e-tilang yang akan jadi bagian penting membangun budaya tertib berlalu lintas, meningkatkan kualitas keselamatan, dan menurunkan fatalitas korban kecelakaan. Penegakan hukum memberi bagian untuk keselamatan karena ini merupakan pencegahan dan memberikan solusi," papar Chryshnanda.

Chryshnanda menambahkan, pihaknya juga telah memiliki sistem Komunikasi, Koordinasi, Kendali Operasi serta Informasi Terpadu (K3-I), serta sistem Integrated Road Safety Management System. Sistem tersebut akan dibangun pihak kepolisian untuk pengemudi dan kendaraan di jalan. Hal ini dimaksudkan agar kendaraan yang dipakai di jalan akan memiliki *record* baik, terutama yang menyangkut cara mengemudi dan perilaku berlalu lintas.

"Sudah waktunya untuk kami tidak menghakimi kecelakaan karena rem blong, karena nantinya akan ada *record* yang meliputi *general check up*, perawatan dan *medical report* kendaraan dilakukan di bengkel yang benar atau yang asal-asalan. Karena antara kendaraan dan juga pengemudi adalah dua hal yang tidak dapat dipisahkan," imbuhnya.

## Pendidikan Tertib Berlalu Lintas sejak Dini

Hambatan pada peningkatan keselamatan berkendara, terutama angkutan barang, kata Chryshnanda, masih terkendala pada tiadanya kesepakatan bersama terkait standardisasi. Selain itu, tingginya pelanggaran aturan lalu lintas juga menjadi penghambat peningkatan keselamatan berkendara adalah karena penanganannya yang masih parsial. Padahal penanganan lalu lintas harus *one stop service* dan ditangani secara transparan, akuntabel, dan harus meminimalisasi penyimpangan.

---

”Orang Indonesia itu bangga kalau melanggar. Alasan dari kesenangan mereka melanggar adalah karena ketidaktahuan. Tahap mengubah itu adalah memberikan pemahaman agar mereka tahu, memahami, memanfaatkan dan mengembangkan. Jadi bukan masalah mentalitas dan mereka harus kami sadarkan bila keselamatan adalah yang utama,” katanya.

---

Untuk mengatasi kendala tersebut, Chrisnada mengaku bila pihaknya telah menyusun kurikulum dalam pembangunan pola pikir untuk meningkatkan keselamatan di jalan, di antaranya edukasi, infrastruktur, sistem uji, dan penegakan hukum. Kurikulum tersebut dibuat tidak hanya untuk perusahaan angkutan, melainkan kepada seluruh masyarakat yang menjadi pengguna jalan.

Terkait edukasi, pihak Korlantas telah menyiapkan kurikulum pendidikan untuk anak SD sampai mahasiswa, di antaranya program *road safety*, polisi sahabat anak, polisi kecil, cara aman ke sekolah, patroli keamanan sekolah, Saka Bhayangkara lalu lintas, *safety reading* dan *safety driving*, *police go to campus*, *police go to school*. Di sisi infrastruktur, Korlantas telah menyiapkan infrastruktur yang mencakup sistem kontrol untuk meminimalisasi dampak kecelakaan dan kalau pun terjadi kecelakaan dampak yang ditimbulkan tidak terlalu besar.

Sedangkan sistem uji berkaitan dengan pengurusan Surat Izin Mengemudi (SIM). Dalam hal ini SIM dikeluarkan untuk pengemudi yang dinyatakan lulus uji administrasi, kompetensi, simulasi, teori dan yang bersangkutan dianggap memiliki kepekaan, kepedulian akan keselamatan baik bagi dirinya dan orang lain. Pengemudi yang ingin mendapatkan SIM harus memiliki kesadaran penuh, terutama sopir truk, di mana kecelakaan yang ditimbulkan bisa merugikan diri sendiri, orang lain, dan menghambat produktivitas.

Menurut Chryshnanda, SIM memegang peranan penting agar para pengguna jalan adalah orang yang benar-benar layak. Untuk mengetahui kelayakan seorang pengemudi diperlukan *record* yang baik. Sedangkan untuk perpanjangan SIM dapat dilakukan dengan beberapa cara, seperti halnya perpanjangan SIM tanpa uji untuk pengemudi yang tidak banyak melanggar dan tidak lebih 12 poin, serta tidak pernah terlibat kecelakaan. Seorang pengemudi akan diuji ulang apabila pernah terlibat kecelakaan atau melanggar lebih dari 12 poin.

"Apabila pengemudi terlibat tindak pidana kejahatan, mereka akan mendapat satu poin. Pelanggaran yang berdampak pada kecelakaan dikenakan tiga poin. Kecelakaan diberikan poin lima. SIM akan dicabut sementara apabila pengemudi yang tertangkap mengemudikan kendaraan dengan kondisi mabuk, menggunakan narkoba, dan ugal-ugalan. Sedangkan untuk pelaku tabrak lari, akan kami cabut seumur hidup," urainya.

Kemudian, untuk penegakan hukum tidak lagi dilakukan dengan manual, melainkan dengan sistem *online*. Penegakan hukum secara *online* pada pengemudi di jalan, dinilai Chryshnanda lebih akurat. Dengan sistem *online*, pelanggaran lalu lintas akan otomatis terekam. "Silakan saja melanggar. Sepuluh kali mereka melakukan pelanggaran, maka sepuluh kali mereka akan kena tilang," tegasnya.

Mesin yang selalu bekerja, menandakan bisnis Anda selalu berjalan. Jika ada kendala pada mesin kendaraan Anda, akan berpengaruh terhadap bisnis dan nama baik Anda. Mobil Delvac™ pelumas mesin diesel untuk tugas berat tak hanya melindungi mesin kendaraan Anda, tapi juga diformulasikan agar mesin tetap awet. Untuk informasi lebih lanjut, kunjungi [www.mobildelvac.com](http://www.mobildelvac.com)



**Mobil Delvac™**  
Performa oleh ExxonMobil



# Menjaga Kendaraan dan Bisnis Anda selalu berjalan.

Lebih lanjut [http://lubes.mobil.com/AP-English-LCW/heavydutyoils\\_id.aspx](http://lubes.mobil.com/AP-English-LCW/heavydutyoils_id.aspx),  
untuk informasi distributor kunjungi [www.exxonmobil.com/distributorlocator](http://www.exxonmobil.com/distributorlocator) atau hubungi [pelumas@exxonmobil.com](mailto:pelumas@exxonmobil.com)



# Keselamatan Persyaratan yang Mendasari Tarif

Teks : Citra D. Vresti Trisna  
Foto : Pebri Santoso



Upaya pembenahan angkutan barang di Indonesia masih terus berlanjut. Salah satu cara membenahi angkutan barang adalah bersatunya pemangku kepentingan untuk merumuskan sertifikasi perusahaan angkutan barang. Tujuan dari pembenahan ini tidak lain adalah agar angkutan barang di Indonesia bisa berjalan sebagaimana negara maju dan bahkan setara dengan negara-negara ASEAN. Indikator keberhasilan dari pembenahan angkutan barang di semua lini, baik dari hulu sampai hilir, bisa berjalan dengan keselamatan, ramah lingkungan, dan pengelolaan perusahaan dengan cara yang profesional.

Meski begitu, regulasi dan praktik angkutan barang, dari segi keselamatan, keteraturan, dan ramah lingkungan dinilai longgar dibandingkan angkutan penumpang. Izin usaha angkutan barang masih diperuntukkan bagi angkutan B3 dan alat berat. "Kondisi ini tidak boleh diteruskan dan harus segera dibenahi. Karena dampak yang ditimbulkan bukan sembarangan dan menyangkut keselamatan akibat ketidaktaatan lalu lintas, *overload*, dan juga persaingan usaha yang tidak sehat," kata Sugihardjo, Sekretaris Jenderal Kementerian Perhubungan Indonesia.

Sugihardjo mencontohkan, perusahaan angkutan yang punya kesadaran akan keselamatan tinggi akan menggunakan kendaraan yang sudah euro empat dan memilih sopir yang terdidik. Upaya ini secara otomatis membuat tarif angkutan menjadi tinggi karena operasionalnya juga tinggi sehingga sulit bersaing dengan transporter abal-abal yang tidak memenuhi standar keselamatan lingkungan yang berani mematok harga rendah. Kondisi ini akan semakin parah apabila pemilik barang tidak memiliki *concern* terhadap unsur *safety* dan mementingkan tarif murah saja.

Ia juga menuturkan bila pengusaha abal-abal di Indonesia sudah diberikan kemudahan oleh pemerintah. Selama ini perusahaan angkutan dituntut untuk memiliki izin usaha karena tidak ada izin khusus untuk kendaraan yang lewat. **"Sekarang banyak perusahaan angkutan barang yang tidak terdaftar dan mereka memakai plat hitam dan sebagainya. Sebagai insentif, kalau mereka terdaftar sebagai perusahaan angkutan barang, nantinya kami bisa melakukan standar pelayanan dan pembinaannya dan insentif buat itu adalah plat kuning mendapatkan bea masuk dan pajak kendaraan, diskon kalau tahun lalu itu 70%, kalau sekarang 60%, baik dari biaya balik nama dan pajak kendaraan tahunan,"** katanya.

Dasar dari pembinaan, lanjut Sugihardjo, harus didasarkan pada asas manfaat. Menurutnya, apabila plat hitam tidak mendapat diskon akan mengalami biaya tinggi. Sedangkan plat kuning diberikan diskon agar transporter lainnya yang belum terdaftar segera mendaftar. Karena, menurutnya, dasar dari pemberian diskon untuk angkutan barang harus jelas di pihak Dispenda.

Terkait banyaknya pelanggaran yang terjadi di lapangan, Sugihardjo menuturkan bila saat ini sudah waktunya pemerintah ikut andil dalam pembinaan usaha agar dapat meningkatkan keselamatan lingkungan sekaligus terjadi persaingan usaha yang sehat dengan menciptakan *level of playing field* yang sama di antara transporter. Meski demikian, Sugihardjo mengaku bila pihaknya belum dapat melakukan pembinaan secara sekaligus dan menyeluruh. Karena, menurut dia, pendekatan dan pembinaan yang efektif harus berdasarkan jenis angkutan dan komoditas.

**"Angkutan peti kemas dulu kami standardisasi. Dari sisi komoditas, kami tertibkan semen, batu bara dan juga angkutan pasir. Dalam hal ini, pemerintah tidak bisa kerja sendiri jadi sudah tidak lagi eranya pemerintah itu merasa yang paling tahu dan paling benar. Teman-teman di dunia usaha, terutama komunitas itu kami libatkan tentang perumusan standardisasi pengaturan yang berdampak positif baik dari aspek di dunia usaha atau pun dari sisi peningkatan standar keselamatan dan lingkungan,"** jelasnya.



**Sugihardjo**

Sekretaris Jendral Kementerian  
Perhubungan

## Tarif Mengikuti Standar Keselamatan

Senada dengan Sugihardjo, Wakil Ketua Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) Bidang Distribusi dan Logistik Kyatmaja Kyatmaja Lookman menilai dilematis antara memprioritaskan keselamatan dengan biaya angkutan merupakan persoalan klasik. Mencari mana yang harus didahulukan, kata Kyat, seperti mencari mana yang lebih dulu antara telur dan ayam.

Kalau tarif sudah bagus, lanjut Kyat, pengusaha akan bilang kalau tarif masih kurang bagus. Bagi Kyat, tarif adalah sesuatu yang subjektif bagi masing-masing perusahaan angkutan. **"Kalau menurut saya tarif sudah bagus, belum tentu bagus bagi perusahaan lain. Jadi bukan kesadaran tarif yang harus ditekankan, tapi keselamatannya itu yang harus nomor satu dan setelahnya tarif akan menyesuaikan dengan standar yang ada,"** tuturnya.

Kyat mengaku sangat menyayangkan apabila ada pengusaha angkutan yang mengatasnamakan kompetisi harga dan memomorduakan keselamatan. Menurutnya, selama ini kebanyakan pengusaha angkutan menganggap keselamatan sebagai bagian dari biaya. Padahal, menurutnya, keselamatan adalah persyaratan yang mendasari tarif karena kecelakaan serta kerusakan barang bisa diganti dan nyawa tidak dapat diganti.

**"Karena nasib dari biaya adalah kalau tidak dikurangi, ya, dibuang. Kalau keselamatan dianggap kewajiban, contohnya apakah beli alat pemadam kebakaran itu keluar biaya tapi kalau dibutuhkan, ya, akan sangat penting. Keselamatan itu tidak mahal. Tapi kalau tidak selamat itu jauh lebih mahal. Belum lagi dengan adanya korban jiwa,"** jelasnya.

Terkait tarif angkutan, kata Kyat, bukan hanya tanggung jawab transporter, melainkan pemilik barang. Pemilik barang diharapkan dapat berempati pada transporter terkait penentuan tarif angkut. Meski demikian, ia mengaku tidak sepenuhnya menyalahkan pemilik barang karena kebanyakan dari pihak transporter yang kerap nakal meski pemilik barang mempersyaratkan keselamatan. **"Semen Padang itu sudah mengharuskan tertib tonase. Harus 11 ton persis dan akan dibayar dengan jumlah tonase sekian. Tapi perusahaan angkutan kerap keluar dari Semen Padang, muatan tersebut ditumpuk jadi dua sehingga *overtonase*,"** katanya.

Kyat juga berharap agar pemilik barang berhenti menoleransi perusahaan angkutan yang tidak taat pada keselamatan. Keselamatan merupakan hal yang wajib dimiliki dan dijadikan persyaratan agar perusahaan angkutan sadar pentingnya keselamatan. Karena, menurut dia, kalau pemilik barang masih menolelir kesalahan pemilik barang, berarti pemilik barang tersebut tidak berkeselamatan.





# KERUSAKAN BAN PADA BAGIAN BEAD

oleh:

**BAMBANG WIDJANARKO**

Independent TBR Tire Analyst



Pertanyaan atau konsultasi soal ban, kirim ke [upb.tireforensic@gmail.com](mailto:upb.tireforensic@gmail.com)

Sumber gambar : American Trucking Association, (Pirelli Tire SpA.) GiTi Tire Company. Koleksi pribadi.



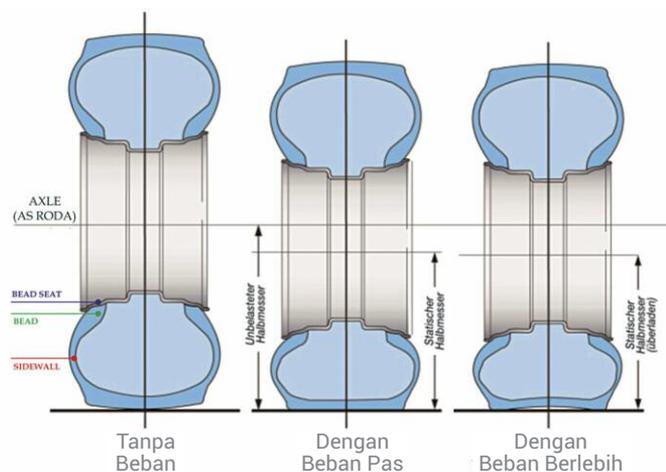
*Bead* adalah pondasi dari sebuah ban. Sebenarnya yang lebih tepat untuk dianggap sebagai pondasi dari sebuah ban adalah himpunan beberapa helai kawat baja (menyerupai sapu lidi) yang tertanam di dalam *bead area* dan biasa disebut dengan *bead wire* (kawat bead). Namun dalam bahasa sehari-hari yang sering digunakan antar teknisi ban, *bead wire* yang dibungkus oleh karet itu biasa disebut dengan *bead* saja. Mengapa *bead wire* harus terdiri dari himpunan beberapa helai kawat baja?

Mengapa tidak berupa satu batang kawat baja yang tebal saja? Karena karakter yang dibutuhkan oleh *bead wire* adalah harus kuat/ulet, namun sekaligus juga liat/lentur.

*Bead wire* berfungsi untuk menahan/pegangan kedua ujung sabuk baja (*body plies*) yang melingkari ban dan merupakan kerangka dari sebuah ban. *Bead* berfungsi untuk menjamin kekuatan pemasangan/kedudukan ban pada velg, supaya ban kokoh menyatu dengan velg dan tidak mungkin terlepas dengan sendirinya dari velg.

Diameter *bead* selalu identik dengan ukuran diameter velg yang biasanya diidentifikasi dalam satuan inci. Contoh: ban ukuran 10.00 R 20 biasanya menggunakan velg dengan ukuran 7.50 – 20. Baik ban maupun velg, keduanya mempunyai ukuran diameter yang sama, yaitu ring 20 inci.

Saat ban beroperasi pada kondisi tekanan udara yang sesuai dengan beban muatannya, *bead* (pondasi) dan *sidewall* (dinding samping) seharusnya berperan menjadi tumpuan utama untuk menanggung seluruh beban kendaraan dan muatannya. Oleh karena itu *bead area* dan *sidewall area* bisa dianggap sebagai bagian yang paling rawan/kritis dari sebuah ban, apalagi jika kendaraannya bermuatan overtonase.



Kondisi ban dengan tekanan udara yang sama, tapi dengan beban muatan berbeda.

*Bead* yang berfungsi sebagai pondasi dari sebuah ban menjadi pusat konsentrasi panas yang tersalur dari segala arah. Baik panas yang berasal dari sistem rem (*brake system*) yang mengalir melalui velg, juga panas akibat dari gesekan/friksi antara telapak ban (*tread*) dengan permukaan jalan yang mengalir melalui *sidewall*.

Mengingat pentingnya peran dari *bead* dan *sidewall*, maka kedua bagian ini butuh perhatian khusus. Agar *bead area* dan *sidewall area* tidak mengalami masalah dalam operasionalnya, maka sangat perlu untuk menjaga kestabilan dan ketepatan ukuran tekanan udara di dalam ban. Sopir harus senantiasa memperhatikan dan menjaga agar tidak sampai terjadi kekurangan tekanan udara dalam ban. Karena tekanan udara yang terlalu rendah dapat mengakibatkan *bead* selalu bergerak-gerak/bergesekan dan tidak dapat duduk dengan mantap pada *bead seat* (tempat duduk *bead* pada

velg), sehingga memicu timbulnya panas yang berlebihan pada *bead*. Kekurangan tekanan udara juga mengakibatkan defleksi yang berlebihan pada *sidewall* yang pada akhirnya juga akan menambah produksi panas dan memprovokasi timbulnya berbagai macam permasalahan pada ban. Kuncinya, pada kendaraan bermuatan beban berat perlu diusahakan agar bagian *sidewall* tidak sering berdenyut/defleksi dan bisa *se-rigid* (kaku) mungkin. Caranya adalah dengan menambah tekanan udara dalam ban.

Sering terjadi sopir merasa bingung mengapa pada jalanan yang lurus dan rata tiba-tiba *bead area* mengalami keretakan. Mengapa justru bukan ketika kendaraan sedang berada di medan naik turun dan berkelak kelok? Sopir sering sekali terkecoh dalam situasi seperti ini.

Sebenarnya panas yang berlebihan diperoleh *bead* pada saat berada di medan jalan yang naik-turun dan berkelak-kelok akibat dari defleksi dan penggunaan rem yang

berlebihan pada medan jalan naik turun dan berkelak-kelok. Namun, udara panas yang terperangkap dalam *bead area* tidak terdeteksi oleh sopir, karena pada permukaan dinding ban temperatur karetnya cuma hangat saja. Sementara *bead wire* (kawat *bead*) yang berada di dalam *bead area* sudah bersuhu sangat panas dan mengakibatkan karet yang membalut *bead wire* sudah mendidih dan berubah wujud seperti jelly (bubur).

Jika keadaan seperti ini tidak disadari oleh sopir dan kendaraan dipaksakan untuk berjalan terus tanpa beristirahat dahulu, pasti akan menyebabkan keretakan pada *bead area* atau terlepasnya lapisan *chafer* atau terlepasnya lilitan *body plies* pada *bead wire*. Maka dari itu, sangat penting bagi sopir untuk senantiasa mengistirahatkan kendaraannya ditengah-tengah atau setelah melintasi medan jalan yang naik turun dan berkelak kelok. Juga sebaiknya sopir berusaha membiasakan diri untuk banyak menggunakan *exhaust brake* (rem angin) pada kondisi jalan seperti itu.

Marilah kita bahas sebagian permasalahan yang paling sering/umum terjadi dari sekian banyak permasalahan yang ada pada *bead*, karena tidak mungkin kita membahas seluruhnya dalam rubrik *TruckMagz*.

## 1. Torn Bead (Bead Tercabik)

Kerusakan pada *bead* berupa lecet atau karet tercabik.

### Kemungkinan penyebab

- Kesalahan pada saat proses bongkar pasang ban karena SDM yang kurang ahli.
- Tidak menggunakan peralatan yang baik dan benar pada proses bongkar pasang ban.
- *Bead* sering dipukul dengan palu dan diganjol dengan potongan besi siku.

### Saran dan pencegahan

- Miliki tukang bongkar-pasang ban yang benar-benar ahli.
- Pelajari cara bongkar pasang dengan menggunakan peralatan yang baik dan benar.
- Gunakan *slide hammer* dan *vaseline* khusus ban, bukan produk dari Nivea, sabun atau oli.



Torn Bead (Bead Tercabik)



## 2. Rim Cut (Terpotong Velg)

Kerusakan pada bagian *bead* akibat terpotong oleh velg.

### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang tidak sesuai dengan ukuran ban seperti yang direkomendasikan oleh pabrik ban.
- Kondisi velg kurang layak pakai, berkarat, penjol, kotor.
- Jika velg pecah atau retak, ban pasti langsung menerima akibatnya.

### Saran dan pencegahan

- Gunakan ukuran velg yang sesuai dengan ukuran ban yang disarankan oleh pabrik ban.
- Lakukan regenerasi velg yang sudah kurang layak pakai.
- Hati-hati dalam merekondisi velg.



Rim Cut (Terpotong Velg)

### 3. Broken Bead Wire (Bead Putus)

Kerusakan pada *bead* yang mengalami putus seperti diiris.

#### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang tidak sesuai dengan ukuran ban seperti yang direkomendasikan oleh pabrik ban.
- Kondisi velg kurang layak pakai dan kotor.
- *Bead* tidak duduk dengan tepat pada velg.

#### Saran dan pencegahan

- Gunakan ukuran velg yang sesuai dengan ukuran ban yang direkomendasikan oleh pabrik ban.
- Pastikan velg masih layak pakai dan cukup bersih.
- Usahakan ban terpasang dengan baik pada velg.



Broken Bead Wire (Bead Putus)

### 4. Bead Deformation (Bead Berubah Bentuk)

Kerusakan pada *bead* seperti mengalami perubahan bentuk menjadi bengkok.

#### Kemungkinan penyebab

- Kesalahan dalam proses pengiriman ban.
- Kesalahan dalam proses bongkar pasang ban.
- Pemakaian velg yang tidak layak dan tidak sesuai ukuran.

#### Saran dan pencegahan

- Berhati-hati dalam proses pengiriman ban.
- Berhati-hati dalam proses bongkar pasang ban.
- Perhatikan kondisi kelayakan dan ukuran velg.



Bead Deformation (Bead Berubah Bentuk)

### 5. Bead Crack Outer (Bead Retak Bagian Luar)

*Bead* mengalami keretakan melingkar di bagian luar mengelilingi velg.

#### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang kurang sesuai dengan ukuran ban.
- Ban sering mengalami kekurangan tekanan udara.
- Kendaraan sering berbelok secara tajam dan pengereman mendadak dengan muatan berat.
- Udara panas yang terjebak dalam *bead area*, karena terlalu seringnya penggunaan rem tanpa istirahat.

#### Saran dan pencegahan

- Sesuaikan ukuran velg dengan ukuran ban.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan beban muatan.
- Kurangi beban muatan.
- Istirahatkan kendaraan setelah menempuh perjalanan di medan naik-turun dan berkelak-kelok.



Bead Crack Outer (Bead Retak Bagian Luar)

## 6. *Bead Crack Inner (Bead Retak Bagian Dalam)*

*Bead* mengalami keretakan melingkar di bagian dalam mengelilingi velg.

### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang tidak sesuai dengan ukuran ban.
- Ban sering mengalami kekurangan tekanan udara.
- Kendaraan sering berbelok secara tajam dan pengereman mendadak dengan muatan berat.
- Udara panas yang terjebak dalam *bead area*, karena terlalu seringnya penggunaan rem tanpa istirahat.

### Saran dan pencegahan

- Sesuaikan ukuran velg dengan ukuran ban.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan beban muatan.
- Kurangi beban muatan.
- Istirahatkan kendaraan setelah menempuh perjalanan di medan naik-turun dan berkelak-kelok.

## 7. *Bead Separation (Bead Terkelupas)*

Kerusakan berupa kembang melingkar sepanjang *bead area* akibat lepasnya rekatkan karet yang membungkus kawat *bead*.

### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang kurang tepat dengan ukuran ban.
- *Bead* tidak duduk dengan tepat pada velg.
- Defleksi berlebihan akibat ban sering kekurangan tekanan udara.
- Pengoperasian ban yang terlalu lama tanpa istirahat.
- Kurang rekatnya proses pembalutan kawat *bead*.

### Saran dan pencegahan

- Gunakan ukuran velg yang tepat dengan ukuran ban.
- Usahakan agar *bead* terpasang dengan baik pada velg agar tidak selalu bergerak selama kendaraan beroperasi.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan kondisi beban muatan.
- Istirahatkan kendaraan Anda secara berkala selama beroperasi.
- Hubungi teknisi ban Anda.



Bead Crack Inner (Bead Retak Bagian Dalam)



Bead Separation (Bead Terkelupas)

## 8. Chafer Separation (Chafer Terkelupas)

Kerusakan pada bagian *bead* berupa terangkatnya lapisan *chafer* yang membalut kawat *bead*.

### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang kurang tepat dengan ukuran ban.
- *Bead* tidak duduk dengan tepat pada velg.
- Defleksi berlebihan pada akibat ban sering kekurangan tekanan udara.
- Pengoperasian ban yang terlalu lama tanpa istirahat.
- Kurang rekatnya lapisan *chafer* yang membungkus kawat *bead*.

### Saran dan pencegahan

- Gunakan ukuran velg yang tepat dengan ukuran ban.
- Usahakan agar *bead* terpasang dengan baik pada velg agar tidak selalu bergerak selama kendaraan beroperasi.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan kondisi beban muatan.
- Istirahatkan kendaraan Anda secara berkala selama beroperasi.
- Hubungi teknisi ban Anda.



Chafer Separation (Chafer Terkelupas)

## 9. Ply Turn Up Separation (Lapisan Turn Up Terkelupas)

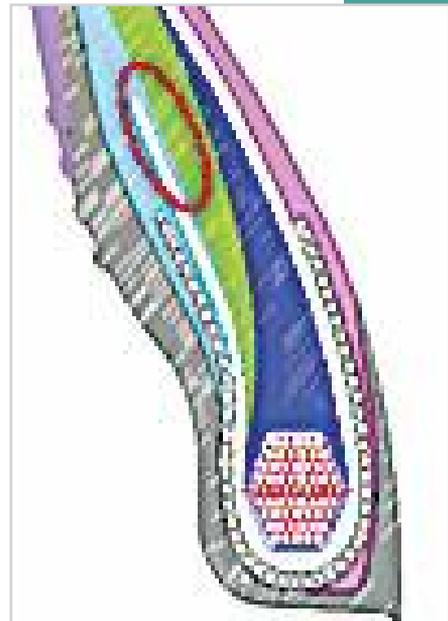
Terlepasnya lapisan *turn up* yang membalut kawat *bead*.

### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang kurang tepat dengan ukuran ban.
- *Bead* tidak duduk dengan tepat pada velg.
- Defleksi berlebihan pada saat kendaraan menikung akibat ban sering kekurangan tekanan udara.
- Pengoperasian ban yang terlalu lama tanpa istirahat.
- Kurang rekatnya lapisan *turn up* yang membungkus kawat *bead*.

### Saran dan pencegahan

- Gunakan ukuran velg yang tepat dengan ukuran ban.
- Usahakan agar *bead* terpasang dengan baik pada velg agar tidak selalu bergerak selama kendaraan beroperasi.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan kondisi beban muatan.
- Istirahatkan kendaraan Anda secara berkala selama beroperasi.
- Hubungi teknisi ban Anda.



Ply Turn Up Separation (Lapisan Turn Up Terkelupas)

## 10. *Bead Bursting (Bead Jebol)*

Kerusakan pada *bead* akibat terlepasnya atau terputusnya lilitan kawat baja pada kawat *bead*.

### Kemungkinan penyebab

- Ukuran velg yang kurang tepat dengan ukuran ban.
- *Bead* tidak duduk dengan tepat pada velg.
- Defleksi berlebihan pada saat kendaraan menikung karena ban kekurangan tekanan udara.
- Temperatur *bead* yang sangat panas akibat pengoperasian ban yang terlalu lama tanpa istirahat.

### Saran dan pencegahan

- Gunakan ukuran velg yang tepat dengan ukuran ban.
- Usahakan agar *bead* terpasang dengan baik pada velg agar tidak selalu bergerak selama kendaraan beroperasi.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan kondisi beban muatan.
- Lakukan pendinginan rem dan ban sepanjang perjalanan (istirahat) secara berkala.



Bead Bursting (Bead Jebol)

## 11. *Bead Burned (Bead Terbakar)*

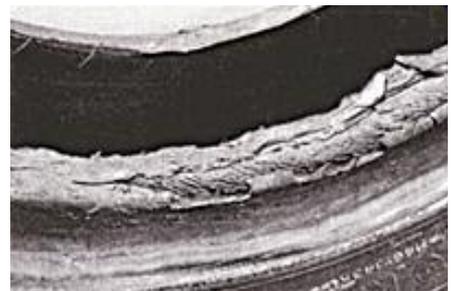
Kerusakan pada bagian *bead* yang berubah wujud seperti karet gosong atau arang akibat panas berlebihan.

### Kemungkinan penyebab

- Panas yang berlebihan akibat dari pengoperasian ban yang terlalu lama tanpa beristirahat.
- Panas yang berlebihan akibat dari rusaknya sistem pengereman (rem gancet).
- *Bead* tidak duduk dengan tepat pada velg (selalu bergerak).
- Penggunaan rem yang terlalu sering dalam waktu lama pada jalan naik-turun dan berkelak-kelok.

### Saran dan pencegahan

- Lakukan pendinginan rem dan ban sepanjang perjalanan (istirahat) secara berkala.
- Perawatan sistem pengereman secara berkala.
- Usahakan *bead* terpasang dengan tepat pada velg.
- Usahakan untuk menggunakan *exhaust brake* pada jalan naik-turun dan berkelak-kelok.



Bead Burned (Bead Terbakar)

## 12. Migrating Bead Wire (Kawat Bead Muncul)

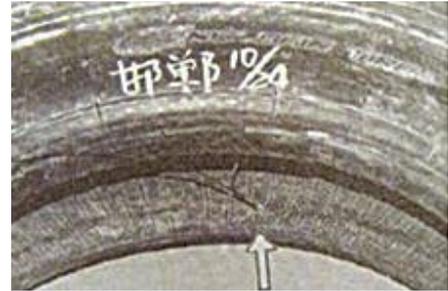
Kerusakan berupa kawat *bead* muncul keluar pada posisi abnormal, tanpa ada kerusakan lain pada *bead*.

### Kemungkinan penyebab

- Kesalahan produksi.

### Saran dan pencegahan

- Hubungi teknisi ban Anda.



Migrating Bead Wire (Kawat Bead Muncul)

## 13. Rounded Bead (Bead Membulat)

Kerusakan pada *bead* yang berubah bentuk menjadi bulat akibat dari friksi/gesekan dengan velg.

### Kemungkinan penyebab

- *Bead* tidak terpasang secara tepat pada velg dan selalu bergerak-gerak sepanjang perjalanan. Hal ini mengakibatkan timbulnya panas yang bisa memprovokasi munculnya berbagai jenis permasalahan lain pada *bead*.
- Ban sering mengalami kekurangan tekanan udara yang mengakibatkan defleksi berlebihan.

### Saran dan pencegahan

- Usahakan *bead* terpasang dengan tepat pada velg.
- Sesuaikan tekanan udara dalam ban dengan kondisi beban muatan.



Rounded Bead (Bead Membulat)

Demikianlah beberapa permasalahan seputar *bead* yang paling sering/umum terjadi sehari-hari di lapangan. Memang masih ada puluhan kasus lagi yang kerap terjadi seputar *bead*, jika kita benar-benar ingin membahas secara sangat detail.

Oleh sebab itu maka sangat dibutuhkan teknisi-teknisi yang benar-benar memahami tentang teknis ban yang mau terjun langsung ke lapangan untuk menyelesaikan berbagai permasalahan sekaligus

melakukan edukasi, tidak hanya bersembunyi di dalam pabrik saja sepanjang masa, karena menghindari konflik/benturan dengan pengguna ban.

Bukan hanya sekedar surat penerimaan atau penolakan *claim* saja yang dibutuhkan oleh pengguna ban, tapi penjelasan dan saran-saran lebih perlu, agar tidak terjadi lagi permasalahan serupa di kemudian hari. Tidak ada sebuah permasalahan terkait ban pun yang tidak ada solusinya.



Koray Kursunoglu &amp; Wisjnu W. Trimulyono

# MEMPERBESAR PANGSA PASAR DI SEGMENT *ON-ROAD*

Naskah : Antonius Sulistyio &amp; PT Cakra Jawa

**Koray Kursunoglu.**Business Director South East Asia & Japan,  
Iveco Truck & Bus**Wisjnu W. Trimulyono.**

Direktur PT Chakra Jawa

Pasar kendaraan komersial Indonesia mulai menggeliat seiring meningkatnya aktivitas pembangunan infrastruktur di berbagai wilayah yang sedang digenjot oleh pemerintah Indonesia, ditambah pula dengan permintaan pasar di segmen pertambangan yang mulai menunjukkan tren positif sejak akhir 2016 hingga saat ini seiring membaiknya harga komoditas batu bara dunia. Kondisi ini tentunya membawa angin segar bagi para pemain truk khususnya para agen pemegang merek maupun distributor resmi kendaraan komersial, untuk lebih memaksimalkan pencapaian penjualannya di tahun ini.

Pangsa pasar khususnya di segmen kendaraan komersial kelas di atas 24 ton menunjukkan tren yang cukup positif sejak awal tahun 2017. Jika membandingkannya pada periode yang sama tahun lalu, sampai dengan Mei 2017 pasar truk di segmen ini tumbuh 115%. Hal ini menunjukkan bahwa program pemerintah Indonesia yang menitikberatkan pada sektor konstruksi memberikan dampak positif bagi industri otomotif terutama kendaraan niaga.

Bagi PT Chakra Jawa selaku pemegang lisensi eksklusif dari truk *heavy-duty* Iveco di Indonesia, ceruk pasar di segmen *on-road* cukup potensial untuk lebih serius digarap. Pasalnya, Iveco selama ini lebih banyak bermain di segmen *off-road* dan merupakan salah satu pemain kuat di sektor pertambangan Tanah Air. Lantas bagaimana strategi yang dilakukan oleh Chakra Jawa untuk membawa Iveco memasuki segmen *on-road* yang notabene didominasi oleh pabrikan Jepang? Berikut petikan wawancara *TruckMagz* dengan Wisjnu W. Trimulyono selaku Direktur PT Chakra Jawa, dan Koray Kursunoglu selaku *Business Director* South East Asia & Japan, Iveco Truck & Bus.

## Sejak kapan Iveco bekerja sama dengan PT Chakra Jawara sebagai pemegang lisensi eksklusif truk *heavy-duty* Iveco di Indonesia?

**(Koray Kursunoglu/K):** Kami telah bekerja sama dengan PT Chakra Jawara sejak 17 tahun yang lalu sekitar tahun 2000, di mana kami terus bekerja keras di segmen *off-road* tanpa membawa varian Iveco Astra dan model *trucker rangers* di Indonesia.

---

## Bisa dijelaskan segmentasi pasar Iveco di Indonesia?

**(Wisjnu W. Trimulyono/W):** Sejak awal berdirinya PT Chakra Jawara banyak menjual Iveco untuk segmen tambang. Saat ini Iveco banyak dioperasikan di Freeport, Amman Mineral, CK, ABN, Pipit, BAR, KBM dan kontraktor tambang lainnya di Sumatera. Tetapi tahun 2015 kami mulai memperkenalkan Iveco 682 yang diperuntukkan tidak hanya untuk sektor konstruksi, tetapi juga untuk mengantisipasi proyek perbaikan dan pembangunan jalan yang sedang dibuat untuk mendukung transportasi logistik.

**K:** Seiring perubahan harga komoditas dunia, jika kita lihat kembali pada tahun 2012 dan 2013, kami mulai fokus pada segmen *on-road* untuk solusi bisnis logistik bisnis melalui produk kami, yaitu Iveco 682. Iveco 682 benar-benar menawarkan sebuah produk yang katakanlah cukup fleksibel untuk digunakan, baik itu untuk *on-road* atau *off-road*. Kami juga akan fokus di segmen *on-road* karena kami mengharapkan pasar yang besar di Indonesia. Saat ini kami telah meluncurkan model 6x4 *tractor head* dan sudah ada di pasaran Indonesia. Terkadang kami juga mengontak banyak pelanggan kami di Indonesia untuk mengembangkan bisnis mereka dan menawarkan solusi bisnis bersama kami.

---

## Bagaimana sebenarnya kondisi pasar truk kategori *heavy-duty* di Indonesia?

**W:** Untuk segmen *heavy-duty* saat ini masih didominasi oleh truk Eropa, di mana membaiknya harga batu bara dunia mulai di kuartal empat tahun 2016 memberikan dampak naiknya permintaan pasar di kelas *heavy-duty*.

**K:** Kami melihat masa depan yang baik di Indonesia dan saya percaya dengan masa depan Indonesia. Itu juga akan menjadi tantangan bagi kami dan menurut saya negara ini cukup menjanjikan dalam pertumbuhan ekonominya, dan dari pertumbuhan ekonomi tersebut maka truk selalu bermanfaat untuk mendukung industri manufaktur dan industri lainnya di Indonesia. Selain itu, proyek infrastruktur yang sedang dilakukan dalam kurun waktu tiga tahun ini sampai lima atau tujuh tahun ke depan, harus menjadikan kami agar dapat berdiri lebih kuat di segmen ini.

## Tentang Iveco 682, apakah ini model baru atau hanya mengalami sedikit perubahan (*minor change*) dari model terdahulu?

**W:** Iveco 682 adalah model baru untuk masuk ke segmen *on-road* di Indonesia, sejalan dengan program pemerintah dalam pembangunan sektor konstruksi maka Iveco 682 bisa menjadi pilihan. Sejak kami perkenalkan pada tahun 2015, Iveco 682 banyak digunakan untuk kebutuhan di *on-road* seperti mixer untuk konstruksi, logistik, *oil and gas*, termasuk untuk armada di *quarry* (tambang).

---

## Keunggulan seperti apa yang ditawarkan Iveco 682 dibandingkan dengan pesaing di kelasnya?

**W:** Selama ini Iveco sudah dikenal memiliki tingkat konsumsi bahan bakar yang rendah atau irit. Teknologi yang kami miliki memungkinkan pemilik Iveco dapat mengoperasikan truknya dengan beban maksimal tetapi pemakaian bahan bakarnya minimal.

**K:** Seperti yang Anda ketahui bahwa semua produk truk bisa sangat mirip. Jadi, diferensiasi itu tergantung dari kebutuhan si pemakai itu sendiri. Diferensiasi utama yang bisa dilakukan adalah terkait keandalan yang diciptakan bagi pelanggan. Dalam menciptakan keandalan sebuah produk itu artinya harus menepati janji. Kami menawarkan solusi kepada konsumen dalam hal biaya kepemilikan yang rendah, *downtime* kendaraan yang rendah, dan pastinya kami pun menyediakan jaringan layanan purnajual yang tepat sasaran.

---

## Bagaimana strategi penetrasi pasar yang dilakukan PT Chakra Jawara di Indonesia selama ini?

**W:** Selain produk yang sudah terbukti keandalannya, kami juga menyiapkan investasi yang besar untuk pengadaan suku cadang dan teknisi yang terampil. Saat ini kami memiliki 33 *network* di seluruh Indonesia dan tiga *hub* yang berada di Balikpapan, Palembang, dan Timika.

Selain itu, karena Chakra Jawara adalah bagian dari PT Trakindo Utama, maka memungkinkan kami untuk bersinergi menggunakan fasilitas grup sebagai kantor cabang kami.

**K:** Berkat keterwakilan kami di Indonesia melalui Chakra Jawara yang memiliki pengalaman dalam menghadapi kondisi yang sangat sulit di segmen *off-road*, menurut saya untuk memasuki segmen *on-road* agaknya sedikit kurang menantang jika dibandingkan dengan segmen *off-road* yang menjadi misi kami selama ini. Jadi pastinya kebutuhan akan teknisi dengan keterampilan tinggi dan manajemen logistik suku cadang yang tepat, merupakan keharusan bagi kami dan kami berada di sini untuk mendukung semua pelanggan di Indonesia.

---

### Sektor logistik sedang dibenahi oleh pemerintah Indonesia dengan target menurunkan biaya logistik di Indonesia. Apakah ini menjadi peluang bagi PT Chakra Jawara?

**W:** Salah satu komponen biaya logistik adalah biaya *maintenance* kendaraan dan pemakaian bahan bakar. Ini merupakan peluang bagi kami, karena Iveco 682 dibekali mesin Cursor 9 yang memiliki tingkat konsumsi bahan bakar rendah dan mudah dalam perawatannya.

---

### Bagaimana strategi penetrasi pasar dari Iveco di segmen logistik Indonesia?

**K:** Untuk segmen logistik *on-road* pasti harus mengidentifikasinya dengan jaringan di Pulau Jawa, dan saya rasa benar-benar perlu untuk mengembangkan jaringan di Pulau Jawa dan sebagian Sumatera. Karena kami sudah memiliki banyak peralatan dan mekanik yang terampil untuk layanan *after sales* di titik-titik jaringan di Jawa. Melalui Chakra Jawara, Iveco sudah memiliki hubungan yang sangat baik dengan pelanggan, bahkan beberapa pelanggan yang memiliki bengkel pribadi kami layani dengan cukup fleksibel untuk melakukan perbaikan di *pool* mereka. Untuk penetrasi pasar di segmen *on-road* terutama logistik, kami melakukannya selangkah demi selangkah. Pertama, kami ingin memperkuat posisi kami terlebih dulu dengan Iveco 682, yang tidak menutup kemungkinan kami juga akan menawarkan model lainnya di kelas *light-duty* dan *medium-duty*.

### Apa harapan Anda dari sektor konstruksi dan logistik?

**W:** Iklim politik yang kondusif akan memberikan dampak yang positif untuk pembangunan di Indonesia, sehingga aktivitas ekonomi akan semakin baik dan tentunya akan memberikan dampak pada permintaan di sektor konstruksi maupun logistik barang.

**K:** Menurut saya, masa-masa sulit sudah lewat. Jika kita melihat populasi Indonesia dengan jumlah penduduk lebih dari 200 juta, jika kita melihat pertumbuhan negara ini dan kita melihat layanan pengiriman barang di negeri ini, saya pikir logistik adalah kuncinya. Untuk bisa melayani segmen logistik perlu melakukan penyebaran jaringan, tidak kuat di Jakarta saja namun harus benar-benar memikirkan kebutuhan masyarakat di seluruh Indonesia sehingga kami harus bisa memanfaatkan layanan logistik di mana saja.

---

### Apakah PT Chakra Jawara punya rencana untuk bergabung dengan proyek infrastruktur pemerintah?

**W:** Fokus kami adalah bagaimana truk Iveco yang saat ini sudah bekerja untuk mendukung proyek pemerintah bisa beroperasi maksimal. Teknisi kami yang tersebar di seluruh Indonesia siap untuk membantu masalah teknis yang terjadi di lapangan.

---

### Apa strategi yang dilakukan untuk mempertahankan kinerja penjualan Iveco di Indonesia?

**W:** Selain produk yang sesuai dengan kondisi medan dan pengoperasian di Indonesia, ketersediaan suku cadang kendaraan terus kami tingkatkan dengan target hingga 92 persen termasuk ketersediaan teknisi terampil di jaringan kami. Program *free service* sampai 2.000 jam juga kami berikan selain ketersediaan komponen utama yang kami siapkan bagi pelanggan.

## Bisa dijelaskan kinerja penjualan Iveco di Indonesia selama tahun 2016?

**W:** Tahun 2016 kami berhasil menjual 128 unit dari target 100 unit atau tumbuh 28% dari target.

---

## Bagaimana dengan kinerja penjualan Iveco di Indonesia pada 2017?

**W:** Penjualan sampai Juni 2017 adalah 88 unit dan kami optimis bisa mencapai angka 170 unit hingga Desember 2017. *Market share* Iveco saat ini sekitar 13,8 persen dari total pasar truk *heavy-duty*, dan kami memiliki keyakinan sampai akhir tahun bisa tumbuh hingga 15 persen.

---

## Sektor apa yang memberi kontribusi terbesar sampai saat ini?

**W:** Pertambangan masih memberikan kontribusi terbesar tetapi segmen logistik juga mencatat pertumbuhan. Ini memberikan dampak positif bagi kinerja Chakra Jawa.

---

## Bagaimana layanan purnajual Iveco di Indonesia?

**W:** Ketersediaan suku cadang adalah hal yang paling penting, tentunya dengan harga yang kompetitif sehingga bisa menekan biaya perawatan truk. Untuk menjangkau pelanggan, kami memiliki tiga *hub* sebagai pusat pendistribusian suku cadang ke seluruh Indonesia.

**K:** Tentunya untuk area penjualan truk Iveco, Chakra Jawa cukup kuat karena memiliki jaringan yang sangat bagus. Seperti gudang yang bagus dengan suku cadang yang lengkap dan tingkat tanggung jawab yang tinggi untuk setiap komponen yang disediakan. Kami sangat beruntung bekerja sama dengan Chakra Jawa sebagai perwakilan untuk penjualan dan purnajual Iveco di Indonesia. Saat ini kami sedang membangun layanan *workshop* yang baru dan sedang menunggu beberapa kandidat untuk mendukung dalam hal perbaikan di *site* bekerja sama dengan Chakra Jawa sebagai sebuah tim, juga layanan *mobile workshop* dan layanan *mobile on site*.

## Apakah semua varian Iveco masih diimpor?

**W:** Saat ini semua truk Iveco masih diproduksi di luar negeri. Namun seiring membaiknya kondisi pasar tentunya akan menjadi pertimbangan bagi prinsipal Iveco ke depan, untuk membuka peluang untuk membuat fasilitas produksi di Indonesia.

**K:** Kami sedang menunggu beberapa proyek di ASEAN, seperti di Thailand sebagai salah satu potensi selain yang bisa dilakukan di Indonesia. Misalkan membuat fasilitas manufaktur untuk didistribusikan di negara-negara ASEAN, dan saat ini kami masih dalam proses diskusi yang pastinya nanti akan menunggu waktu yang tepat untuk masuk ke pasar ini. Kami memang belum memilih dan kami tidak bisa memutuskan apakah akan melakukannya di Indonesia atau kami harus melakukannya di Thailand. Kami masih menunggu yang pada akhirnya akan menjadikan salah satunya sebagai negara besar dalam Masyarakat Ekonomi ASEAN.

---

## Adakah rencana meluncurkan varian atau model Iveco terbaru di tahun 2017?

**W:** Tahun ini kami mulai memasarkan Iveco 682 dengan daya mesin yang lebih kecil. Kalau selama ini kami main di kelas 340-380 hp, maka mulai pertengahan tahun ini kami juga menjual Iveco 682 dengan *engine* 290 hp. Ini tentunya akan memberikan opsi tambahan bagi pelanggan kami untuk memenuhi kebutuhan armada truk mereka.

**K:** Saat ini kami juga akan segera meluncurkan model 4x2 *tractor head* terutama untuk logistik, tapi untuk saat ini belum akan diluncurkan untuk Indonesia, kemungkinan dalam beberapa bulan ke depan juga bisa meluncur di Indonesia. Untuk kategori *light-duty truck* belum bisa kami datangkan karena pajak impor yang cukup ketat untuk kategori ini di Indonesia. Tetapi mungkin saja bisa berubah di masa depan atau ada beberapa alasan yang tepat, kenapa tidak memproduksi truk *light-duty* di sini? Tapi tidak untuk saat ini karena kami harus benar-benar memperkuat posisi kami di segmen truk *heavy-duty*.

---

## Apa harapan Anda dalam bisnis kendaraan komersial di Indonesia?

**W:** Tentunya kami berharap semua proyek pemerintah bisa berjalan dan terealisasi terutama di sektor konstruksi karena selain menciptakan lapangan pekerjaan juga memberikan dampak langsung pada permintaan kendaraan komersial.



SOLUSI PENGUSAHA

EDUKASI KUNCI BUKA PASAR BAN RADIAL

# EDUKASI KUNCI BUKA PASAR BAN RADIAL

Teks: Abdul Wachid | Foto: Pebri Santoso

Mendatangkan produk ban radial Double Coin ke Indonesia bukanlah perkara mudah. Double Coin merupakan produk ban radial terbaik yang diproduksi Pemerintah Cina sejak 1928. Pencapaian yang diraih Endru Djohan Djody, Direktur PT Surya Mandiri Trading selaku *Authorized Country Distributor* ban Truck and Bus Radial (TBR) patut diapresiasi dan diacungi jempol. Karena pada umumnya perusahaan milik pemerintah Cina dikenal sangat selektif dalam memilih mitra. Perusahaan milik Pemerintah Cina tersebut memilih PT Surya Mandiri Trading karena perusahaan ini telah memiliki *track record* yang jelas dan memiliki berbagai pengalaman di bisnis ban.

Sampai hari ini sudah lebih dari sepuluh distributor yang tersebar di seluruh Indonesia, di antaranya Sumatera, Jawa, Kalimantan, dan Sulawesi. Sementara untuk wilayah timur, seperti Papua masih dalam taraf penjangkauan atau masih kecil. Salah satu alasan yang mendasari kepercayaan distributornya di seluruh Indonesia adalah karena produk Double Coin sudah diakui eksistensi dan kualitasnya sebagai *top brand* di Cina.

"Produk Double Coin sudah memiliki nama besar di Cina dan juga internasional. Ini yang membuat distributor kami yakin bila produk yang mereka jual mampu bersaing dengan merek unggulan dari Eropa dan Amerika. Selain dikenal di kalangan distributor, perusahaan angkutan yang menjadi *end user* juga telah memahami bila produk Double Coin merupakan produk unggulan dan terbukti kualitasnya," kata Endru.

Sebelum akhirnya memilih menjadi importir Double Coin di Indonesia, Endru mengaku bila pernah mencoba di beberapa merek. Namun pada akhirnya ia memilih untuk menjadikan Double Coin sebagai produk unggulannya. Menurutnya, di tataran Cina, produk yang dihasilkan oleh perusahaan pemerintah memiliki kualitas yang lebih terjamin dibandingkan kualitas perusahaan swasta, meski dari segi harga relatif lebih tinggi dibandingkan produk lainnya di Cina. Dengan dikelola perusahaan pemerintah, yang notabene masih mengikuti nilai-nilai lama dari segi manajemen, membuat kualitas produknya terjaga.

"Soal perubahan kualitas, kalau atasan bilang tidak, maka bawahan akan sulit. Jadi bawahan akan sulit berinovasi. Bahkan untuk membuat sebuah brosur saja itu jangkauannya banyak. Apalagi ketika mengubah mutu ban atau kualitas dan formula, rapatnya bisa sampai ke kementerian. Jadi yang membuat saya percaya dengan produk Double Coin adalah karena perusahaan pemerintah Cina itu sulit untuk diajak macam-macam dan punya standar. Kalau mereka mau diajak macam-macam malah celaka," terangnya.

## Terkendala Pembatasan Impor Ban

Kondisi yang tidak stabil atau naik-turun di sebuah perusahaan adalah hal yang wajar. Apalagi bila membangun usaha di Indonesia yang ekonominya tidak stabil. Hal ini membawa dampak tersendiri pada bisnis ban, terutama PT Surya Mandiri Trading. Sedangkan dari sisi harga, fluktuasi harga ban lebih disebabkan karena mekanisme pasar, komoditas karet, besi, dan juga kurs rupiah. Perubahan harga ini, kata Endru, membawa dampak yang cukup serius pada konsumen karena kondisi ini membuat konsumen berpikir ulang: apakah akan berganti merk atau tetap dengan produk sebelumnya.

Endru menuturkan, selama ini pihaknya merasa tidak pernah terkendala dari sisi *supply*. Namun iklim bisnis berbalik sejak pemerintah resmi mengeluarkan Permendag Nomor 77 Tahun 2016 tentang Pembatasan Impor Ban. Ia menilai sejak penerapan Permendag pada 1 Januari 2017, semua importir ban mengalami kesulitan mendatangkan ban radial dari luar negeri. Terlebih ketika penerapan regulasi tersebut dilakukan dengan minim sosialisasi.

Penerapan Permendag 77 menciptakan kondisi *overdemand*. Meski para importir masih dapat melakukan impor, importir tetap tidak dapat memenuhi kebutuhan konsumen. Menurutnya, saat ini importir hanya sanggup memenuhi setengah dari total kebutuhan *customer* ban radial di Indonesia. Hal inilah yang kemudian membuat *customer* cemas dan membuat mereka melakukan spekulasi. "Kalau biasanya perusahaan mengambil 100, sekarang perusahaan mengambil 150 karena konsumen melakukan antisipasi di tengah situasi kelangkaan ban radial," jelasnya.



**Endru Djohan Djody**

Direktur PT Surya Mandiri Trading  
selaku Authorized Country Distributor  
Ban Truck and Bus Radial (TBR)

Selain harus menghadapi proses importasi yang lebih panjang daripada sebelumnya, importir juga harus menghadapi ketidakjelasan penetapan kuota impor ban. Bila mengacu pada Permendag 77, kuota impor yang diberikan oleh pemerintah pada masing-masing importir sesuai dengan kuota terdahulu, tapi kenyataan di lapangan jauh berbeda. "Misalkan kami ingin realisasi 100, kuota yang diberikan pemerintah hanya 50. Ada juga yang minta 100, tapi diberi kuota 200. Ini karena faktor apa saya tidak tahu, tapi tidak ada indikator yang jelas di sini (penetapan kuota impor)," urainya.

Meski Permendag 77 baru berjalan beberapa bulan, Endru melihat bila dampak yang ditimbulkan, terutama pada pasokan ban radial ke pengguna ban sudah cukup memperhatikan. Bahkan, menurutnya, pasokan ban lokal pun tidak dapat memenuhi kebutuhan konsumen. Ia berharap pemerintah kembali mengkaji ulang kebijakan pembatasan impor ban. Karena menurut dia, penutupan impor ban radial membuat konsumen dan importir mengalami kerugian yang cukup besar. Sedangkan di sisi lain, ban adalah kebutuhan pokok transporter.

"Importir semacam kami tidak dapat berbuat banyak kecuali hanya menunggu dan menaati peraturan yang ada. Kami semua berbisnis di bawah kendali regulasi. Tidak ada yang bisa kami lakukan kecuali kami menunggu pemerintah berbelas kasih," ungkapnya.

## Edukasi untuk Sopir dan Teknisi

Meski di tengah keputusan melanda importir ban di Indonesia, pria yang sudah 10 tahun lebih bergelut di bisnis ban ini punya pandangan berbeda. Ia menuturkan bila kelangkaan ban radial yang terjadi di Indonesia ini merupakan momen yang tepat memperkenalkan semua produk ke konsumen. Kelangkaan ban tidak hanya membuat konsumen tidak sekadar memakai stok yang ada, melainkan sudah sampai melakukan kanibal agar dapat terus beroperasi. "Pengusaha angkutan tidak akan memilih barang (ban) yang menurut mereka cocok, tapi produk lain yang kurang cocok pun akan diambil selagi barang itu ada," ujarnya.

Menurutnya, di tengah iklim bisnis ban radial cenderung menurun tapi persaingan antar-pebisnis ban radial tetap berlangsung sehat. Bagi Endru, persaingan bisnis adalah hal yang wajar mengingat setiap produk pasti memiliki kekurangan dan kelebihan. "Pada dasarnya importir itu siang bersaing, malam mereka ke kafe bareng. Persaingan di sini sehat, jadi masing-masing individu itu baik. Meski secara barang bersaing, tapi secara informal, kami tetap berteman dengan sangat dekat," tuturnya.

Terkait strategi dalam memasarkan produknya, Endru mengaku tidak ada strategi jitu yang dapat diterapkan ketika kelangkaan sedang terjadi. Meski demikian, ia melihat kelangkaan yang terjadi adalah waktu yang tepat untuk lebih memperkenalkan produknya ke konsumen. Karena memang pengenalan ban radial ke konsumen adalah sesuatu yang penting untuk dilakukan untuk memperluas dan bahkan menciptakan pasar. Karena selama ini masih ada perusahaan angkutan yang tetap menggunakan ban bias.

Endru menuturkan, tidak segan-segan turun langsung ke lapangan untuk mengedukasi pentingnya penggunaan ban radial. Ia mengaku bila konsumennya sering merasa heran dengan apa yang dilakukan Endru karena ia hanya melakukan edukasi dan tidak langsung berjualan. Ketika calon konsumennya sudah paham dan memenuhi persyaratan teknis, baik dari sisi velg, mengikuti tabel tekanan angin dan sudah punya SDM yang mumpuni, barulah ia berjualan dan menyuplai ban radial.

"Kalau tidak kami tidak akan memaksakan menggunakan ban radial karena kalau dipaksa nanti ban akan rusak semua dan *customer* menganggap produk saya jelek padahal yang memakai tidak bisa. Meski di Indonesia adalah pasar yang sangat besar, tapi tetap saja untuk penetrasi butuh penjelasan secara teknis," kata dia.

Pihak yang menjadi sasaran edukasi lebih banyak kepada teknisi dan juga sopir. Karena sopir dan teknisi adalah pihak yang menghadapi langsung produk yang dia tawarkan. Biasanya ia akan meminta pemilik perusahaan mengumpulkan sopir dan teknisi untuk diberikan arahan. Hal ini dilakukan karena menurutnya karakter orang Indonesia lebih senang mempercayai hal-hal yang dilakukan secara turun-menurun. Sehingga untuk menghilangkan kebiasaan lama mereka, ia memberikan pengalaman langsung kepada sopir.

"Kami yakin setelah sopir melakukan uji coba ban kami, mereka akan dapat menerima. Karena teknologi baru itu selalu lebih unggul, tapi kebiasaan lama susah mati. Teknologi terbaru adalah radial hibrid. Ban radial itu harusnya kawat baja yang digabungkan dengan ban nilon pada konstruksinya. Terkadang pengusaha sudah sadar bila ban radial lebih baik dibandingkan dengan ban bias, tapi masalah yang sering muncul adalah teknisi dan sopir tidak paham," ujarnya.

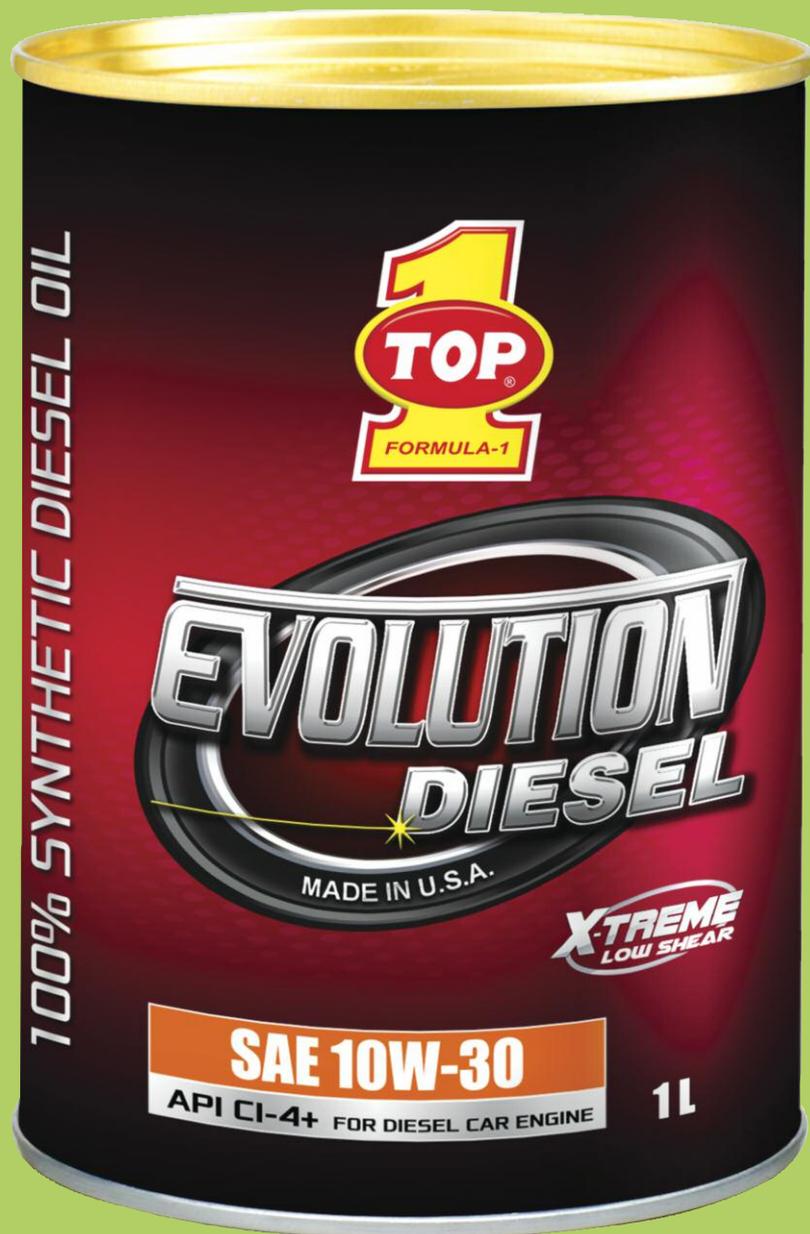
Upaya edukasi langsung ke sopir dan teknisi bukan tanpa tantangan. Endru menuturkan bila ketika hendak memberikan edukasi, sopir selalu mencibir bila kami hanya sekadar *ngecap*. Untuk mematahkan anggapan tersebut, pihaknya akan menunjukkan bila produknya juga dapat menghemat uang saku sopir. Sopir akan diajarkan cara menggunakan ban radial dan disuruh langsung mencoba.

"Kami akan jelaskan kepada mereka bila perjalanan Jakarta-Surabaya hanya akan membutuhkan dua sampai tiga kali istirahat. Namun bila mereka memakai ban bias, per 150 kilometer mereka akan berhenti. Karena truk itu kalau mau istirahat harus masuk ke tempat parkir, kalau mau istirahat dan tidur itu harus bayar lagi di warung, keamanan juga harus dibayar, belum lagi dengan risiko kejahatan di jalan. Ketika kami sudah menguji dan membandingkan sisa uang saku yang didapat baru mereka akan tertarik untuk menggunakan," jelasnya.

Menurut Endru, memberikan penjelasan dan simulasi yang menguntungkan sopir sangat menentukan keberhasilan edukasi. Apabila edukasi hanya menjelaskan mengenai besaran keuntungan yang didapat perusahaan tidak akan dipedulikan sopir. "Sopir tidak akan ada rasa memiliki soal perusahaan. Tapi sopir harus saya buka matanya bila mereka menggunakan produk kami, mereka juga akan melakukan pengiritan. Selain itu kami juga menjawab keluhan dari para sopir," katanya.

Endru menambahkan, selama ini konsumen atau pun calon konsumen senang mendapatkan dukungan teknisi darinya. Menurutnya, upayanya selama ini membuahakan rasa optimis konsumen bila perusahaan angkutan miliknya akan mendapatkan keuntungan lebih besar di kemudian hari. Selain itu, ia juga terus mengedukasi konsumennya berhenti melihat barang dari nilainya, melainkan dari sisi kegunaan.

"Dengan kami berikan edukasi, *customer* kami akan memberitahu rekan mereka yang lain dan bahkan sekarang sudah ada yang keberanian diri untuk meminta perusahaan saya mengedukasi mereka juga. Sekarang waktunya *customer* belajar bila ban dengan harga investasi yang mahal itu tidak merugikan konsumen asalkan digunakan dengan perawatan yang baik, serta dengan tenaga sopir yang baik. Jadi harus ada komunikasi yang baik antarsopir dan juga pengusaha. Ini yang terus kami sosialisasikan ke *customer*," imbuhnya.



*Top One Evolution Diesel 10W-30*

# Pelumas Kendaraan Diesel Berteknologi Tinggi

Teks : Citra D. Vresti Trisna  
Foto: Pebri Santoso

Untuk menjawab perkembangan teknologi otomotif yang pesat, Top One mengeluarkan produk pelumas terbaru Evolution Diesel 10W-30. Produk ini sangat cocok untuk digunakan untuk truk atau kendaraan bermesin diesel berteknologi tinggi. Evolution Diesel 10W-30 dibuat dengan formulasi khusus untuk melindungi komponen mesin dari kerusakan akibat karat dan keausan, sehingga membuat mesin kendaraan tetap prima dan yang terpenting meningkatkan produktivitas kendaraan dengan

harga yang cukup kompetitif.

*Product Development Spareparts Ass. Manager* PT Topindo Atlas Asia Yodi Sopyan mengatakan, mulai pertengahan 2017 ini Top One mengeluarkan Evolution Diesel 5W-40 dan 10W-30 yang merupakan pelumas untuk kendaraan diesel. Menurutnya, produk terbaru ini merupakan pengembangan dari produk sebelumnya yakni, SDO HD1540 dan SDO HD+ 1030.

---

”Khusus untuk truk berteknologi tinggi, kami merekomendasikan penggunaan Top One Evolution Diesel 10W-30 dan 10W-40. Hadirnya produk ini merupakan jawaban atas perkembangan teknologi otomotif untuk kendaraan diesel. Kami percaya bila produk ini akan diterima di pasaran karena kualitas produk pelumas kami dapat bersaing dengan produk sejenis lainnya,” kata Yodi.

---

Yodi mengatakan, keunggulan dari produk terbaru yang bakal diluncurkan di pertengahan tahun ini adalah menggunakan *base oil* murni sintesis yang cocok digunakan untuk kendaraan diesel terbaru berteknologi tinggi. Menurutnya, Evolution Diesel 10W-30 memiliki *Total Base Number* (TBN) cukup tinggi karena kendaraan diesel membutuhkan suhu yang lebih tinggi. Selain itu, dengan jumlah TBN yang cukup tinggi membuat pelumas ini dapat bertahan lama melapisi mesin.

Yodi mengaku bila dibandingkan dengan kompetitor lain, produk kami masuk dalam kategori premium. Karena, menurut dia, ketika produk-produk lain hanya mampu bertahan hingga 5.000 kilometer, Evolution Diesel 10W-30

mampu bertahan hingga 10.000-20.000 kilometer dan tetap aman. Meski demikian, Yodi merekomendasikan agar konsumen tetap rutin mengganti oli mereka sebagaimana ketentuan yang ada.

Untuk menjaga mesin bekerja dengan baik, produk Evolution Diesel 10W-30 juga dilengkapi dengan aditif ester. Menurut Yodi, kandungan ester di dalam pelumas sangat baik dalam melindungi mesin karena sifatnya yang polar, atau mudah mengikat ke logam, terutama melekat kuat ke piston. “Ketika suhu kendaraan sedang tinggi, mesin truk akan tetap terlindungi karena pelumas melekat erat di logam, sehingga bagian-bagian mesin dapat terlindungi,” terangnya.



## Yopi Sopyan

Product Development Spareparts Ass. Manager  
PT Topindo Atlas Asia

Meski saat ini konsumen hanya menggunakan oli sebagaimana rekomendasi bengkel, ia ingin memberikan edukasi kepada konsumen terkait pentingnya memilih pelumas yang berkualitas. Menurutnya, hal ini sangat penting dilakukan mengingat kualitas bahan bakar minyak untuk jenis solar yang ada di Indonesia dinilai masih kurang dari standar.

"Pemilik truk sudah harus mulai memperhitungkan kualitas pelumas untuk kendaraan mereka. Karena kandungan sulfur yang cukup tinggi. Produk terbaru kami diformulasikan khusus untuk mengantisipasi tingginya kandungan sulfur di kendaraan. Pelumas yang baik harus memiliki TBN yang cukup tinggi dan juga formula antikatrat. Produk yang kami keluarkan telah lama dipercaya mampu melindungi dari karat," paparnya.

Untuk lebih membuka mata konsumen terkait kualitas produk terbarunya, Top One melakukan pengujian secara paralel. Yodi mengaku bila pihaknya telah bekerja sama dengan beberapa komunitas dan juga laboratorium untuk menguji produknya. Kendaraan yang memakai Evolution Diesel 10W-30 diuji dengan dikendarai sejauh 3.000 kilometer dan kemudian olinya dikeluarkan untuk diuji di laboratorium. Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui sejauh mana produk terbarunya melindungi komponen-komponen yang ada di dalam mesin, terutama tingkat keausan mesin. "Kami juga menyalakan kendaraan selama seminggu penuh atau 138 jam tanpa dimatikan. Hasil yang kami dapatkan sangat mengejutkan, pelumas kami tidak terdapat kandungan logam atau yang berarti kondisi komponen mesin kendaraan tetap terjaga," ungkap Yodi.

Meski dari segi kualitas produk ini terbilang cukup tinggi, namun harga yang dibandrol untuk Evolution Diesel 10W-30 terbilang cukup kompetitif. Menurut Yodi, harga produk terbaru Top One per liter hanya Rp 175.000. Yodi mengaku bila harga tersebut tergolong tinggi di pasaran pelumas untuk produk sejenis. Namun, Yodi meyakinkan bila harga tersebut sangat sebanding dengan kualitas yang akan didapatkan konsumen. "Kalau dilihat dari segi spesifikasi dan kualitas yang didapatkan, produk kami tergolong murah dibandingkan dengan produk sejenis lainnya," ujarnya.

Untuk lebih mendekatkan produknya ke konsumen, Top One melakukan berbagai program, salah satunya adalah Top One Service Promo. Menurut Yodi, sampai hari ini pihaknya telah melakukan promosi ke daerah-daerah di luar Jabodetabek. Selain untuk lebih mengenalkan produk kepada konsumen, program tersebut dibuat karena karakter konsumen pelumas pengguna motor sangat berbeda dengan mobil. Pengguna motor tidak akan terlalu memusingkan merek pelumas yang mereka gunakan karena dampak yang ditimbulkan berbeda dengan pengguna mobil.

"Dampak yang ditimbulkan apabila terjadi kerusakan biayanya lebih besar ketimbang sepeda motor. Sehingga, kalau mobil lebih selektif dan bisa diarahkan oleh toko atau bengkel. Konsumen pelumas pemilik mobil tidak ingin mengambil risiko lebih besar dengan kerusakan kendaraan, karena kalau kerusakan terjadi akibat pelumas, maka pihak konsumen bisa melakukan komplain kepada yang memberikan rekomendasi," jelasnya.

Yodi mengaku optimis bila produk terbaru Top One akan dapat diterima di pasar pelumas karena unggul dari segi kualitas. Selain itu, harga yang diberikan juga tergolong kompetitif meski kualitasnya jauh melebihi kompetitor lainnya di produk sejenis. Yodi berharap agar produk Evolution Diesel dapat menjadi *market leader* di pasaran pelumas Indonesia.

# TRUCKMAGZ

**SUBSCRIBE NOW!**

**FORM BERLANGGANAN**

**MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:**

NAMA : \_\_\_\_\_

u.p./ DITUJUKAN : \_\_\_\_\_

JABATAN : \_\_\_\_\_

ALAMAT KIRIM : \_\_\_\_\_

TELEPON/FAKS. : \_\_\_\_\_

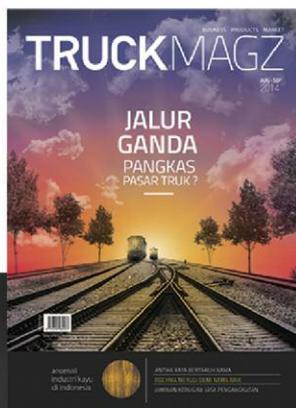
E-MAIL : \_\_\_\_\_

PEMBAYARAN : Rp \_\_\_\_\_  Tunai  Transfer

Tanggal Pembayaran \_\_\_\_\_

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

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



BIAYA	1 TAHUN (12 EDISI)	6 BULAN ( 6 EDISI)
luran berlangganan	Rp 400.000	Rp 250.000

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

**PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA**

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

# 682

## STRENGTH AT WORK

**Tractor Head**  
6x4 380 HP & 6x4 340 HP



**Tipper**  
6x4 340 HP & 6x4 290 HP



**Mixer**  
6x4 340 HP & 6x4 290 HP



**CURSORS 9**



**DESIGN**



**CHASSIS**



**682**

682 marks the entry into the heavy truck market and cuts the edge of the latest technology in terms of design, comfort and quality standards. 682 features a cab inspired by the award winning Iveco Stralis cabs, and is powered by Iveco Fiat Powertrain Cursor engine, which is equipped with the latest-generation common rail fuel injection system. The on-road version offers the best mix among comfort, reliability, flexibility and performance giving to the vehicle the right characteristics to face a wide range of transports.

**Integrated after sales service :**

- Guarantee spare parts availability for supply to customers
- Qualified technician for maintenance and repairing customers unit.
- Service and Spare parts networks all over Indonesia at Jakarta, Tangerang, Balikpapan, Banjarmasin, Samarinda, Pekanbaru, Palembang, Nusa Tenggara, Papua, also other 15 site supports



DESIGN



CUSTOMIZATION



COMFORT & ERGONOMICS



PERFORMANCE



SAFETY



VERSATILITY



RELIABILITY



SERVICES

**The Authorized Indonesian Distributor**

**PT. Chakra Jawara**

Head Office :  
Gedung TMT 1, Lantai 3 Suite 301 - Jl KKO Raya No.1  
Cilandak Jakarta Selatan 12560 INDONESIA  
Tel : +62 21 29976849 Fax : +62 21 29976840 - 41  
email : [info@chakrajawara.co.id](mailto:info@chakrajawara.co.id)  
[www.chakrajawara.co.id](http://www.chakrajawara.co.id)



# TEMPAT CUCI TRUK KRIAN

Foto & Text : Giovanni Versandi

Tempat pencucian mobil atau motor mungkin sudah umum kita dengar. Nah, kalau tempat pencucian truk? Ada tempat pencucian truk di jalan bypass Krian di sepanjang jalan tersebut. Di sana berderet tukang cuci truk yang lagi *standby* menunggu pelanggan dan ada yang lagi bekerja mencuci truk. Mereka bekal dengan lap, sabun, air yang mereka buat dari sumur sekitar jalan. Mereka mengenakan biaya sesuai besar kecilnya truk. Tarifnya antara Rp 20.000 – Rp 50.000, dan penghasilan per hari bisa berkisar Rp 100.000 - Rp 200.000 setiap pekerja. Di setiap pencucian terdapat 3-5 orang pekerja, truk-truk besar seperti truk gandeng atau kontainer bisa dikerjakan dua sampai tiga orang pencuci.



TEMPAT CUCI TRUK KRIAN





## Fulfillment Management System

# Cara Efektif Tekan Biaya Logistik *E-commerce*

Teks: Abdul Wachid

Persaingan sangat ketat di pasar *e-commerce* hari ini membuat banyak pelaku bisnis *online* mulai beralih menggunakan jasa *fulfillment*. Perilaku konsumen *online* yang selalu menginginkan barangnya cepat sampai berimbas pada pasar permintaan yang lebih besar akan layanan *fulfillment*. Saat ini jasa *fulfillment* kian dituntut lebih efisien sehingga mereka bisa mengirim sebagian besar pesanan pada hari yang sama.

Keberadaan *fulfillment* memungkinkan pelaku *e-commerce* melakukan alih daya pergudangan dan pengiriman. Manfaatnya, dapat mengurangi pebisnis *online* dari ruang fisik yang diperlukan untuk menyimpan semua produknya. Sebab manajemen persediaan merupakan masalah operasional yang lazim bagi banyak toko *online*. Melalui *fulfillment* membuat manajemen persediaan jauh lebih mudah dan memungkinkan pemilik toko lebih banyak waktu untuk fokus pada area bisnis mereka yang lain.

“Bicara *fulfillment* sudah pasti tentang tata kelola barang klien *fulfillment* dimulai dari masuk gudang dilanjutkan dengan kegiatan penyimpanan, manajemen order dan pengepakan. *Fulfillment* biasanya sudah selesai sampai di situ. Untuk biaya standar yang dikenakan ke konsumen terdiri dari biaya penyimpanan, penanganan, pengepakan, dan manajemen *fulfillment*. Nantinya ada biaya tambahan seperti biaya ekspedisi, kurir, atau yang lain. Besaran tarifnya tergantung negosiasi pelaku *fulfillment* itu sendiri,” terang Andika Priyandana, *Chief Executive Officer* PT Gudang Bang Indonesia (GudangBang).

Menurutnya, secara umum kegiatan operasional di *fulfillment* terbagi dalam empat tahap proses, yakni *inbound process*, *storage and inventory management*, *packaging process* dan *outbound process*. Berikut merupakan ulasan singkat tentang kegiatan *fulfillment*:



**Andika Priyandana**

Chief Executive Officer  
PT Gudang Bang Indonesia

## ***Inbound Process***

Inbound process dimulai saat klien *fulfillment* mengirim inventaris barang ke gudang *fulfillment* untuk penyimpanan. Saat konsumen akhir melakukan pembelian produk-produk yang disediakan oleh klien *fulfillment*, penyedia jasa *fulfillment* akan diberitahukan melalui media komunikasi internet atau melalui akses komunikasi lain.

“Dalam proses inventaris barang jika ditemukan kekurangan atau kelebihan barang, pihak klien *fulfillment* akan segera diinformasikan dalam bentuk laporan. Pihak klien *fulfillment* maupun penyedia jasa *fulfillment* kemudian akan melakukan pengecekan mengapa terjadi kekurangan atau kelebihan barang. Apakah terjadi salah hitung saat proses inventaris atau barang hilang karena masalah saat proses pengiriman,” tutur Andika.

---

## ***Storage and Inventory Management***

Dalam beberapa kasus, menyimpan persediaan lewat jasa *fulfillment* bisa lebih murah daripada menyewa gudang yang disewa oleh *supplier*. Layanan *fulfillment* sangat terukur sehingga *supplier* dapat memperluas dan mengontrak ruang dan tenaga kerja sesuai kebutuhan dan sesuai permintaan.

Meski demikian, masalah umum bagi banyak toko *online* adalah *overselling*, yaitu ketika pedagang memiliki lebih banyak pesanan untuk barang tertentu daripada yang harus dipenuhi persediaannya. Toko *online* kemudian menginformasikan kepada pelanggan bahwa barang tersebut sudah habis, yang menyebabkan penjualan hilang dan sentimen konsumen yang buruk. Melalui *fulfillment* akan memperkuat kontrol manajemen persediaan.

Andika mengatakan, dalam pengelolaan *fulfillment* permasalahannya sangat kompleks, terutama mengelola jumlah *stock keeping unit*. *Stock keeping unit* adalah kode unik yang diberikan kepada setiap item barang baik yang dibeli maupun dijual oleh perusahaan. *Stock keeping unit* juga disebut dengan *part number*, *product number* atau *product identifier*. “Dalam mengelola *stock keeping unit* pihak penyedia *fulfillment* harus jeli mengingat jumlah item barang yang sangat banyak hingga sampai ribuan. Ketelitian penyediaan jasa *fulfillment* dibutuhkan terhadap barang-barang tersebut selama proses barang masuk gudang hingga keluar gudang,” jelasnya.

---

## ***Packaging Process***

"Dari mulai order barang masuk sampai proses pengepakan hanya membutuhkan waktu 5 menit hingga 15 menit, yang juga tergantung dari jenis barang, ukuran barang, dan bentuk pengepakan yang diinginkan klien. Namun ketika sedang dalam kondisi kelebihan order pihak fulfillment memiliki target untuk semua pengepakan barang harus telah tertangani paling lambat 5 jam setelah order barang masuk saat *cut off time*. Karena biasanya pihak kurir atau ekspedisi memiliki jam khusus saat pengambilan barang, yakni sekitar jam empat atau lima sore," tutur Andika. Pihak kurir sendiri memiliki batasan waktu pengerjaan, misalnya saat barang telah sampai ke gudang agen kurir cukup transit tiga jam karena harus dikirim ke gudang pusat baru selanjutnya dikirim ke kota-kota tujuan.

---

Menurutnya, skala kemampuan penyedia jasa *fulfillment* berbeda-beda, mulai 100 order per hari sampai dengan puluhan ribu order per hari. Oleh karena itu, penggunaan teknologi sangat dibutuhkan untuk menangani order barang yang mencapai skala sangat besar. Tujuannya, untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas sejak proses *inbound* atau penerimaan barang dari klien *fulfillment*, proses penyimpanan barang, penanganan barang saat ada order masuk, pengepakan barang, hingga oper ke pihak kurir atau ekspedisi.

## Outbound Process

*Outbound process* merupakan tahap terakhir *fulfillment* yang dilanjutkan pada tahap pengiriman barang. Penyedia *fulfillment* melalui jasa kurir akan mengirimkan produk klien *fulfillment* ke konsumen akhir sesuai dengan permintaan. Kemudian penyedia *fulfillment* akan memberitahukan klien *fulfillment* bila telah menyelesaikan proses dan memberikan rincian terkait nomor pelacakan, jumlah inventori yang diperbarui, dan lainnya.

---

Dalam proses pengiriman, pihak klien *fulfillment* diberi fasilitas untuk menggunakan asuransi guna menjamin keamanan barang yang dipesan. Hal itu berlaku untuk barang yang bernilai tinggi, andai konsumen tidak mengasuransikan barang milik pihak kurir biasanya inisiatif untuk menanggung biaya asuransi. “Pihak kurir memilih untuk tidak mengambil risiko untuk menanggung biaya ganti andai barang tersebut hilang atau rusak. Mereka pasti dengan terpaksa menanggung sendiri asuransi ketimbang harus menanggung biaya ganti barang, terlebih barang itu harganya jutaan,” katanya.

---

Pihak klien *fulfillment* juga bisa menggunakan jasa kurir di luar perusahaan kurir yang telah berkejasama dengan penyedia jasa *fulfillment*. Namun supplier harus mengoordinasikan kurir yang dimilikinya ke pihak penyedia jasa *fulfillment* agar target waktu barang tiba ke pihak konsumen bisa tetap terpenuhi. “Kondisi macam ini perlu diperhatikan mengingat konsumen akhir tergolong cerewet kaitannya dengan barang yang dipesan belum juga sampai. Karena kasus-kasus konsumen yang komplain karena barang yang dipesan telat sering terjadi,” pungkasnya.



# MAKSIMALKAN KEMAMPUAN RODA

Teks: Sigit Andriyono  
Foto: Giovanni Versandi

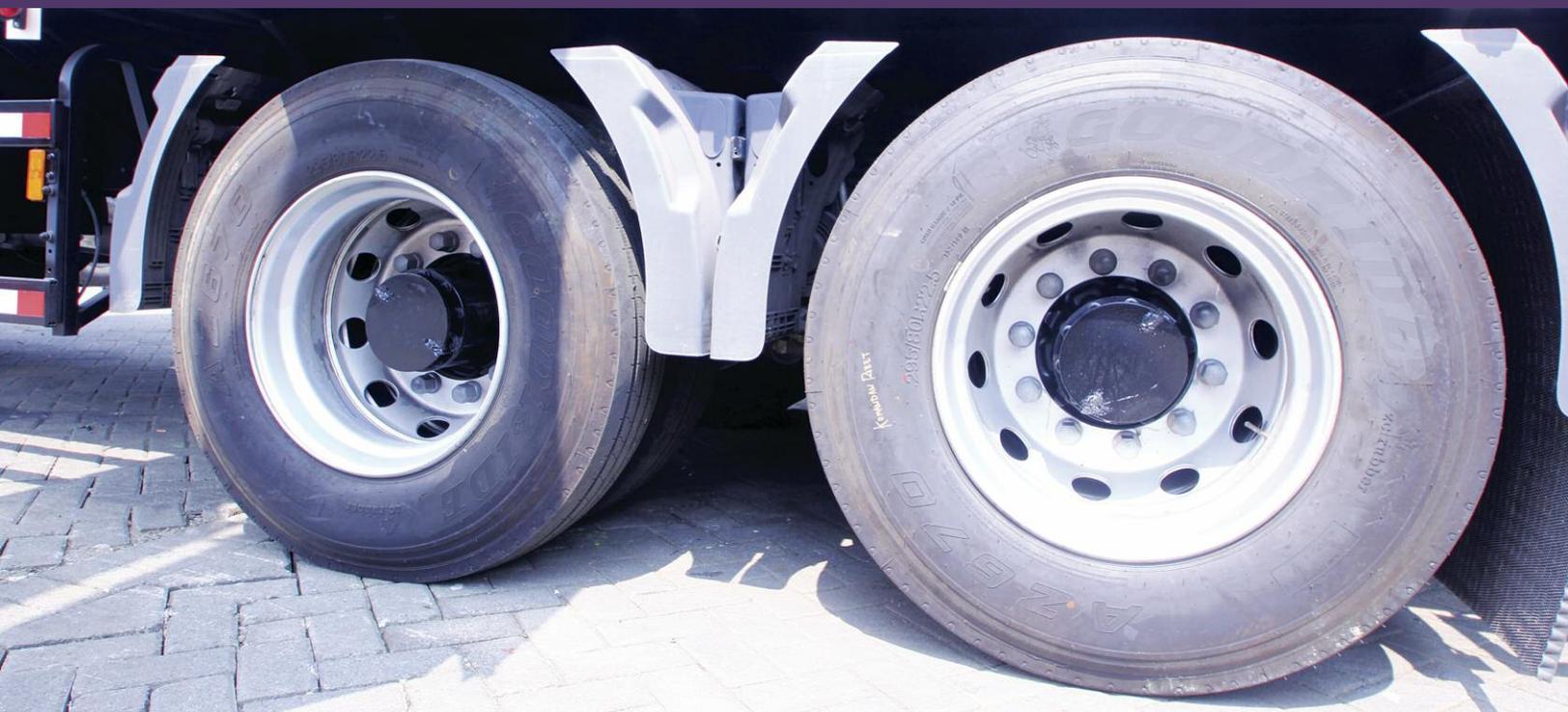
Roda tersusun atas beberapa bagian seperti velg, ban, dan hubungan masing-masing komponen ini harus dijaga dengan baik dan diperiksa rutin untuk memberikan manfaat bagi pemilik kendaraan. Selain itu, komponen roda dipastikan tidak ada kesalahan sehingga saat membawa muatan bisa aman sampai tempat tujuan.

Halim Amir Kepala Mekanik PT Juang Benua Lintas menjabarkan mengenai pemeriksaan roda dan susunannya. Seorang mekanik baru tidak perlu takut untuk bertanya kepada mekanik yang berpengalaman. "Apa saja bentuk salah diagnosa atau komponen roda yang diperbaiki dengan tidak benar, berarti potensi bencana bagi kendaraan dan semua pengguna jalan," katanya.

Ban adalah barang konsumsi mahal yang harus diservis dengan benar untuk mencapai masa kerja maksimal. Maka dari itu mekanik perlu mendapat penjelasan bagaimana memelihara dan mengidentifikasi bagian penyusun roda agar tidak mengganggu performa kendaraan.

Halim menjelaskan, velg konvensional bawaan dari pabrikan adalah velg tersebut bekerja cukup tangguh untuk jalanan di Indonesia dan hanya sedikit menimbulkan masalah keselarasan. "Dua material velg yang umum di sini adalah besi dan aluminium yang membuatnya lebih ringan. Keduanya mampu mengurangi getaran dan suhu ban serta memperpanjang umur ban karena kemampuan mereka memperpanjang umur ban, tipe velg lain tidak banyak digunakan di sini. Dengan meningkatkan kenyamanan pengemudi dan *handling* kendaraan, velg standar juga menjadi pilihan banyak pengemudi," jelasnya.

Secara garis besar bobot velg tidak berhubungan dengan sistem suspensi kendaraan. Dengan itu ada keuntungan untuk mengurangi berat dengan menggunakan material lain. Keuntungan lain untuk mengurangi bobot pelek ini adalah muatannya bisa meningkat sehingga velg aluminium semakin populer. Aluminium tidak hanya lebih ringan dibanding besi tapi juga mampu membuang panas dengan cepat sehingga suhu ban saat berjalan lebih dingin. Velg ini juga bisa digunakan untuk konfigurasi tunggal dan ganda.



Tahap awal dari *maintenance* roda adalah menghindari perlakuan yang merugikan roda itu sendiri. Pengemudi dan mekanik yang kurang mendapatkan pengetahuan bisa memperbesar pengeluaran perusahaan. Berikut beberapa hal yang diperhatikan.

1 Jangan menjalankan kendaraan dengan satu ban jika itu memang untuk konstruksi ganda. Karena memang ban belakang harus menggunakan konstruksi ganda. Bila ada kekurangan angin pada ban belakang, kemampuan membawa muatan akan berkurang dan beban akan ditanggung oleh ban lainnya.

---

Halim meneruskan penjelasannya mengenai *maintenance* roda yang diawali dengan perawatan velg besi. Selama pemeriksaan ban lakukan beberapa hal berikut.

1 Periksa semua permukaan velg secara menyeluruh, termasuk kedua sisi roda dan area antara dua ban. Perhatikan penumpukan karat atau korosi yang berlebihan misalnya retak, bengkok, komponen yang rusak, mur longgar, hilang, atau rusak; ring bengkok atau longgar; dan bagian yang tampak tidak sesuai.

2 Periksa semua bagian termasuk velg, roda dan ring dari kerusakan. Pastikan, mur, dan *mounting hub* drum bersih, dan bebas dari *grease*. Pasang roda pada *hub* atau drum yang memiliki diameter yang tepat. Ganti

---

Pemeriksaan yang mungkin bisa dilakukan selama penggantian ban:

1 Setelah ban dilepas, periksa semua permukaan terutama sisi ban dan velg.

2 Ganti roda, komponen, mur, ring, dan *valve* yang rusak.

3 Hilangkan timbunan karat, kotoran, dan bahan asing lainnya dari semua permukaan. Yang penting untuk dibersihkan adalah area yang digunakan untuk memasang roda ke kendaraan dan area velg di mana ban berjejer. Gunakan sikat tangan atau sikat kawat dan pasir halus untuk menggosok pada bagian yang berkarat. Area pemasangan roda harus dijaga tetap bersih. Komponen hub atau drum juga harus dibersihkan dan tetap dalam kondisi baik. Area velg harus bersih dan bebas dari karat, korosi, dan bekas goresan karet ban untuk memastikan posisi ban yang

2 Menggunakan ban dalam kondisi *run-flat* atau kurang angin dapat membuat roda lepas atau rusak. Jika memaksakan menambahkan angin bisa meledak dan menyebabkan luka serius atau kematian. Sebaiknya bongkar roda lalu periksa permukaan pada bagian-bagiannya. Jika bagian-bagiannya terlihat tidak normal atau ada yang rusak segera ganti.

3 Periksa kembali kekencangan roda pada operasional sejak dipasang pada 50 km dan 100 km pertama dan sebagai bagian dari *maintenance* rutin pada 10.000 km. Kencangkan kembali, jika perlu ke torsi yang direkomendasikan dengan menggunakan urutan yang benar.

rakitan roda atau komponennya yang rusak. Velg yang berkarat atau retak berlebihan sangat berbahaya.

3 Ganti bagian yang rusak. Jangan membengkokkan, mengelas, memanaskan, atau modifikasi komponen roda.

4 Gunakan mur yang tepat dan berfungsi dengan baik.

5 Cari gejala karat yang menunjukkan mur longgar. Hilangkan karat dengan menggosoknya.

6 Ganti ring yang patah.

7 Jika ada kerusakan pastikan penyebabnya sebelum memasang roda lain.

8 Isi ban hanya dengan tekanan angin yang dianjurkan.

---

tepat. Celah velg dan ring harus bersih untuk memastikan dudukan komponen yang tepat.

4 Cat atau semprotkan pencegah karat ke semua permukaan logam yang telanjang dari velg dan roda. Permukaan harus bersih dan kering sebelum dicat. Pastikan bidang logam di sisi ban dicat. Hal ini sangat penting untuk velg *tubeless*, karena kelembaban dapat menyebabkan korosi. Area pemasangan roda harus dijaga bebas dari cat dan penumpukan cat. Pada area pemasangan roda dan lubang baut sebaiknya tidak terjadi penumpukan cat yang berlebihan.

5 Lumasi sisi dasar pelek sebelum dipasang ban. Hindari penggunaan pelumas yang kontraindikasi dengan material karet, besi, atau cat. Pelumas dikombinasikan dengan senyawa pencegah karat lebih baik. Pastikan suplai angin bebas lembab untuk mencegah air atau uap air di dalam ban.

## PEMASANGAN RODA DI KENDARAAN

Drs. Mardjani, Pakar Geometri Kendaraan dari VEDC Malang mengungkapkan bahwa pemasangan roda jika diperhatikan detail ada teori yang harus diikuti untuk mendapatkan manfaat ban dan keselarasan kendaraan.

### Roda depan

Geser roda depan dan dorong perlahan. Hati-hati jangan sampai alur mur baut rusak. Siapkan mur sesuai urutan. Jangan kencangkan semuanya sampai semua posisi mur sudah tepat. Prosedur ini memungkinkan dudukan mur yang seragam dan kencangkan dengan menggunakan urutan silang. "Mengencangkan mur roda dengan urutan silang memberikan keuntungan kekuatan mur yang menahan roda secara penuh. Selain itu, jika semua mur terpasang dengan urutan dan kekencangan yang tepat maka jika ada salah satu mur baut yang rusak, kekuatan mencengkeram roda masih terjamin. Setelahnya baru diperlukan pengecekan mur di semua roda saat kendaraan istirahat," tegasnya.

### Roda belakang ganda

Geser bagian dalam roda belakang perlahan hingga masuk sepenuhnya. Siapkan mur dengan urutan tepat. Jangan kencangkan semuanya sampai semua mur sudah tepat. Kencangkan mur dengan menggunakan urutan silang.

Sejajarkan lubang pentil luar ke roda belakang untuk memungkinkan akses saat penambahan angin. Ulangi keseluruhan prosedur hingga roda luar terpasang sepenuhnya.

### Inspeksi velg aluminium

Prosedur pemeriksaan ban sama dengan velg besi. Perhatikan kondisi-kondisi kerusakan pada ban sebelum dipasang. Berikut inspeksinya. 1. Ganti roda, komponen, mur, dan pentil yang rusak. Periksa dan ganti pentil sesuai kebutuhan. Saat mengganti pentil, gunakan senyawa antikorosif di sekitar lubang di sisi velg aluminium.

- 1 Ganti roda, komponen, mur, dan pentil yang rusak. Periksa dan ganti pentil sesuai kebutuhan. Saat mengganti pentil, gunakan senyawa antikorosif di sekitar lubang di sisi velg aluminium.
- 2 Hilangkan sepenuhnya korosi, kotoran, dan bahan asing lainnya dari permukaan pelek. Gunakan sikat kawat atau amplas. Berhati-hati saat membersihkan permukaan pada bagian rem. Jangan gunakan pasir atau sikat kawat pada permukaan ini. Bersihkan semua gejala karat pada lubang baut. Sikat kawat hanya boleh digunakan pada hub atau drum saja. Ring velg harus bersih dan bebas dari deposit korosi dan bekas goresan karet untuk memastikan dudukan ban yang tepat. Oleskan tipis senyawa antikorosif sebagai pelindung permukaan velg. Cat tidak direkomendasikan untuk velg roda aluminium.
- 3 Gunakan kombinasi ukuran ban dan velg yang tepat.
- 4 Karena dimungkinkan permukaan dekoratif roda aluminium bisa tergores saat pemasangan ban, gunakan matras karet atau alas lantai. Jangan menggunakan mesin pemasangan ban yang menjepit ke bagian dalam velg, karena penjepit bisa menggores bagian velgnya. Gunakan *adapter changer* khusus untuk velg aluminium.
- 5 Lumasi sisi ban, velg, dan ring sebelum memasangnya. Hindari penggunaan pelumas yang berbahaya bagi karet atau aluminium. Saat menambahkan angin, hindari lembab untuk mencegah air atau uap air terperangkap di dalam ban.

Tahap akhir *maintenance* roda, Halim juga memberikan perhatian pada *wheel bearing*. Bagian ini memerlukan oli yang sama yang berada dalam *housing* diferensial. Inilah salah satu alasan mengapa jenis oli yang benar begitu penting untuk bagian roda. Tidak ada alat khusus untuk inspeksi level oli pada *wheel bearing*, berbeda dengan as roda *non-drive*. *Wheel bearing* sepenuhnya dilumasi oleh oli pada *housing*-nya. Harus selalu ada oli di rongga tersebut. Saat *drive wheel* dipasang, rongga *bearing* ditambahkan oli terlebih dahulu. Jika tidak, dapat mengalami kerusakan parah pada distribusi gerakan dari mesin ke roda. Ban belum dipasang, sebaiknya gunakan prosedur ini untuk memastikan *wheel bearing* mendapat pasokan oli:

- 1 Isi *drive axle* dengan oli hingga level yang dianjurkan menggunakan lubang pengisian.
- 2 Dongkrak di sisi kiri as roda, dan pertahankan posisi selama satu menit agar oli dari diferensial mengalir ke ujung roda kanan.
- 3 Dongkrak di sisi kanan as roda, dan pertahankan posisi selama satu menit agar oli dari diferensial mengalir ke roda kiri.
- 4 Turunkan as roda ke rantai dan kemudian periksa tingkat oli lewat lubang pengisian diferensial. Jika berkurang tambahkan seperlunya.



## PENYESUAIAN *WHEEL BEARING*

Kecelakaan bisa terjadi karena *wheel bearing* yang tidak diatur dengan benar. Penyesuaian *wheel bearing* adalah prosedur sederhana namun sangat penting. Cara ini dianjurkan agar mekanik bisa melakukannya untuk semua pabrikan roda.

- 1 Lumasi *wheel bearing* dengan oli bersih yang memiliki tipe yang sama yang digunakan pada as roda.
- 2 Kencangkan mur pengatur, sambil memutar roda.
- 3 Kendorkan mur pengatur satu putaran penuh.
- 4 Kencangkan lagi mur pengatur, sambil memutar roda.
- 5 Indikator pengencangan harus dipasang pada hub atau drum rem. Sesuaikan indikator sehingga *plunger*-nya berada di ujung *spindle* sehingga kira-kira bisa sejajar dengan *spindle*. Pegang roda di sisi kanan dan kiri. Dorong rangkaian mur hub roda masuk sambil menggerakkan roda kira-kira 45 derajat. Berhenti menggerakkan hub pada posisi indikator berada pada posisi yang sama seperti pengencangan awal. Rasakan gerakan putaran roda sehingga dicapai end play kira-kira 0,001 -0,005 inci.



## TIPS PRAKTIS OPTIMALKAN REM

Teks: Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi

Dalam industri pengangkutan, perawatan sistem rem yang tepat sangatlah penting. Oleh karena itu, prosedur perawatan yang tepat memberikan sistem rem yang aman dan andal serta menghemat waktu dan biaya. Setiap kendaraan harus mengadopsi standar untuk mendukung keselamatan di jalan. Beberapa tips di sini dirancang untuk membantu pemeriksaan rem dengan mendeteksi masalah lebih awal dan menghindari masalah yang lebih besar di kemudian hari.

M. Rafi Wiyoko Kepala Mekanik PT Sarinti Kumbara, membuka ulasannya dengan menyarankan mekanik untuk pertama kali berjalan mengelilingi bagian luar dan melihat di bawah kendaraan. "Pemeriksaan visual ini untuk memastikan sistem tepat guna dan semua selang diikat dengan benar. Lalu memeriksa tekanan udara di semua ban. Tekanan udara rendah bisa membuat panas berlebih yang menyebabkan komponen-komponen rem terancam. Di dalam kabin, pastikan lampu indikator berfungsi, yang mengindikasikan semua fungsi pengereman dapat beroperasi normal," jelas karyawan perusahaan pengangkutan limbah pabrik gula ini.

Untuk mendukung pemeliharaan rutin kendaraan, berikut tips praktis pemeriksaan sistem rem.

## Periksa Bantalan Rem dan Selang

Bantalan rem adalah bagian pertama dari sistem rem yang perlu diperiksa dan diperhatikan. Lapisan tidak boleh longgar atau terendam dengan oli dan harus diganti jika sudah di bawah  $\frac{1}{4}$  inci. Selalu monitor selang yang terhubung ke area rem, untuk memastikan fungsi operasional yang benar dan mengetahui lebih awal gejala keausan.

Truk atau trailer yang sering kontak dengan limbah pabrik bisa mudah sekali mengalami korosi dan kelembaban bisa masuk ke sistem rem dan berdampak pada *pipeline* sehingga menyebabkan rem membeku. Pemeriksaan dengan teliti juga diperlukan untuk memastikan kemampuan pengereman saat membawa muatan.

## Ganti Komponen Rem secara Konsisten

Truk lama masih ada yang tidak dilengkapi dengan indikator penggantian komponen dan mekanik perusahaan harus membuat jadwal penggantian komponen sendiri. Untuk mendapat performa terbaik adalah mengganti semua komponen rem yang diperlukan pada saat bersamaan sesuai jadwal perawatan. "Misalnya mengganti bantalan rem, ganti periksa bagian yang saling terkait seperti drum, seperti indikasi retak akibat panas, atau komponen pendukung seperti *bushing*, pin, dan per," katanya.

## Periksa Perangkat Rem pada Roda

Roda perlu diperiksa secara berkala untuk memastikan kinerja rem yang tepat dan aman. Periksa semua area yang terpapar sesering mungkin. Roda harus bebas dari retakan, korosi, keausan, atau kerusakan lainnya. Periksa juga roda ganda bagian dalam saat roda luar dilepas. Perhatikan pada celah lubang baut karena umum terdapat retakan yang disebabkan oleh *overloading*.

Periksa secara visual ruang perangkat rem di mana udara mendorong mekanisme rem untuk menghentikan roda. Salah satu sebab luar kegagalan rem adalah air, garam, oli dan kontaminan lainnya yang menyerang dan melemahkan pegas sehingga menyebabkan korosi dan akhirnya rem tidak bekerja maksimal. Pada perangkat rem yang bersinggungan dengan roda, jangan melakukan modifikasi apa pun karena sangat rentan terhadap performa rem.



### Penggantian *Bearing*

Pemeriksaan *bearing* merupakan komponen penting untuk perawatan rem. Deteksi dini masalah roda pada akhirnya dapat menghemat *downtime* truk atau trailer yang tidak diperlukan dan perbaikan besar yang mahal. Kerusakan *bearing* mungkin sudah terjadi jika memperhatikan hal berikut ini.

1	Tapak ban yang tidak normal atau tidak rata
2	<i>Hub</i> roda yang sangat panas bahkan terlalu panas untuk disentuh
3	Kebocoran <i>seal</i> pada roda
4	Roda bergetar, bergoyang atau muncul bunyi bising yang berlebihan
5	Bertambahnya jarak pengereman atau menurunnya kinerja rem

Jika truk menemui beberapa hal tersebut, segera periksa *bearing* roda. Kemampuan pengereman merupakan fungsi truk yang tidak bisa dikompromikan. Bertambahnya jarak henti yang diperlukan membuat pengemudi dan pengguna jalan lain berada dalam bahaya.

### Menjaga Tingkat Tekanan Udara

Tekanan udara yang benar memastikan penggunaan rem yang tepat. Jika pengukur tekanan udara untuk keperluan rem menunjukkan angka di bawah 60 psi sebelum truk berangkat ini adalah indikator bagus untuk sistem rem. Truk tidak boleh berangkat jika tekanan udara terlalu rendah. Tekanan udara harus berkisar antara 100 psi dan 125 psi, dan tekanan yang rendah berarti rem perlu diservis.

### Oleskan *Grease* pada Bagian yang Diperlukan

Pelumasan yang tepat membantu *slack adjuster* dan S-Cam bisa bekerja optimal. *Slack adjuster* harus mendapat pelumasan yang tepat. Pemeriksaan kinerja kedua perangkat mampu memastikan rem tidak dimodifikasi atau rusak pada rem.

## Periksa *Anti-Lock Braking System*

Meski beberapa sistem pengereman *Anti-Lock Braking System* (ABS) umumnya tidak memerlukan perawatan rutin, harus diperiksa secara berkala seperti komponen lain dari *air brake*. Beberapa masalah yang sering ditemui yang memicu kerusakan ABS meliputi:

1	Kabel terpotong di dekat tabung penyimpanan udara
2	Kabel terpotong atau terkorosi dekat <i>frame</i> dan modulator yang terpasang
3	Alur kabel sensor yang tumpang tindih dengan kabel modulator
4	Konektor dan koneksi yang tidak disegel dengan benar
5	Kait atau konektor yang rusak, dalam keadaan tidak sepenuhnya tertutup rapat atau ada kelonggaran
6	Terminal tidak sepenuhnya terkunci atau menancap dalam konektor
7	Sensor udara yang berlebihan atau <i>overplay bearing</i> yang berlebihan
8	Kerusakan pada kabel <i>in and out</i> yang terpapar dari tabung penyimpanan udara
9	Pelindung sensor atau modulator terkelupas atau bisa juga rusak
10	Koneksi ke <i>engine control module</i> terganggu

## Periksa *Dryer* secara Rutin

Penting untuk melindungi sistem udara dari kontaminasi karena beberapa sebab lingkungan operasional truk. *Dryer* atau pengering udara bertugas mengumpulkan dan menghilangkan kontaminan padat, cair, dan aerosol seperti air dan oli sebelum memasuki sistem rem. Keberadaan kontaminan dapat membahayakan operasional truk.

Perawatan tergantung pada usia kendaraan, kondisi kompresor, lingkungan operasional, dan lamanya kendaraan berada di jalan. Mekanik dapat menentukan fungsi filter yang benar dengan memeriksa kelembaban dalam sistem rem udara setiap bulan. Jika ada uap air, *cartridge* pengering udara mungkin memerlukan penggantian. Menggunakan *dryer* dan *cartridge* udara yang beroperasi dengan baik membantu pemilik kendaraan untuk menurunkan biaya operasional.

Beberapa tips praktis tersebut bisa diaplikasikan konsisten dengan periode yang bisa diatur oleh mekanik bersamaan dengan pemeliharaan bagian truk lain yang mungkin berhubungan dengan sistem rem.

---



Volvo Trucks Safety Experience

## Upaya Volvo Capai Visi Zero Accident

Teks: Ratna Hidayati | Foto: Volvo Trucks International



**Carl Johan Almqvist**

Traffic & Product Safety Director  
Volvo Trucks

Volvo Trucks International mengundang *TruckMagz* berkunjung ke pabrik Volvo di Gotheburg Swedia, 2-10 Juli, untuk mengetahui lebih dalam bagaimana perusahaan bervisi *Zero Accident* itu mengembangkan teknologi demi keselamatan berlalu lintas. Berikut laporan dari Ratna Hidayati dari Gotheburg dalam *Volvo Trucks Safety Experience*.

Pagi itu ada tiga truk yang disediakan Volvo Trucks International untuk menunjukkan sistem pengereman darurat otomatis yang mereka gunakan. Di lintasan pengujian truk di area pabrik, kami menguji coba sistem pengereman otomatis Volvo FL series dengan muatan 16 ton. Tiba-tiba, sebuah mobil Volvo melaju di depan truk yang kami tumpangi. Secara otomatis, lampu memberikan peringatan. Kemudian ada *red light flashing* disertai suara yang mampu mengingatkan sopir untuk memberi perhatian lebih kepada kondisi lalu lintas di depannya. Dalam waktu singkat, sistem pengereman otomatis berfungsi mengurangi kecepatan truk dan sopir segera menghentikan kendaraan. Kecelakaan pun terhindarkan. "Sistem pengereman adalah sebuah sistem yang dapat menyelamatkan nyawa manusia. Sistem pengereman yang baik melindungi sopir dan membuat lalu lintas lebih aman," kata Carl Johan Almqvist, *Traffic & Product Safety Director at Volvo Trucks*.



Sejak November 2015 Uni Eropa mensyaratkan *heavy truck* dengan dua dan tiga as roda harus dilengkapi dengan fungsi sistem pengereman darurat otomatis. Tujuannya adalah untuk mengurangi angka kecelakaan di mana sebuah truk masuk ke bagian belakang kendaraan di depan truk, sebuah skenario yang menyumbang seperlima dari semua kecelakaan di jalan yang melibatkan truk di Uni Eropa. Saat ini, legislatif meminta sistem pengereman darurat harus mengurangi kecepatan truk hingga 10 km/jam. Tahun depan, hal ini akan diperketat sampai 20 km/jam.

"Undang-undang ini semakin ketat dan itu sangat bagus. Tapi saya rasa, persyaratan hukumnya terlalu rendah. Jika Anda mengemudi dengan kecepatan 80 km/jam saat sistem pengereman darurat dipasang, Anda perlu mengurangi kecepatan Anda lebih dari sekadar 20 km/jam untuk menghindari benturan hebat jika kendaraan di depan berhenti," kata Carl Johan Almqvist. Truk Volvo telah mengembangkan sistem yang melampaui persyaratan hukum saat ini dan yang akan datang. Sistem yang diperkenalkan pada tahun 2012, berfokus terutama pada memperingatkan sopir dalam menghadapi risiko tabrakan.

"Dalam banyak kasus, hal ini cukup bagi sopir untuk menilai situasi dengan cepat dan menghindari kecelakaan," jelas Carl Johan Almqvist. Rem darurat hanya digunakan jika benar-benar diperlukan dan diaktifkan



dengan sangat cepat. Kecepatan pengereman - atau retardasi untuk menggunakan istilah teknis yang benar - sekitar 7 m/detik, yang setara dengan jumlah yang dapat dikelola oleh banyak penumpang mobil. Dalam praktiknya, hal ini berarti kecepatan truk bisa dikurangi dari 80 sampai 0 km/jam dalam jarak sekitar 40 meter.

Sistem ini memantau kendaraan di depan dengan bantuan kamera serta teknologi radar dan fungsi terlepas dari apakah itu sinar matahari, kabut, atau kegelapan. Jika ada risiko tabrakan, sopir diberitahu melalui sinyal cahaya dan akustik yang meningkat secara bertahap. Jika sistem tidak mendeteksi respons dari sopir, truk secara otomatis mulai mengerem dengan lembut. Jika sopir masih tidak merespons, rem darurat dipasang sampai kendaraan berhenti total. Setelah lima detik berikutnya tanpa gerakan kemudi atau reaksi lainnya, rem tangan secara otomatis terpasang, sebuah tindakan pengaman untuk mencegah truk terlepas jika sopir *shock* atau tidak sadar.

Saat rem darurat dipasang, lampu rem mulai berkedip untuk memperingatkan kendaraan ke belakang dan saat kecepatan truk turun sampai 5 km/jam lampu peringatan darurat juga diaktifkan. Sistem Volvo juga berfungsi di jalan melengkung dan dapat membedakan antara penjaga rel pinggir jalan dan hambatan asli seperti kendaraan termasuk sepeda motor. Untuk mendapatkan manfaat penuh dari sistem ini, penting untuk memastikan bahwa semua fungsi, seperti rem ABS, diaktifkan pada truk dan trailer.

"Sistem keselamatan aktif kami adalah bagian dari solusi holistik yang secara jelas membantu mengurangi risiko lalu lintas, namun penting diingat bahwa teknologi saja tidak dapat melakukan hal itu. Lingkungan lalu lintas yang aman memerlukan interaksi aktif antara semua pengguna jalan. Sopir berpengalaman dan menangani kendaraannya secara bertanggung jawab masih merupakan bentuk pencegahan kecelakaan terbaik," kata Carl Johan Almqvist.

Beberapa contoh sistem keselamatan yang dimiliki Volvo Trucks antara lain *adaptive cruise control* adalah *cruise control* aktif yang membantu sopir mempertahankan jeda waktu dengan kendaraan di depan; *collision warning with emergency brake* adalah sebuah peringatan terhadap sopir jika ada risiko benturan dengan kendaraan di depan, mengaktifkan rem jika perlu, dan *driver alert support*, memberi tahu sopir untuk beristirahat jika mendeteksi tanda tidak ada perhatian dari sopir atau sopir yang mengantuk.

## See and Be Seen

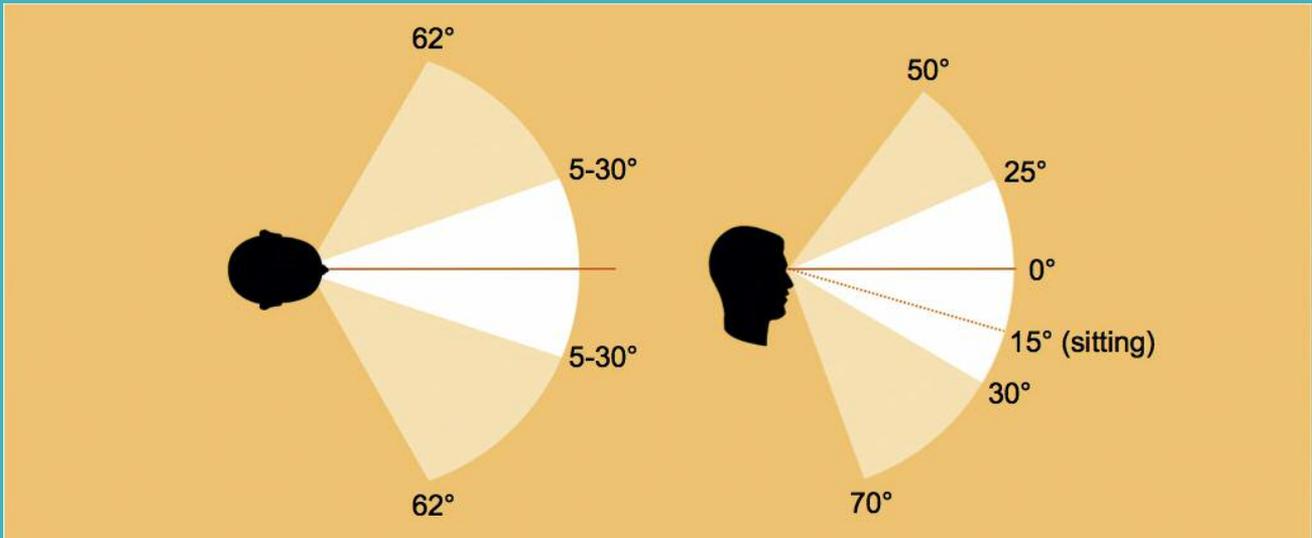
Hal lain yang menjadi perhatian Volvo adalah meningkatkan kesadaran keselamatan di kalangan pengguna jalan yang tidak terlindungi. Dengan paket pelatihan global baru yang disebut 'See and Be Seen', program ini ditujukan untuk pengendara sepeda berusia 12 tahun ke atas. 'See and Be Seen' merupakan kelanjutan dari program pelatihan keselamatan lalu lintas Volvo yang sukses untuk anak-anak, 'Stop Look Wave', yang sedang digunakan di seluruh dunia.

"Sama seperti dengan *Stop Look Wave*, program *See and Be Seen* bertujuan untuk meningkatkan pemahaman tentang bagaimana pengguna jalan dan truk yang tidak terlindungi dapat berinteraksi di lingkungan lalu lintas. Namun, kali ini kami fokus secara khusus pada pesepeda, anak-anak dan orang dewasa. Dengan cepatnya arus lalu lintas hari ini, sangat penting bahwa sebanyak mungkin orang menyadari risikonya untuk menghindari kecelakaan," kata Carl Johan Almqvist.

*See and Be Seen* berfokus pada betapa pentingnya memperhatikan lalu lintas di sekitar dan membuat diri terlihat oleh sopir truk, misalnya dengan menjaga kontak mata dan tidak bersepeda terlalu dekat dengan truk. "Untuk mengurangi risiko kecelakaan lalu lintas, kami melengkapi truk dengan sistem keamanan yang semakin cerdas dan melatih sopir kami dalam berkendara yang aman. Namun, karena faktor manusia sangat penting dalam kebanyakan kecelakaan lalu lintas, penting untuk meningkatkan kesadaran keselamatan di antara semua pengguna jalan," jelas Carl Johan Almqvist.

Carl Johan Almqvist memaparkan, keterbatasan mata manusia adalah tidak bisa melihat penuh saat berkendara. "Kita hanya melihat depan secara penuh tapi kita juga harus melihat ke kanan dan kiri. Karena itu, diperlukan *no blind spot*. Bisa lihat dari jendela. Kami berupaya memperluas jangkauan pandangan," kata Carl Johan Almqvist.





*Keterbatasan Pandangan Manusia*

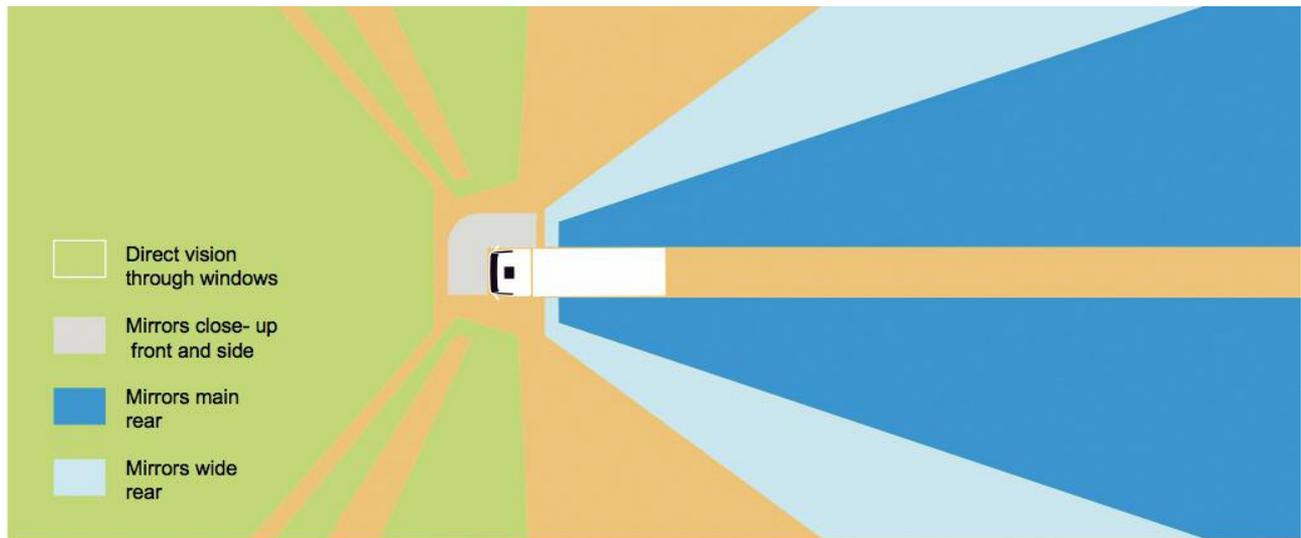


*Sopir memerlukan truk dengan rancangan keselamatan tertinggi*



**Peter Wells**

Kepala Tim Peneliti  
Kecelakaan Truk Volvo



Upaya untuk memperluas jangkauan pandangan

Menurutnya, ada kebutuhan yang spesifik untuk situasi lalu lintas yang berbeda. "Mengemudi dengan kecepatan rendah perlu *close up*, sementara mengemudi dengan kecepatan tinggi perlu *overview*," imbuhnya. Situasi lalu lintas saat ini sangat menantang. Untuk memperbaiki *visibility* dan kesadaran sopir, Volvo Trucks International fokus pada pengguna jalan yang tidak terlindungi, menggunakan pendekatan holistik, dan truk yang tepat untuk misi tersebut.



Truk Volvo dilengkapi kamera untuk melihat kondisi sekitar.

Hal ini didasari laporan keselamatan lalu lintas terbaru dari Truk Volvo. Jumlah kecelakaan jalan serius yang melibatkan truk menurun, namun keselamatan pengguna jalan yang rentan harus ditingkatkan. Selain itu, masih terlalu sedikit sopir truk yang menggunakan sabuk pengamannya.

"Dalam Laporan Keselamatan Truk Volvo 2017, kami menganalisis dan menjelaskan mengapa kecelakaan yang melibatkan truk terjadi, bagaimana hal itu terjadi, dan apa yang harus dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan dan konsekuensinya. Ini adalah fakta yang tidak hanya penting untuk pengembangan produk kami sendiri, tetapi juga bagi semua orang yang bekerja untuk lingkungan lalu lintas yang lebih aman," kata Peter Wells, Kepala Tim Peneliti Kecelakaan Truk Volvo.

Laporan Keselamatan Truk Volvo 2017 didasarkan pada penyelidikan kecelakaan Volvo dan data dari berbagai otoritas nasional dan Eropa. Salah satu kesimpulan laporan tersebut adalah bahwa ada kebutuhan yang lebih besar untuk berfokus pada pengurangan risiko bagi pengguna jalan yang rentan seperti pejalan kaki, pesepeda, dan pengendara sepeda motor. "Dalam dekade terakhir jumlah kecelakaan jalan yang serius yang melibatkan



Kaca spion dan sisi samping jendela Truck Volvo dirancang untuk melihat kondisi sekitar truk lebih utuh.

truk-truk besar hampir berkurang separuh di Eropa. Namun, kecelakaan truk yang melibatkan pengguna jalan yang rentan belum dikurangi sampai batas yang sama," kata Carl Johan Almqvist.

Sekitar 35 persen orang yang menderita luka parah atau korban jiwa dalam kecelakaan yang melibatkan truk berat adalah pengguna jalan yang rentan. Dengan meningkatnya laju urbanisasi dengan lebih banyak orang dan kendaraan di jalan, risiko cedera akan meningkat kecuali jika tindakan serius dilakukan. "Untuk mengurangi tingkat kecelakaan perlu melanjutkan pengembangan sejumlah solusi teknis yang dapat membantu pengemudi truk menghindari situasi yang berpotensi berbahaya. Selain itu, semua pengguna jalan perlu lebih sadar akan risiko yang ada di lingkungan lalu lintas dan bagaimana cara terbaik mengurangnya," jelas Carl Johan Almqvist.

Memberikan pengemudi gambaran yang jelas tentang jarak dekat truk sangat penting untuk pencegahan kecelakaan. Sebagai salah satu pelengkap kaca spion, cermin seperempat dan kamera belakang, Volvo memiliki solusi di mana pengemudi

dapat melihat apa yang terjadi di sudut depan sisi penumpang dengan bantuan kamera.

"Hal ini juga penting bagi pejalan kaki dan pesepeda untuk mengetahui pentingnya melihat dan dilihat dan membantu interaksi yang lancar dan aman di lalu lintas. Itulah sebabnya kami mengarahkan materi pendidikan kami kepada anak muda dan orang dewasa, misalnya kampanye Stop, Look, Wave dan See and Be Seen kami, yang menyoroti masalah ini," kata Carl Johan Almqvist.

Untuk mengurangi risiko kecelakaan dengan kendaraan lain, truk Volvo dilengkapi dengan berbagai sistem keselamatan aktif. Tetapi jika terjadi kecelakaan, ini adalah bagian peralatan pengaman yang terpercaya dan terpercaya yang merupakan life-saver yang paling penting - sabuk pengaman. "Laporan tersebut mengungkapkan bahwa terlalu banyak pengemudi truk tidak menggunakan sabuk pengaman mereka meskipun kita tahu bahwa setengah dari pengemudi truk yang telah meninggal dalam kecelakaan lalu lintas tersebut akan bertahan, jika mereka mengenakan sabuk pengaman," kata Carl Johan Almqvist.



Tow truck moge ini sebenarnya termasuk jenis karoseri hooklift

# TOW TRUCK MOGE

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

*Tow truck moge* merupakan bentuk karoseri yang memanfaatkan *flatdeck* untuk mengangkut sepeda motor *sport* atau sepeda motor besar (*moge*). Karoseri ini mampu mengangkut dengan aman sepeda motor dengan bobot lebih kurang 900 kg. Sistem hidrolik dengan spesifikasi tertentu mampu menaikkan *moge* yang sudah diikat ke *flatdeck* dengan *smooth*. Setelah *moge* naik dengan sempurna, semua ikatan diperiksa dan *tow truck* siap berangkat.

Panji Rahmat, Owner PARHA Trans menjelaskan jasa angkutan *moge* sebenarnya tidak hanya mengantarkan *moge* ke alamat tujuan, tetapi layanan di dalamnya lebih daripada itu. "Paket *service* kami juga memastikan kargo aman dari kerusakan selama perjalanan dan memberikan jaminan perlindungan kendaraan terhadap musibah hingga sampai tempat tujuan," paparnya.

Franky Sutjahjo, *Marketing Manager* Master Karoseri mengatakan, "Pada dasarnya kendaraan ini sama dengan mobil derek *flatbed*, hanya saja spesifikasi *deck*-nya untuk kendaraan roda dua. Dimensinya otomatis lebih simpel. Pada bagian depan ada penyangga roda. Di sisi samping ada beberapa kait tali strap. Semua fitur ini memungkinkan kendaraan terkunci dan aman di atas *flatdeck*," jelasnya.



Daya angkut tow truck moge kurang lebih 900 kg



Flatdeck turun maksimal untuk memudahkan moge naik

Truk *flatbed* umumnya menawarkan cukup ruang untuk mengangkut berbagai jenis kargo dan itu bergantung pada model tertentu. Sehingga sangat mungkin ruang untuk beberapa sepeda motor jika dimanfaatkan sebagai *tow truck*. Sebelum memesan ke karoseri, klien bisa menentukan kapasitas *tow truck*. "Pada *tow truck flatdeck* juga umum ditambahkan semacam dudukan roda dengan ukuran tertentu untuk mengakomodasi ban lebar. Konstruksi ini dapat mengunci ban depan dan mengurangi kebutuhan tali strap pada bagian depan moge," tambah Franky.

Panji mengatakan, secara umum ada dua cara membawa moge, yaitu dengan trailer tempelan dan truk *flatdeck*. "Dengan trailer, daya angkut bisa dimaksimalkan. Artinya, bisa mengangkut lebih dari satu moge. Sebuah sepeda motor yang diangkut dengan trailer membutuhkan keseimbangan agar tetap tegak lurus dan tidak banyak bergoyang. Jika banyak guncangan dalam perjalanan bisa dipastikan akan menghancurkan *kickstand* sepeda motor. Baik menggunakan trailer tempelan atau truk *flatdeck* memerlukan tali strap atau kabel nilon yang kuat untuk mengikat moge. Setelah terikat, pastikan cukup ketat dan menahan pergerakan sepeda motor. Kami menyarankan agar operator membentuk sudut 45 derajat ketika mengikat tali antara motor dan lantai trailer," papar Panji.

Jika menggunakan trailer moge yang dirancang untuk menampung lebih dari satu sepeda, trailernya harus lebih lebar daripada *tow truck*. Ini bisa menjadi masalah jika mengerem mendadak, mengingat perbedaan ukuran tentu ada perbedaan bobot angkut. Lebih berat berarti momentum lebih besar, jadi waspadalah ketika berkendara dengan trailer tempelan yang sedang membawa moge.

Ketika membawa kendaraan tetap menjaga kestabilan kecepatan untuk mencegah tiga hal yang mungkin terjadi, yaitu dudukan trailer yang terlalu panas, sepeda motor yang berhimpitan, dan guncangan trailer. Guncangan terjadi karena ketidakseimbangan di trailer, seperti pergeseran kargo, masalah ban atau suspensi yang terlalu pendek. “Untungnya, trailer tempelan sepeda motor biasanya dirancang simetris sehingga sedikit mengalami redistribusi berat selama perjalanan, asal sudah diamankan dengan benar. Jika ingin mengurangi guncangan bisa menggunakan *friction bar*, yang menyerap sebagian momentum trailer saat pengereman,” kata Panji.



Sisi kanan dan kiri flatdeck dilengkapi dengan kait tali strap



3 buah penyangga roda disiapkan pada bagian depan



Kontrol hidrolis dari dalam kabin pengemudi



Spesifikasi power pack sama dengan yang digunakan pada wongbox

## Kiat Mengamankan Moge di Atas Tow Truck

Dengan bentuk karoseri unik dan distribusi berat sepeda motor, operator harus secara tepat memeriksa pengamanan kargonya sebelum berangkat. Berikut beberapa hal yang harus diperhatikan oleh operator *tow truck*.

---

### Cara mengemudi

Hal dasar dalam mengangkut kargo apa pun adalah kontrol diri. Dari kemudi pasti ada perbedaan antara muatan kosong dan muatan berat. Untuk truk *flatdeck* moge umumnya berat hanya tertumpu pada satu titik. Sehingga akselerasi saat menikung dan menyalip akan ada sedikit hambatan bobot moge. Selain itu, juga pengaruh penutup moge yang menahan terpaan angin dari depan.

### Gunakan alat pengaman yang sesuai kapasitas

Bobot dan dimensi moge bervariasi. Ada jenis supermoto yang cenderung ramping dan tinggi. Ada kendaraan *low rider* dengan bobot di tengah. Operator hendaknya menyiapkan tali strap dengan berbagai ukuran standar. Diangkut dengan *flatdeck* akan lebih aman dan moge lebih stabil daripada menggunakan trailer tempelan. Beberapa mesin dan transmisi sepeda motor tidak dirancang untuk menggerakkan roda ketika mesin mati, jadi pastikan sebelum moge naik ke *flatdeck*, kargo sudah ideal di titik keseimbangan.

### Kencangkan tali strap sebelum flatdeck naik

*Kickstand* sepeda motor tidak dirancang menahan bobot moge terlalu lama. Bisa memanfaatkan *paddock stand* dan tali pengikat khusus untuk menahannya. Jalan yang bergelombang menimbulkan banyak getaran, terutama dalam kecepatan tinggi, dan *flatdeck* sangat sensitif terhadap getaran sehingga diperlukan tali atau kunci yang kuat.

Kuncian pengaman bergantung pada kerangka dan desain sepeda motor. Tali pengikat bisa dililitkan ke beberapa tempat yang berbeda. Tujuannya untuk mengikat stang ke area di dekat ban depan lalu ban belakang diamankan dengan tali di dekat jok. Pastikan untuk melilitkan dengan posisi kendur terlebih dahulu dan kencangkan tali mulai dari bagian depan suspensi untuk mencegah gerakan.

### Buat jarak ideal

Meskipun dengan usaha terbaik untuk mengamankan moge, motor masih mungkin akan bergeser selama perjalanan.

Jika membawa lebih dari satu moge, atur jarak ideal dengan toleransi bebas singgungan antar-moge. Untuk mencegah lecet karena singgungan bodi, pastikan sepeda motor memiliki ruang gerak alami yang cukup. Idealnya, pastikan bahwa sepeda motor memiliki ruang sekitar enam inci melewati stang. Ruang tadi harus memberi ruang motor untuk bergerak dan tidak bersentuhan dengan apa pun. Bisa juga dengan memberikan lebar ruang yang sama di bagian depan dan belakang motor. Pastikan tali pengikat terpasang dengan benar dan rapat akan membantu motor tetap terkendali saat diangkut.



PPTI

## Utamakan Solidaritas Antar-Sopir Truk

**Teks :** Citra D. Vresti Trisna

**Foto :** Pebri Santoso

Menjalani pekerjaan sebagai sopir truk bukanlah hal mudah. Bahkan hampir tidak ada orang yang memutuskan untuk memilih pekerjaan ini. Terlebih ketika hasil yang mereka dapat tidak sebanding dengan risiko yang mereka dapatkan. Selain itu, berbagai masalah seperti kendaraan mogok juga kerap menghambat perjalanan mereka. Kesamaan nasib inilah yang menciptakan solidaritas antar-sopir untuk bergabung di dalam satu wadah organisasi Perkumpulan Pecinta Truk Indonesia (PPTI). Tujuan dari perkumpulan ini adalah menciptakan solidaritas antar-sopir truk di jalan dan sebagai sarana berkomunikasi dan berbagi informasi dan pengalaman.

Ketua Umum PPTI Bejo Wawan mengatakan, sampai hari ini PPTI terbagi di dalam tujuh korwil, yaitu Bandung Raya, Karawang, Jakarta Raya, Bogor, Tangerang, Lampung, dan Medan. Menurut Bejo, dari tujuh korwil di PPTI terdapat anggota aktif dan pasif. Anggota pasif yang tidak membayar iuran tapi masih bisa membantu dan berkoordinasi tercatat lebih dari 12.000 orang. Sedangkan anggota aktif yang membayar iuran dan aktif berkoordinasi sudah lebih dari 1.000 orang. Anggota aktif inilah yang akan mendapat santunan dan bantuan saat ada insiden dan aktif dalam acara-acara PPTI.

"Kegiatan dilaksanakan per korwil karena belum ada PPTI pusat. Kegiatan utama dari organisasi ini adalah silaturahmi satu bulan sekali. Kami juga mengundang semua korwil untuk bertemu tiga bulan sekali dan membahas kegiatan kami dan saling berbagi pengalaman serta memberikan masukan. Sejak awal 2017 istri-istri sopir mulai saya anjurkan untuk ikut kumpul. Jadi sesama istri bisa saling ngobrol dan mulai kompak untuk saling membantu satu sama lain," tutur Bejo.



Bejo Wawan Ketua Umum PPTI

Menurut Bejo, pada awalnya PPTI dibentuk untuk membantu masalah yang dialami sesama sopir truk di jalan. Organisasi ini dibentuk untuk lebih meningkatkan solidaritas dengan cara melakukan komunikasi yang intensif dalam wadah organisasi agar dapat saling berbagi pengalaman dan informasi. "Kepedulian di jalan antar-sesama sopir adalah salah satu kebutuhan penting. Oleh karena itu, saya sudah memulai komunikasi melalui grup Facebook sejak tiga tahun lalu hingga organisasi ini berkembang pesat," kata Bejo.

PPTI juga dibentuk untuk meningkatkan kepedulian, terutama untuk membantu anggota yang menjadi korban kecelakaan di jalan. Dana untuk membantu anggota yang terkena kecelakaan didapatkan dari iuran Rp 20 ribu – Rp 25 ribu per bulan per anggota. Menurut Bejo, dana iuran anggota tersebut diambil untuk menolong korban kecelakaan dan bukan untuk membenahi kerusakan kendaraan. Karena, menurut dia, kerusakan kendaraan telah ditanggung oleh pihak perusahaan. Sedangkan dana yang dikumpulkan oleh anggota PPTI tersebut digunakan untuk memberikan pertolongan pertama agar keluarga korban kecelakaan tidak terlalu terbebani.

"Sumbangan paling besar yang pernah kami keluarkan adalah untuk membantu pengobatan operasi jantung untuk anak anggota kami. Penyakit jantung itu bawaan lahir dan anggota kami tidak punya uang, tapi kami kompak. Lebih kurang satu tahun kami mengumpulkan dana. Setiap bulan kami sumbangkan, kami setorkan untuk membiayai operasi dan sekarang sudah sembuh," ujar Bejo.

Selain membantu biaya kesehatan, PPTI yang terbagi di beberapa korwil ini juga memberikan arahan untuk mengelola keuangan mereka di jalan. Karena selama ini anggota PPTI kerap mendapati uang saku anggotanya ludes lantaran oknum aparat. Menurut Bejo, tekanan agar barang cepat sampai dari perusahaan membuat perusahaan ekspedisi menekan sopir untuk *overload* muatan dan harus berhadapan dengan aparat karena muatan.

Masalah lainnya yang dihadapi oleh anggota PPTI adalah pemerasan di jalan. Menurut Bejo, salah satu bentuk pemerasan yang terjadi adalah pungli. Kendaraan yang melintas biasanya akan dimintai uang sekitar Rp 15.000 - Rp 20.000 per kendaraan. Untuk menangani masalah tersebut, Bejo mengaku bila pihaknya telah melaporkan kepada pihak berwenang untuk menindak segala pungli di jalan, terutama yang dilakukan oleh preman. Ia juga mengimbau agar tidak melakukan razia secara terbuka karena tidak akan mendapatkan hasil.

Bejo menuturkan bila kejahatan banyak terjadi justru di wilayah *rest area*. Tempat ini, kata Bejo, menjadi tempat beroperasinya penjahat yang menargetkan truk pembawa muatan. "*Rest area* juga menjadi tempat pemerasan sopir truk. Biasanya satu-dua kali sopir truk akan memberikan uang, tapi berikutnya mereka akan lapor kepada saya. Kalau sudah seperti itu, kami akan langsung mendatangi lokasi dan meninjau tempat yang biasanya menjadi tempat pemalakan. Kami akan berdialog dengan tukang palak, kalau mereka tidak dapat diatur, kami masukkan mobil dan kami bawa ke kantor polisi terdekat," paparnya.

Permasalahan *overload* juga membuat kendaraan cepat rusak dan risikonya ditanggung oleh pengemudi. Tanpa muatan berlebih, kata Bejo, sopir akan cepat sampai dan kendaraan tidak mudah rusak. "Akibat perusahaan memberlakukan *overload*, kendaraan jadi cepat rusak. Kalau as roda patah, kami harus berada di Pantura hanya untuk menunggu bantuan. Kami bisa sampai satu minggu nongkrong di Pantura dan membuat pendapatan kami menurun. Sementara kami harus menjaga barang bawaan. Sedangkan bantuan keuangan dari perusahaan itu lebih sering terlambat," keluhnya.

Bejo juga mengeluhkan bila anggotanya selama ini juga kerap dirugikan oleh pengurus biaya dalam perusahaan ekspedisi. Menurutnya, pihak yang diberi tanggung jawab untuk memberikan uang jalan pada sopir kerap berlaku curang dengan memotong uang jalan masing-masing sopir. Namun, menurut Bejo, ada juga pengurus keuangan yang menjadi anggota PPTI yang berjuang agar menaikkan uang insentif agar para sopir bisa lebih sejahtera.



## Berdayakan Ekonomi dan Moral Anggota

Guna meningkatkan kesejahteraan anggota, dalam waktu dekat ini PPTI akan membangun koperasi anggota. Bejo melihat usaha ini sangat penting untuk membantu anggota untuk memberikan tambahan penghasilan dan meningkatkan taraf hidup sopir. Meski pendirian koperasi anggota masih terbentur dengan badan hukum, Bejo mengupayakan agar pendirian usaha ini dapat terealisasi dengan bantuan dari salah seorang anggota PPTI di luar sopir. "Kalau untuk sekarang cara kami menambah dana di masing-masing korwil adalah dengan penjualan stiker dan juga seragam. Sedangkan untuk pendirian koperasi, kami masih menunggu sampai legalitas selesai," jelasnya.

Selain berusaha memperbaiki perekonomian anggota, Bejo juga menuturkan bila PPTI terus memberikan arahan kepada anggota agar memperbaiki kualitas diri baik itu di jalan atau pun di lingkungan masyarakat. Ia bersama anggota PPTI lainnya terus menginstruksikan agar tidak menggunakan bahu jalan. Dengan tidak menggunakan bahu jalan, kata Bejo, kelancaran di jalan akan bisa terjadi. "Kalau di PPTI ada anggota yang memakai bahu jalan dan difoto, pasti akan dirundung di grup. Kami selalu membimbing anggota agar mereka dapat tertib di jalan dan yang terpenting adalah tetap *safety*," tegasnya.

Bejo berharap agar PPTI dapat terus eksis agar tercipta kerukunan di jalan dan sopan di jalan. Meski masih banyak sopir truk yang belum menjadi anggota PPTI, Bejo ingin agar kerukunan dan solidaritas antar-sopir bisa terjadi baik untuk anggota dengan stiker PPTI atau tidak. Untuk menjaga solidaritas antar sopir, kata Bejo, anggota PPTI selalu menyempatkan diri untuk berhenti apabila ada truk yang mogok di jalan.

Menurutnya, anggota PPTI akan senantiasa menanyakan masalah truk-truk yang mogok di jalan. Biasanya kendaraan yang mogok itu perlu kunci roda, dongkrak. Kalau pun tidak dapat membantu secara mekanik, anggota PPTI akan memberikan bantuan berupa minuman, rokok dan makanan baru kemudian ditinggal. "Sebelum ada PPTI, kalau ada truk mogok, tidak ada yang peduli. Kalau ada truk sedang *ngeban* di tol, sopir-sopir itu akan acuh saja dan tidak mau membantu. Kalau sekarang bisa saling membantu di jalan meski tidak saling kenal, baik untuk kendaraan dengan stiker PPTI atau pun yang tidak berstiker," kata Bejo.

Menurut Bejo, keberadaan PPTI akan sangat membantu perusahaan angkutan. Karena, menurut dia, kendala-kendala yang dialami sopir di jalan dapat diselesaikan dengan cepat karena iklim kepedulian sesama sopir tercipta sejak berdirinya PPTI. Meski demikian, tidak semua perusahaan angkutan yang memberikan respons positif kepada PPTI.

"Salah satu bentuk dukungan dari perusahaan adalah memberikan kami konsumsi ketika kami menyelenggarakan pertemuan. Tapi ada beberapa perusahaan yang hanya mengandalkan kami saja tanpa mau membantu kami. Jadi kalau sopir yang merupakan anggota PPTI kebetulan ada masalah di jalan, perusahaan menyuruh sopir tersebut meminta bantuan kepada PPTI karena solidaritas kami sangat bagus dan solidaritas adalah yang utama bagi kami," pungkasnya.



Acara Gathering PPTI Dok.PPTI

 <p><b>DPP APTRINDO</b>            Jln. Yos Sudarso No.1 perkantoran Yos Sudarso            Megah Blok B.3 Tanjung Priok – Jakarta 14320            Email : dppaptrindo@gmail.com            Telpon : +6221.439.00464            FAX : +6221.439.00465</p>	 <p><b>ALFI</b>            Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok A/8, Jl. Yos            Sudarso No.1 Tanjung Priok            Jakarta Utara, Jakarta 14320 – Indonesia            Telpon : +62 21 4391 2283/84            Fax : +62 21 4391 2285, Website : iffa.or.id</p>	 <p><b>TOP 1 OIL</b>  <b>PT. TOPINDO ATLAS ASIA</b>            Jl. Garuda No.32 Kemayoran Jakarta Pusat 10620            Indonesia            Telpon : +6221 4253045 / Fax : +6221 4244952            Website : www.topindo.co.id</p>	 <p><b>KORLANTAS POLRI</b>            Jl. M.T. Haryono            Kav. 37-38. Jakarta Selatan, 12770.            Website : www.korlantaspolri.go.id</p>
 <p><b>PT LOGISTICS PLUS INTERNATIONAL</b>            Beltway Office Park, Tower B, 5th Floor            Jl. TB Simatupang No. 41 Ragunan, Pasar Minggu            Jakarta Selatan 12550 – Indonesia            Telpon : +62-21-22781127            Fax : +62-21-78830341            Email : jakarta@logisticsplus.net</p>	 <p><b>SUPPLY CHAIN INDONESIA</b>            Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impun Bandung            40194 Indonesia            Telpon : +62 22 720 5375            Email : sekretariat@SupplyChainIndonesia.com            Website : www.SupplyChainIndonesia.com</p>	 <p><b>ASOSIASI PERUSAHAAN BONGKAR MUAT INDONESIA (APBMI)</b>            Jl. Swasembada Timur XI No.9, RT.12/RW.10, Kb.            Bawang, Tj. Priok, Kota Jkt Utara, Daerah Khusus            Ibukota Jakarta 14320            Telpon : 021 4356929            Website : www.apbmi.or.id</p>	 <p><b>DEPO KONTAINER INDONESIA (ASDEKI)</b>            Jl. Jayapura No.1, RW.2, Kali Baru, Cilincing, Kota            Jkt Utara, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 14120            Telpon : (021) 4404286            Website : www.asdeki.web.id</p>
 <p><b>PT CHAKRA JAWARA</b>            Gedung TMT 1, 3rd Floor Suite 301,            Jalan Cilandak KKO No. 1, Jakarta 12560 –            Indonesia            Telpon : +62 21 2997 6849            Email : info@chakrajawara.co.id            Website : www.chakrajawara.co.id</p>	 <p><b>KEMENTRIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA</b>            Jalan Medan Merdeka Barat No. 8,            Jakarta Pusat 10110            Website : www.dephub.go.id</p>	 <p><b>Tata Motors Distribusi Indonesia</b>            Pondok Indah Office Tower 3 Suite 801-8            Jln. Sultan Iskandar Muda Kav V-TA            Pondok Pinang Kebayoran Lama            Jaksel 12310 Indonesia            Telp: (021) 29328041, Fax : (021) 29328042</p>	 <p><b>PT Rajawali Dwi Putra Indonesia</b>            Jln. Letjend Sutoyo 110-112            Waru, Sidoarjo, Jawa Timur            Telp: 031-8531668</p>
 <p><b>PT Putra Rajawali Kencana</b>            Jln. Letjend Sutoyo Waru            Ruko Niaga Sentosa            Waru, Indonesia            T : (031) 3537939            F : (031) 3537531</p>	 <p><b>Rajawali Inti</b>            Jl. Brantas Km 1            Probolinggo, Jawa Timur            T : (0335) 423259</p>	 <p><b>PT INDO RETREADING</b>            Komp. Hyundai Multiguna II, Jl. Tanjung No. 12            Lippo Cikarang, Bekasi 17550, Indonesia            Telp. 62-21 89903579/80            Fax. 62-21 89903573</p>	 <p><b>MASTER Karoseri</b>            Jl. Pakal 1            Surabaya Barat, 60196            Telp. 031 7413008            Fax. 031 7413008            Email. info@masterkaroseri.com</p>
 <p><b>PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia</b>            Lt. G Unit G07, Wisma GKBI            Jl. Jend. Sudirman No. 28, Tanah Abang            Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10210            T : (021) 6501000 ext 7700            F : (021) 6503854</p>	 <p><b>REED PANORAMA</b>            Panorama Building 5th Floor            Jl. Tomang Raya No. 63.            Jakarta Barat 11440. Indonesia            T : +62 21 2556 5033 / F : +62 21 2556 5040            E : riyana.haritama@reedpanorama.com            W : www.reedpanorama.com</p>	 <p><b>PT Veron Indonesia</b>            Komplek Pergudangan,            Prima Centre 1 Blok D 29030            Jl. Pesing Poglar No. 11, Jakarta Barat            Telp : 021-29518999 / Fax : 021-29518991            Email : sales@sailun.co.id</p>	 <p><b>PT Mercu Gramaron</b>            Jl. Klampis Anom 12 Surabaya            Jawa Timur            Phone : 62.31.593-2600 62.31.593-2700            (HUNTING) / Fax : 62.31.594-6370            Email : mgsby@gramaron.com</p>



Better Performance

**PT. INDO RETREADING  
AND TIRE SERVICES**

# TOTAL BIAYA BAN TINGGI? KAMI SOLUSINYA!!!

*Reliable and Safe Retread Tire  
Total Tire Saving > 40%*



**BIAS 6X**



**RADIAL 4X**



**ITMS**

**Satu-satunya Retreader  
Bersertifikasi ISO 9001:2008**



ISO 9001:2008 Cert. No.: 69789

**ITMS® INTEGRATED TIRE MANAGEMENT SOLUTIONS**

Kompleks Hyundai Multiguna II  
Jl. Tanjung No. 10 & 12, Lippo Cikarang  
Bekasi 17550, Indonesia

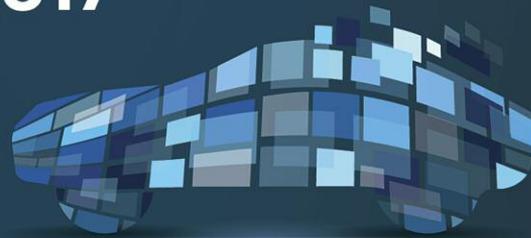
T : 021 8990 3579  
M : 0817 600 1855 / 0819 3248 2842  
E : info@indoretreading.com

World Class Auto Show Series

the 25<sup>th</sup>  
**GAIKINDO**  
INDONESIA INTERNATIONAL  
**AUTO SHOW**

10-20 August 2017  
at **ICE-BSD City**

Rise of  
The Future Mobility



*Be The First to Witness  
The Latest Automotive Technology in Indonesia*

PROUD EXHIBITORS:



AND HUNDREDS OF SUPPORTING BRANDS IN AUTOMOTIVE INDUSTRY

Update 6 June 2017

Driven with Passion by:

