

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

FEB
2020

URGENSI ROAD SAFETY



IDR 50.000

Edisi 68 / VI / 2020

**TAK ADA TOLERANSI ODOL
DI PELABUHAN PENYEBERANGAN**



PERAWATAN SISTEM REM PADA MUSIM HUJAN

PERAWATAN SISTEM KELISTRIKAN PADA TRAILER MODERN

TIGA STIMULUS, PENGGANTI SUBSIDI SOLAR

RETURN ON INVESTMENT

IVECO



Chakra Jawara

INTEGRATED MACHINERIES AND TRANSPORT EQUIPMENT SOLUTIONS



PT. Chakra Jawara Gedung TMT 1, 3rd Floor, Suite 301 Jl. Cilandak KKO No. 1 Jakarta 12560
Phone +62-21-2997-6849 Hotline 0-800-1-242572 info@chakrajawara.co.id
www.chakrajawara.co.id
@iveco.indonesia



The Best Show for
**Road and Urban
Transportation Solution**



GAIKINDO INDONESIA INTERNATIONAL COMMERCIAL VEHICLE EXPO

Jakarta Convention Center **5-8** March 2020



- Commercial Vehicle (Bus & Truck) • Carrosserie / Coach-BUILDER (Bus)
- Automotive Parts, Components & Accessories • Lubricants
- Connected Truck Technology • Transportation
- Logistics Technology, Innovation & Services

PROGRAMS

- Industry seminars and talk shows
- Outdoor Commercial vehicle demo area
- Networking Programs

Visitor's Pre-registration:
www.commercialautoexpo.com

For further information:
Seven Event Phone. +62 21 2918 2970

Kemal
kemal@seven-event.com
ext. 313

Adriean
adriean@seven-event.com
ext. 108

Host:



Organizer:



Media Partner:

TRUCKMAGZ



Tanpa Road Safety Biaya Sosial Tinggi

Road safety di Indonesia dipahami sebagai aspek keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Manajemen *road safety* kerap dikaitkan dengan manajemen kebutuhan, manajemen kapasitas dan prioritas, manajemen kecepatan, dan manajemen *emergency*. Artinya, pelaku usaha *trucking* harus mengetahui segala hal yang dibutuhkannya, baik dari sisi kendaraan maupun kapasitas angkut kendaraannya dengan tetap memerhatikan jarak tempuh dan kecepatan ideal, tanpa mengesampingkan manajemen *emergency* sebagai salah satu komponen tak terpisahkan dalam mewujudkan budaya keselamatan di jalan raya.

Namun dari sisi industri angkutan barang, *road safety* masih dianggap sebagai sesuatu yang berbiaya tinggi. Di satu sisi, jika tidak tertib aturan, berdampak pula pada biaya sosial yang tinggi. Seperti kemacetan dimana-mana yang membuat waktu tempuh menjadi lebih lama. Begitu pun halnya jika sampai terjadi kecelakaan yang merenggut korban jiwa dan materi.

Tentunya langkah awal yang bisa diupayakan dengan mengedukasi para pengguna jalan agar memahami aturan-aturan ketika berinteraksi di jalan, memahami bahwa bukan hanya dirinya yang menggunakan jalan karena di dalamnya ada hak-hak orang lain yang harus dihormati. Langkah selanjutnya dengan menanamkan konsep-konsep, seperti *defensive driving* dan *safety driving*.

Pemerintah melalui kementerian teknis terkait selaku regulator bersama kepolisian, pelaku usaha, pabrik truk, serta akademisi perlu duduk bersama membuat *grand design* sebagai solusi untuk tercapainya budaya keselamatan di jalan. Tentunya hal ini berkaitan dengan upaya mengatur jalan, mengatur kendaraan, mengatur pengguna jalan, serta mengatur masalah kemacetan dan kecelakaan. Dibarengi langkah konkret dalam pelaksanaannya serta melakukan pengawasan dan evaluasi secara kontinu, supaya ada keberhasilan-keberhasilan yang dicapai.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Antonius Sulistyo

Fotografer
Giovanni Versandi

Kontributor Ahli
Zaroni
Bambang Widjanarko

Accounting
Evi Kumala Putri

Sirkulasi
M. Abdurrohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
 +62 821 3912 1239

www.truckmagz.com



Cover
URGENSI ROAD SAFETY / 68

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #68

| | |
|------------------|--|
| Laporan Utama | 06 TANPA ROAD SAFETY, BIAYA SOSIAL TINGGI |
| | 10 KESELAMATAN DIANGGAP COST CENTER |
| | 14 KESEHATAN SOPIR PERLU PERHATIAN PERUSAHAAN |
| | 18 KONTROL SOSIAL, DORONG PERUBAHAN PERILAK |
| | 22 BERPERILAKU DEFENSIF KURANGI POTENSI RISIKO |
| | 26 MANAJEMEN EMERGENCY DALAM TRANSPORTASI BARANG |
| Liputan Khusus | 30 TAK ADA TOLERANSI ODOL DI PELABUHAN PENYEBERANGAN |
| | 34 KNKT MINTA PERKETAT MANIFEST MUATAN |
| Market Review | 38 APM BEREBut MARKET SHARE |
| Rantai Pasok | 42 RETURN ON INVESTMENT |
| Leader interview | 48 FITRI WIYANTI |
| Data Gaikindo | 54 UPDATE (JANUARI - DESEMBER 2019) |
| ATPM Update | 56 KTB BERI LAYANAN FUSO CARE PASCA-BANJI |
| Info Produk | 58 BLUE CHEM, KEMBALIKAN PERFORMA MESIN DIESEL |
| Bursa Truk | 60 INDEKS HARGA TRUK BEKAS |
| Tips & Trik | 64 PERAWATAN SISTEM REM PADA MUSIM HUJAN |
| | 68 PERAWATAN SISTEM KELISTRIKAN PADA TRAILER MODERN |
| | 72 PENGOPERASIAN & PERAWATAN TRAILER TANGKI CURAH KERING |
| | 76 MENCUCI TANGKI CURAH KERING |
| Variasi | 80 TIGA STIMULUS, PENGGANTI SUBSIDI SOLAR |
| Event | 84 RESMI IPO, PURA TRANS SIAP EKSPANSI LUAR JAWA |
| Komunitas | 88 FORUM LOGISTIK INDONESIA |

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PETEMON GRAFIKA

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

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



TANPA ROAD SAFETY

BIAYA SOSIAL TINGGI

Teks: Antonius Sulistyono / Foto: Giovanni

Keselamatan di jalan (*road safety*) tengah menjadi perhatian Organisasi Kesehatan Dunia atau World Health Organization (WHO) di bawah Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB). Data dari Laporan Status Global tentang Keselamatan Jalan tahun 2018 dari WHO, negara-negara di wilayah Afrika dan Asia Tenggara memiliki tingkat kematian akibat lalu lintas jalan yang lebih tinggi dibandingkan wilayah lain di dunia. Laporan ini menyebutkan bahwa tingkat kematian lalu lintas di jalan yang tertinggi berada di kawasan Afrika dengan 26,6 kematian per 100.000 penduduk. Sementara tingkat kematian lalu lintas di jalan untuk kawasan Asia Tenggara sebesar 20,7 kematian

per 100.000 penduduk. Kondisi serupa diikuti oleh negara-negara di Mediterania Timur sebanyak 18 kematian per 100.000 penduduk, dan Pasifik Barat dengan tingkat kematian 16,9 per 100.000 penduduk. Negara-negara di kawasan Amerika dan Eropa memiliki tingkat kematian akibat lalu lintas yang terendah, masing-masing 15,6 dan 9,3 kematian per 100.000 orang. Dalam hal kemajuan yang dicapai, tiga dari enam wilayah di dunia yakni Amerika, Eropa, dan Pasifik Barat, tingkat kematian akibat lalu lintas jalan menurun sejak 2013.



PBB telah meluncurkan Strategi Keselamatan Jalan dalam mendukung Dekade Aksi untuk Keselamatan Jalan 2011-2020, yang dipelopori oleh Majelis Umum PBB pada tahun 2010. Inisiatif ini juga akan berkontribusi pada dua tujuan yang fokus terhadap keselamatan jalan, dari 17 poin tujuan dari *Sustainable Development Goals* (SDG) yang ditetapkan oleh PBB. Salah satunya adalah *Good Health and Well-Being* yang merupakan fokus ketiga dari keseluruhan SDG tersebut. *Good Health and Well-Being* dimaksudkan untuk memastikan kehidupan yang lebih sehat serta mengupayakan kesejahteraan bagi semua kalangan usia. Pada poin 3.6, target yang ingin dicapai adalah mengurangi separuh jumlah kematian dan cedera global akibat kecelakaan lalu lintas jalan pada tahun 2020. Fokus kedua di poin 11.2 sebagai bagian dari tujuan ke-11 SDG tersebut, yakni *Sustainable Cities and Communities* yang menargetkan untuk menyediakan akses ke sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses dan berkelanjutan, serta meningkatkan keselamatan jalan bagi semua orang.

Strategi Keselamatan Jalan PBB ini didasarkan pada pendekatan sistem yang aman yang mengelola interaksi antara kecepatan, kendaraan, infrastruktur jalan, dan perilaku pengguna jalan untuk mencegah tabrakan yang dapat mengakibatkan kematian dan cedera serius pada manusia. Strategi ini terdiri dari lima pilar, yaitu manajemen keselamatan jalan (*road safety management*); armada yang lebih aman; pengguna jalan yang lebih aman; respons pasca-kecelakaan; dan menciptakan lingkungan mengemudi yang lebih aman.

"Kami di IDDC bersama-sama berbagai pihak berusaha memenuhi target ketiga SDG dari WHO, yaitu *Good Health and Well-Being for people* dengan bentuk aktif memberikan edukasi keselamatan jalan kepada pihak-pihak yang memerlukan. Selain itu, aktif pada berbagai konferensi keselamatan jalan baik lokal maupun internasional," kata Adrianto Sugiarto Wiyono, Instruktur Senior dan Peneliti Keselamatan Jalan dari Indonesia Defensive Driving Center (IDDC).

Kualitas Keselamatan

Fatalitas korban kecelakaan lalu lintas yang menjadi perhatian serius PBB melalui WHO menunjukkan betapa pentingnya *road safety* bagi kehidupan masyarakat modern saat ini. *Road safety* di Indonesia dipahami sebagai aspek keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.

“Kita perlu memikirkan lalu lintas yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Kalau menjalankan bisnis tetapi tidak aman jadi kontraproduktif. Kalau tidak selamat, tidak tertib aturan, tidak lancar maka pasti biaya sosialnya ini mahal, artinya biayanya tinggi termasuk biaya sosialnya. Kalau biayanya mahal bagaimana mau untung dalam bisnis,” kata Brigjen Pol. Chryshnanda Dwilaksana, Direktur Keamanan dan Keselamatan, Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri.

Menurut Chryshnanda, *road safety* juga merupakan upaya untuk selalu meningkatkan kualitas keselamatan. Ia memberi contoh tentang kemacetan yang kontraproduktif terhadap segala aspek kehidupan termasuk bisnis angkutan barang, terlebih jika sampai ada yang korban tidak selamat. *Road safety*, katanya, juga ditandai dengan menurunnya tingkat fatalitas korban laka (kecelakaan).

“Kualitas keselamatan dan menurunnya tingkat fatalitas korban laka ini, bisa dibuat rumus sederhananya, yaitu $S = V \times T$. S adalah jarak tempuh, V itu kecepatan, dan T itu waktu. S ini berarti kecepatan yang ideal dan ada kepastian. Orang bisnis itu kalau tidak ada kepastian, kira-kira kita percaya atau tidak? Pasti tidak mau. Kalau kecepatan maksimal saya langgar maka fatalitas meningkat. Kecepatan minimal saya langgar maka terjadi kelambatan. Ketika dengan *road safety* ini, bagaimana bisnis ini dipercayakan bersaing dan bisa melampaui kompetitor? Berarti pelayanan harus prima. Pelayanan prima di sini adalah cepat, tepat, akurat, transparan, *accountable*, informatif, dan mudah diakses. Semua ini mendukung bisnis angkutan barang karena mau tidak mau ini semua jasa. Jasa yang aman, selamat, tertib, dan lancar. Ini semua merupakan satu jaminan,” urai Chryshnanda.

Chryshnanda menjelaskan, untuk mencapai jasa yang aman, selamat, tertib, dan lancar membutuhkan manajemen kebutuhan. “Manajemen kebutuhan di sini artinya, ketika kita melihat sesuatu harus bisa mengatur dan menata. Artinya, tahu apa yang saya butuhkan agar aman, selamat, tertib, dan lancar dari sesuatu yang sesuai standar karena seorang profesional harus punya standar. Standar di sini adalah kendaraannya yang dipakai harus sesuai standar, kemudian standar pengemudinya, standar operasionalnya yang tidak melampaui *overload*, kemudian juga standar jalannya. Kalau berkaitan dengan standar jalannya memang bukan urusannya pengusaha angkutan tetapi setidaknya melibatkan model *triple helix*, yaitu pemerintah, pengusaha atau sektor bisnis, dan akademisi karena semuanya ini juga memerlukan kajian untuk membangun sistem *road safety*,” katanya.

Terkait kendaraan angkutan barang yang beroperasi di jalan raya sudah sesuai standar, setidaknya para pengusaha angkutan telah membantu di bidang itu karena masih ada beberapa pilar dari *road safety* ini. "Hal ini berkontribusi sangat besar terhadap *road safety* dan tentunya itu juga membangun budaya tertib berlalu lintas. Tidak ada yang namanya kesadaran berlalu lintas, karena kesadaran itu merupakan kualitas yang paling tinggi. Niat dan kesempatan adalah pemicu pelanggaran. Bisa atau tidak kita mengatasi atau membongkar niat seseorang? Tidak ada yang tahu. Tetapi kesempatan inilah yang bisa kita minimalisasi sehingga tidak mungkin ada potensi pelanggaran di jalan raya. Sehingga kesadaran atau *awareness* merupakan level tertinggi, karena orang yang sadar akan bertanggung jawab dan akan disiplin. Maka inilah lalu lintas sebagai refleksi budaya bangsa, peradaban dibangun," katanya.

Selain itu, menurut Chryshnanda, terkait *road safety* juga diperlukan manajemen kapasitas dan prioritas, manajemen kecepatan, dan manajemen *emergency*. Manajemen kapasitas diibaratkan suatu jalan seperti sebuah selang air. Kalau kapasitas debitnya 100 dan dikasih debit 200 pastinya akan macet aliran airnya. "Kota-kota di Indonesia ini tidak pernah dirancang sesuai kapasitas, sehingga kapasitas arus lalu lintas ini terkadang tidak karuan. Ketika kapasitas lalu lintas sudah melampaui maka saya harus mengambil prioritas. Bisa dengan cara buka tutup, penerapan ganjil genap atau dengan ERP, sistem *one way*, sistem *contraflow*. Minimal cara ini supaya membuat arus lalu lintas menjadi lebih lancar. Kalau ini tidak tercapai, paling tidak bisa membuat kondisinya aman, selamat, dan tertib," ujarnya.

Sementara manajemen kecepatan, menurut Chryshnanda, jika mengambil jarak tempuh maka butuh waktu tempuh yang terkait dengan kecepatan. "Ini semua harus ideal atau harus ada kepastian, karena ketika bicara *road safety* kita menghargai produktivitas dan menghargai manusianya. Manusia di sini adalah masyarakat semua karena ini urat nadi kehidupan. Suatu masyarakat bisa hidup tumbuh dan berkembang kalau ada produktivitas, di mana produktivitas itu dihasilkan melalui dan dengan lalu lintas. Maka lalu lintas harus aman, selamat, tertib, dan lancar," ujarnya.



**Brigjen Pol. Chryshnanda
Dwilaksana**

Dirkamsel Korlantas Polri



Keselamatan Dianggap *Cost Center* di Bisnis Angkutan Barang

Mengacu pada Strategi Keselamatan Jalan PBB yang mencakup lima pilar di dalamnya antara lain manajemen keselamatan jalan (*road safety management*); armada yang lebih aman; serta menciptakan lingkungan mengemudi yang lebih aman tentu sangat berkaitan dengan kegiatan atau operasional angkutan barang di jalan raya. *Road safety* sebagai pedoman berkendara yang aman dan selamat, harus dibarengi dengan langkah konkret dalam pelaksanaannya.

Road safety dari sisi industri angkutan barang sejauh ini belum optimal dilakukan. "Membahas tentang *road safety*, secara umum masih belum dianggap sebagai hal yang utama. Orang akan lebih tertarik membahas profit dari suatu bisnis dan menganggap keselamatan merupakan 'cost center'. Sehingga terkadang faktor keselamatan kurang mendapat perhatian, apalagi dalam transportasi barang," kata Adrianto Sugiarto Wiyono, Peneliti Keselamatan Jalan dari Indonesia Defensive Driving Center (IDDC).

Menurut Rian sapaannya, barang dapat diasuransikan dan jika ada hal-hal yang tidak diinginkan selama perjalanan akan diganti oleh pihak asuransi. "Untuk manusianya, hanya mungkin satu sampai dua orang yang melakukan proses pengiriman barang. Jika dibandingkan secara statistik dengan angkutan orang akan sangat kecil terjadinya korban jiwa dari angkutan barang, padahal bagaimana pun satu nyawa yang hilang merupakan hal yang sangat tak ternilai," ujarnya.



Teks: Antonius Sulisty o / Foto: Giovanni



Bahkan menurut Menteri Perhubungan (Menhub), Budi Karya Sumadi, angkutan barang di Indonesia masih menjadi hal menakutkan bagi pengguna jalan yang lain. "Bicara mengenai angkutan barang, kita melihat angkutan truk ini menjadi momok di jalan, yang dengan atraktif *overdimension* dan *overloading* (ODOL) di mana-mana. Coba perhatikan rekomendasi KNKT terkait apa yang terjadi di Pagar Alam (Sumatera Selatan). Unsur selain jalan yang tidak baik, juga ada unsur-unsur kesehatan atau kesiapan sopir untuk mengemudikan bus atau truknya," kata Menhub.

Sementara Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) melihat manajemen *road safety* dari sisi angkutan multimoda. "Mungkin *road safety* itu masih sebatas wacana dan belum bicara implementasi, karena semua orang senangnya masih bicara wacana. Kalau kita ngomong logistik, sebaiknya pakai multimoda dengan kereta api atau pakai kapal laut. Paling tidak kereta apilah yang di lokasi tujuannya ada *pool*-nya nanti dari *pool* itu didistribusikan ke mana-mana. Sebetulnya ini termasuk salah satu tindakan dari manajemen *road safety*, bagaimana kita mengurangi risiko di jalan dengan mengalihkan ke moda lain yang lebih *safe* melalui multimoda," kata Soerjanto Tjahjono, Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT).

Soerjanto mengatakan bahwa hal semacam ini yang harus diatur oleh pemerintah. "Mengapa tidak diangkat pakai kereta api? Padahal jalur keretanya slotnya masih tersedia. Maka manajemen logistik seperti itu bisa untuk mengalihkan dari jalan raya yang sering terjadi kecelakaan, ke kereta api yang sekali jalan (satu rangkaian) bisa setara puluhan truk sehingga bisa lebih murah," ujarnya. Ia memberi contoh kasus kecelakaan melibatkan truk di Bumiayu (Brebes, Jawa Tengah) beberapa waktu lalu. "Truk-truk yang *overload* yang mengangkut dari Cilacap melewati Bumiayu terus ke utara (Pantura) yang tujuannya ada yang ke Cirebon, Jakarta, ada juga yang ke Semarang, itu bisa di-*alternate*-kan pakai kereta api. Kami juga sudah merekomendasikan semacam itu," ujarnya.

Education dan Enforcement

Membangun sistem manajemen *road safety* yang baik dalam satu komunitas atau ekosistem, setidaknya membutuhkan beberapa tahapan, seperti dicetuskan oleh IDDC melalui konsep 4E (*Education, Enforcement, Engineering, dan Everyone*). *Education* atau Edukasi diperlukan untuk pengguna jalan mengetahui aturan-aturan ketika berinteraksi di jalan, memahami bahwa bukan hanya dirinya yang menggunakan jalan karena di dalamnya ada hak-hak orang lain yang harus dihormati. Setelah semua tereduksi maka mustahil akan tetap berjalan dengan baik hasil edukasinya jika penegakan hukum (*enforcement*) tidak dilakukan, karena penegakan hukumlah yang membuat terjaganya hak-hak pengguna jalan.

“Engineering artinya perekayasaan diperlukan untuk selalu menemukan hal-hal baru untuk menjaga hak-hak pengguna jalan. Misalnya, perekayasaan untuk menghasilkan kendaraan yang lebih aman, infrastruktur yang lebih baik. Everyone, maksudnya keselamatan berlalu lintas merupakan tanggung jawab setiap orang, bukan sekadar tanggung jawab pengemudi dan polisi,” ujar Rian yang juga sebagai Instruktur Senior IDDC ini.

Jika dikaitkan dengan kesadaran berlalu lintas, menurut Rian, kesadaran ini tingkatannya filosofis karena kesadaran akan berbicara tentang diri sendiri. "Sebelum sampai tahapan kesadaran, tahapan awal harus cukup keras, seperti untuk mendapatkan SIM wajib melalui pelatihan, pelanggaran peraturan harus ditindak tegas. Sebagai contoh, meskipun aturan tentang penggunaan sabuk keselamatan sudah ada sejak UU no.14 tahun 1992, namun tidak banyak yang merespons dengan baik. Ketika UU No.22 tahun 2009 terbit dan dilakukan sosialisasi

dan penegakan hukum bahwa yang tidak mengenakan sabuk keselamatan akan didenda Rp 1 juta, mendadak pengguna sabuk keselamatan meningkat drastis," urainya.

Ia menambahkan, setelah proses ini dilalui dan penegakan dikendurkan juga dapat dilihat bahwa sudah sangat banyak pengemudi yang langsung menggunakan sabuk keselamatan begitu duduk di belakang setir. "Hal ini menunjukkan kesadaran masyarakat tentang sabuk keselamatan hal penting. Secara sederhana, tidak dapat kita mengharapkan kesadaran seseorang tanpa melalui proses, baik itu edukasi, maupun penegakan hukum," ujarnya.

Menurut Rian, dari 4E di atas sangat diperlukan *education* dan *enforcement* sebagai langkah awal. "Pelaku *enforcement* dalam komunitas berbangsa dan bernegara tentunya kepolisian atau aparat yang berwenang. Di dalam ekosistem yang lebih kecil seperti perusahaan boleh jadi pihak HRD, HSE, atau siapa pun yang disepakati atau ditunjuk oleh ekosistem tersebut. Hal yang sama juga dalam ekosistem klub atau komunitas. Kendala utamanya adalah kemampuan edukasi dan kompetensi pengedukasi. Sedangkan dari sisi *enforcement*, tidak benar-benar melakukan penegakan peraturan dengan baik, dengan memberikan pemakluman-pemakluman atau kurang tegas," katanya.

Meski masih dianggap belum tegas dalam penegakan aturan, Menteri Budi secara konsisten terus menggaungkan penegakan ODOL dilakukan dalam waktu dekat, sebagai langkah konkret membangun keselamatan di jalan. "Saya pikir, sebagai operator, para pengusaha angkutan barang juga setuju dengan niat saya ini di Kementerian. Tentu pengusaha angkutan barang juga tidak mau kena sanksi pidana. Dari sisi kendaraan, tentu *maintenance*-nya juga relatif lebih mudah dibandingkan kalau dia harus *loading* yang lebih tinggi," ujarnya.



Budi Karya Sumadi

Menteri Perhubungan

Tarik-urur kebijakan bebas ODOL memang masih terjadi hingga saat ini. "Kami sudah menetapkan diberlakukannya penegakan ODOL mulai 2020, tapi para industriawan tidak konsisten. Sebenarnya janjinya sudah selesai pada 2019, kami berikan tenggat waktu sampai 2021 tetapi mereka minta diundur sampai 2024. Saya akan menemui Menteri Perindustrian dan kita harapkan waktunya tidak selama itu," kata Menhub. Ia pun meminta dukungan dari Organda dan Aprindo untuk menciptakan angkutan yang berkeselamatan. "Kalau dari pengusahanya sudah punya komitmen, pemilik barang juga harus ikut. Saya yakin mereka pasti mencari truk untuk digunakan buat pengangkutannya. Jadi saya mengimbau kepada para pengusaha angkutan barang dan asosiasi untuk melakukan kegiatan itu dengan baik dan berkomitmen. Saya yakin kalau kita berkomitmen, kita bisa melaksanakan itu," kata Menteri Budi.

MAN Heavy Duty Truck Diciptakan untuk pekerjaan berat



MAN TGS 40.440 6x6

Bersama MAN membangun Indonesia



MAN TGS 33.360 6x4



Kesehatan Sopir perlu Perhatian Perusahaan

Teks: *Antonius Sulisty* / Foto: *BPS, SCI*



Membangun budaya keselamatan di jalan tidak bisa dilakukan secara instan, perlu tahapan dan kemauan dari pelaku usaha di dalamnya. Dalam hal ini, pengusaha angkutan barang menjadi sorotan pemerintah terkait keselamatan dalam kegiatan operasionalnya selama di jalan. "Saya mengibaratkan para pengusaha angkutan baik itu angkutan barang maupun angkutan orang, adalah satu pengusaha yang memang memberikan suatu kebahagiaan bagi banyak masyarakat Indonesia. Tetapi di samping memberikan kebahagiaan bagi masyarakat banyak, pengusaha angkutan juga dituntut melakukan kegiatan ini dengan baik. Dalam hal ini, bagaimana kita semua bisa melayani masyarakat dengan baik," kata Budi Karya Sumadi, Menteri Perhubungan (Menhub).

Dari sisi bisnis transportasi barang, *core business* perusahaan angkutan barang sejatinya mencakup dua faktor utama, yaitu pengemudi dan truk. "Memang penyebab utama masalah *safety* itu kebanyakan adalah masalah pengemudinya, bukan masalah truknya. Dari data yang saya miliki, 60 persen sampai 70 persen kecelakaan itu disebabkan *human error* dan kebanyakan penyebabnya itu karena *ngantuk*. Memang terkadang ada beberapa masalah teknis, dalam hal ini masalah *skill* pengemudinya. Seperti saat turunan, dia ngerem terus akhirnya anginnya habis. Itu juga pemicu rem blong," ujar Kyatmaja Lookman, *Managing Director* PT Lookman Djaja.

Berangkat dari kondisi itu, Menhub kembali menekankan pentingnya sumber daya manusia yang memiliki keahlian dan kompeten di bidangnya, dalam hal ini sopir truk barang. "Hal terpenting adalah bagaimana sopir-sopir angkutan ini memiliki kualifikasi, dan yang tidak kalah pentingnya adalah memperhatikan kesehatan mereka. Saya sering menjumpai sopir yang punya darah tinggi dan makanannya juga tidak terkontrol dengan baik. Untuk itu, saya meminta kepada para pengusaha angkutan untuk memperhatikan hal ini. Sebab, masalah kesehatan sopir ini nantinya juga bisa menimbulkan masalah di jalan," ujar Menteri Budi.

Menurut Kyatmaja, permasalahan yang kerap terjadi di dunia persopiran biasanya masalah yang berulang, dan hanya itu-itulah saja masalah yang muncul. "Masalah yang sering terulang itu masalah ngantuk dan masalah manajemen waktu kalau saya melihatnya. Tapi terkadang kita tidak bisa menyalahkan mereka juga, karena tempat istirahat buat sopir truk di jalan itu masih minim sekali. Kalau pemerintah maunya truk itu lewat jalan tol, di tol juga tidak banyak *rest area* khusus truk karena kebanyakan buat mobil sedan atau kendaraan kecil dan tempat makannya juga mahal buat sopir," ujar Wakil Ketua Umum Bidang Logistik dan Distribusi DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) ini.

Terkait kualifikasi sopir angkutan barang yang disinggung Menhub, menurut Kyatmaja, tidak semudah membalikkan telapak tangan. Ia mengatakan bahwa permasalahan sopir saat ini selain rekrutmennya juga sulit, juga terkait dengan kontinuitas pelatihannya. "Sopir ini harus terus diingatkan karena kebanyakan sopir ini lulusannya paling tinggi hanya sampai SMA. Akhirnya kalau banyak yang lulusan SD atau SMP, maka sistem pembelajarannya itu modelnya *ngemong*, artinya harus terus-terusan diingatkan," katanya. Ia menambahkan, dari situlah perusahaannya mulai bekerja sama dengan Hino yang kebetulan memiliki program *Training of Trainer (ToT)*. "Awalnya juga usulan dari kami dan kebetulan Hino itu sudah punya ToT untuk mekanik, dan saya mengusulkan sekalian saja mengembangkan ToT buat *driver*," ucapnya.

Sementara itu, Direktur Penjualan dan Promosi PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI), Santiko Wardoyo mengatakan, pihaknya telah bekerja sama dengan Aprindo dan Kementerian Perhubungan untuk mencetak instruktur yang andal bagi pengemudi. "Hasil dari program ini adalah melahirkan para instruktur pengemudi yang bisa memberikan pelatihan-pelatihan pengemudi di perusahaan secara mandiri. Sehingga pengetahuan, keterampilan, dan perilaku pengemudi akan lebih baik dan dapat mencegah serta menurunkan angka kecelakaan berlalu lintas. Tentunya ini sejalan dengan semangat dari pemerintah untuk mewujudkan budaya tertib lalu lintas, dengan terus melaksanakan kampanye pelopor keselamatan berlalu lintas untuk terciptanya transportasi yang andal, berdaya saing, dan memberikan nilai tambah," kata Santiko.

Budaya Safety

Penyebab kecelakaan lalu lintas umumnya melibatkan tiga faktor, yaitu faktor orang atau sopir, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Faktor lingkungan di sini penyebabnya dari luar pengemudi, seperti geometri jalan, hewan atau manusia yang menyeberang jalan. Untuk meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan, mengingat kecelakaan tidak mungkin bisa hilang total, yang harus didorong adalah budaya di perusahaan angkutan terkait keselamatan di jalan.

“Budaya perusahaan di Indonesia ini belum mengutamakan yang namanya *road safety*. Contohnya ODOL yang jelas-jelas tidak *safety*, dengan melakukan kegiatan *overloading* berarti perusahaan tersebut tidak mengutamakan *safety*. Itu sudah jelas, karena mereka mengangkut melebihi beban yang direkomendasikan oleh pabrikan kendaraan. Ketika mengangkut beban melebihi rekomendasi pabrikan, semua komponen kendaraan itu otomatis dipaksa yang artinya ada kemungkinan terjadi kegagalan saat digunakan. Pabrik sudah melakukan pengujian dengan beban 10 ton, tapi dibawa mengangkut muatan 20 ton berarti secara langsung melakukan *stretching* dengan peralatan mereka sendiri. Kemudian jarang melakukan uji berkala tetapi masih bisa beroperasi di jalan,” kata Kyatmaja.

Namun, *overload* menurutnya juga tidak melulu menjadi pemicu terjadinya kecelakaan. “Sebenarnya masalah *overload* itu tidak menjadi *trigger* terjadinya kecelakaan kalau di perusahaan saya. Tetapi kalau bicara masalah pengemudi, kan truk itu tidak bisa jalan kalau tidak ada *driver*-nya, jadi bagi kami ini sopir adalah faktor utama yang harus kita terus ingatkan. Sekarang kami menekankan ke sopir untuk manajemen waktunya diperbaiki. Seperti istirahat yang cukup, kemudian bagaimana mengemudi tidak agresif tetapi menerapkan *defensive driving*, dan cara mengemudi ekonomis. Paham-paham ini harus terus diberikan ke mereka melalui pelatihan atau *training*,” ujar Kyatmaja.

Kyatmaja menambahkan, ada beberapa permasalahan untuk memberikan pelatihan pada sopir, yakni masalah biaya dan waktu. “Kalau kita sekolahkan di luaran bisa sekitar Rp 2 juta atau lebih, dan *training*-nya juga tidak kontinu tetapi saat itu saja. Kemudian masalah kedua adalah soal waktu. Saya analogikan seperti ganti oli kendaraanlah. Kenapa banyak perusahaan angkutan itu ganti olinya dikerjakan sendiri, dan bukan dilakukan di bengkel resmi? Sebab kalau ganti olinya di bengkel resmi, mobil itu jadi tidak produktif karena harus mengikuti jadwal bengkel dan waktunya bisa lama. Sementara kalau kita ganti olinya di *pool* kita sendiri, artinya di situ sudah ada dokter jaga istilahnya. Jadi ketika mobil itu datang ke *pool* langsung disambut dan langsung diganti oli, dan mobil bisa langsung cari duit lagi. Sama halnya dengan pengemudi. Kalau kita mengirim *driver* untuk ikut *training* berhari-hari, artinya mobil yang dia bawa tidak produktif. Itu jadi kendala di teman-teman Aprindo yang lain. Berangkat dari kondisi inilah maka kami membuat program ToT,” urainya.

Menurut Kyatmaja, memang masalah *training* ini tidak mudah mengingat untuk meyakinkan teman-teman pengusaha di Aprindo sendiri juga tidak gampang. “Mereka juga menganggapnya, *driver* itu *turnover*-nya juga tinggi, *driver* itu keluar-masuk seenaknya. Itu pemikiran kebanyakan teman-teman di sini. Tetapi mereka juga tidak memikirkan kalau sampai terjadi kejadian seperti di Km.97 beberapa waktu lalu, yang truknya dibawa sama anak umur 21 tahun. Dia masuk pom bensin kayak Formula One, dan akhirnya menabrak banyak kendaraan di sekitarnya. Kalau sudah begitu perusahaan angkutannya bisa nangis bombay karena pasti menghabiskan anggaran banyak, hanya karena dibawa sama joki yang ugal-ugalan,” ujarnya.

Kyatmaja menambahkan, cepat atau lambat, suka tidak suka, angkutan truk ini harus selalu mengutamakan nyawa manusia sebagai sesuatu yang utama. “Karena segala aktivitas perekonomian dan apa pun yang kita lakukan tujuannya untuk kebutuhan manusia. Sehingga aspek keselamatan harus selalu diutamakan demi keselamatan kita bersama, karena

kalau kita mengabaikan *safety* berarti kita juga membahayakan manusia walaupun yang diangkut itu barang. Jalan itu bukan hanya untuk transportasi barang tetapi semua orang berhak menggunakan jalan. Tetapi di dalam melakukan kegiatan ekonomi khususnya di jalan raya, kita sering melupakan hal itu," ujarnya.

Sedangkan dari pabrikan truk yang diwakili pihak agen pemegang merek, tidak mengabaikan begitu saja aspek *safety* bagi pelanggannya. "Kami juga tidak lupa masalah *safety* atau keamanan dan keselamatan berkendara. Kami sejak tahun 2017 secara konsisten sudah menggelar Hino Safety Driving Competition sebanyak 30 kali di 23 kota dengan total pengemudi 2.709 peserta yang sudah di edukasi dari 1.562 perusahaan. Hino Safety Driving Competition ini terus kami jalankan sampai tahun 2020, yang rencananya akan kami selenggarakan di delapan kota pada tahun ini. Dalam kegiatan ini, kami bekerja sama dengan dinas perhubungan dan polisi lalu lintas setempat," ujar Santiko.

Dari sisi produk yang dijualnya, kata Santiko, tahun ini Hino kembali melakukan *improvement* pada fitur-fitur kendaraan yang diproduksi tahun 2020, baik varian Hino Dutro maupun Hino Ranger sudah dilengkapi *rear camera* untuk membantu pengemudi ketika mundur atau parkir. Sehingga lebih aman dan mencegah kecelakaan kerja ketika *loading* barang. Sedangkan untuk varian Hino Ranger juga diaplikasikan *side under mirror* untuk mengurangi bagian yang tidak terlihat atau *blind spot*, hal ini untuk membantu keselamatan bagi pengendara disekitarnya dan juga keamanan pengemudi itu sendiri.

"Khusus kendaraan Hino Ranger segmen kargo yang umumnya melakukan perjalanan jarak jauh untuk mengantar logistik ke berbagai tempat di penjuru Indonesia. Hino juga melengkapi untuk varian ini dengan *air seat suspension*, sehingga pengemudi dapat mengatur sendiri kursi kemudinya untuk mendapatkan kenyamanan selama di perjalanan. Tentunya ini berguna untuk mengurangi lelah ketika mengemudi," kata Santiko.



Santiko Wardoyo

Direktur Penjualan dan Promosi
PT Hino Motors Sales Indonesia



Kyatmaja Lookman

Managing Director PT Lookman Djaja



KONTROL SOSIAL DORONG PERUBAHAN PERILAKU

Teks: *Antonius Sulistyo* / Foto: *Giovanni*



Kebiasaan dan pola hidup di mana kita dilahirkan dan dibesarkan secara langsung memengaruhi perilaku manusia dalam kesehariannya. Cerminan ini menggambarkan bahwa kultur atau budaya berperan penting dalam setiap perilaku seseorang, tidak terkecuali ketika kita sedang dalam posisi sebagai pengguna jalan.

Peneliti Keselamatan Jalan dari Indonesia Defensive Driving Center (IDDC), Adrianto Sugiarto Wiyono mengatakan, di jalan masih banyak ditemui oknum masyarakat yang tidak patuh aturan berlalu lintas seperti berhenti seandainya, parkir sembarangan, mendahului melalui bahu jalan, atau menggunakan sirene dan strobe (rotator). Menurut Rian, begitu sapaannya, setiap oknum tersebut berlaku demikian atas dasar ingin dirinya dianggap sebagai orang penting sehingga merasa perlu mendapatkan prioritas dibandingkan yang lain. "Hal ini mungkin terjadi karena selama ini sistem pendidikan kita mengarah kepada persaingan. Juara kelas dan bukan, IPK tinggi dan IPK rendah, akreditasi A, B, C dan sebagainya," katanya.

Sementara itu menurut Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Soerjanto Tjahjono, perlunya mengubah pola pikir untuk menciptakan keselamatan di jalan. "Sekarang kita ubah *mindset*-nya. Contoh, harusnya tidak lulus ujian SIM tetapi pakai cara menyogok supaya lulus, itu merupakan tindakan berbohong. Kemudian, anak-anak yang baru gede naik motor boncengan bertiga dan lawan arah, ditegur oleh polisi tidak terima. Jadi *human factor*-nya yang kita sentuh. Sebab kebanyakan orang itu kalau dilarang justru akan melakukan hal yang dilarang itu. Tetapi kalau kita suruh malah kadang-kadang tidak dilakukan. Itulah manusia," kata Soerjanto.

Terkait *human factor*, Rian sependapat dengan Soerjanto bahwa faktor utama dari sisi manusia. "Dari sisi kendaraan yang perlu dipahami adalah kemampuan kendaraan. Para insinyur pengembang kendaraan serta pembuat kebijakan pastinya sudah memperhitungkan tingkat keamanan dan efisiensi dari kendaraan, seperti beban

yang harus dibawa dan ukuran. Sayangnya terkadang kendaraan dimodifikasi oleh pemilik demi keperluan ekonomi, sehingga justru memperpendek usia kendaraan dan membahayakan pengguna jalan. Contoh sebuah truk mengangkut muatan lebih tinggi dari aturan yang ada, efeknya adalah *center of gravity* dari kendaraan juga akan naik sehingga kemungkinan kendaraan untuk terguling lebih tinggi," ujar Instruktur Senior IDDC ini.

Meski demikian kondisinya, IDDC percaya akan terjadi perbaikan ke depannya. "Saya sangat yakin dan percaya bahwa perilaku pengguna jalan raya menuju ke arah yang lebih baik. Apa yang menjadikannya demikian? Adanya kontrol sosial dari masyarakat dunia maya atau warganet yang sering melakukan pembahasan dalam komunitasnya. Selain itu didukung oleh klub-klub atau komunitas kendaraan yang berusaha untuk berperilaku defensif dalam berkendara," ujar Rian.

Rantai Komando

Penegakan hukum atau *law enforcement* merupakan salah satu faktor yang sangat penting agar pengguna jalan senantiasa menaati peraturan yang ada, untuk meminimalisasi risiko terlibat kecelakaan yang dapat mengarah pada fatalitas. Penggunaan CCTV sebagai alat bantu penegak hukum saat ini sangat membantu proses penegakan hukum dan dipercaya dapat menurunkan niat orang untuk melakukan pelanggaran peraturan lalu lintas. Namun sayangnya, sistem lalu lintas di negeri ini pun masih banyak diabaikan oleh pengguna jalan.

"Berbicara tentang sistem berarti berbicara tentang banyak komponen yang terkait yang membentuk. Jika yang dimaksud sebagai sistem lalu-lintas adalah sistem transportasi, maka komponen-komponen pembentuknya cukup banyak seperti jalan, kendaraan, marka, rambu, peraturan, pengguna jalan, dan penegak hukum. Tentunya pengabaian dari salah satu komponen tersebut akan memengaruhi tujuan bertransportasi, yaitu memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan selamat, aman, benar, efisien, dan bertanggung jawab," ujar Rian.

KNKT pun melihat sisi desain sistem lalu lintas di Indonesia sebagai hal yang menarik. "Ini terkait dengan rantai komando di Kementerian Perhubungan terhadap dinas perhubungan di daerah-daerah. Mungkin jalan nasional bisa diatur oleh Kementerian Perhubungan, tetapi interaksinya dengan daerah ini kan berkaitan dengan otonomi daerah. Mengatur lalu lintas barang dan kendaraan-kendaraan di daerah itu tergantung dari pemerintah daerah setempat. Kalau di pusat iramanya do, bisa nanti di kabupaten atau kota iramanya mi. Jadi tidak seirama. Saya melihat sejak otonomi daerah, pengaturan untuk lalu lintas tidak bisa langsung sinkron," kata Soerjanto.

Soerjanto mencontohkan saat arus mudik lebaran. Dalam hal ini KNKT mengimbau agar pasar tumpah sebisa mungkin dihindarkan. "Mereka sebetulnya gampang melakukannya. Pasar tumpah itu sebenarnya tidak menghadap langsung ke jalan utama, tetapi keramaiannya sampai ke jalan utama. Kenapa tidak ditertibkan di jalan masuknya yang menuju pasar tumpah itu? Sehingga jalan utamanya bisa dikosongin sehingga tidak mengganggu lalu lintas. Itu saja sulit dilakukan oleh pemda setempat," jelasnya.

Ia menambahkan, pernah ada salah satu kepala pemerintahan daerah yang mengatakan kepada dirinya, 'lho Pak biarkan saja, rakyat saya itu sudah sengsara Pak dan terganggu dengan adanya pemudik. Kalau macet itu urusannya pemudik sendiri bukan urusan saya'. "Ini bikin saya bingung sendiri. Ada lagi soal lampu lalu lintasnya. Pernah ada satu pemda yang bersikeras untuk mengatur sendiri sistem lampu lalu lintas di wilayahnya ketika arus mudik. Pemda ini tidak mau mengutamakan kelancaran arus lalu lintas bagi pemudik, yang terpenting buat rakyatnya mereka. Mereka tidak mau kalau masyarakat setempat mau memutar arah harus memutar jauh karena diberlakukan satu arah. Hal-hal semacam ini selalu terjadi setiap tahun. Makanya ini menurut saya koordinasi pemerintah pusat dan daerah tidak sejalan," urainya.

Menurut Soerjanto, jika bicara *road safety* sangat berkaitan dengan *cost*. "Kalau kita ngomongnya ke perusahaan besar seperti Elnusa atau Patra Niaga mungkin gampang, karena sumber dayanya ada dan manusianya juga siap. Tetapi kalau kita bicara masalah keselamatan transportasi dengan perusahaan truk yang hanya punya dua unit atau lima unit itu tidak mudah. Mereka bilang, cari muatannya saja sudah susah jadi jangan dibebankan macam-macam, karena yang mau celaka itu saya sendiri," ujarnya.

Soerjanto mengatakan, paling utama dilakukan terkait *road safety* bukan dari banyaknya regulasi atau program, namun implementasi dari regulasi atau program-program kerja yang ada. "Siapa yang mengukur dan mengontrol kalau sudah diimplementasikan? Itu yang paling utama. Kemudian setelah regulasi itu diimplementasikan, regulasi itu efektif atau tidak pelaksanaannya sesuai maksud dari regulasi tersebut. Jadi ini harus ada yang mengukur, kalau tidak efektif harus segera diubah regulasinya," katanya.

Regulasi terkait transportasi, kata Soerjanto, mempunyai tujuan agar semua pihak dapat melakukan kegiatan transportasi berkeselamatan. Sebagai contoh median jalan, ada Peraturan Menteri PUPR dan ada Peraturan Menteri Perhubungan yang mengatur hal ini. "Untuk mengatur median jalan ini yang dipakai aturan yang mana? Mengatur tempat yang sama, mengatur barang yang sama, tapi aturannya berbeda sehingga operator jalan tol jadi bingung. Seperti itulah yang harusnya menjadi fokus utama untuk masalah *road safety* ini. Fungsi pengawasan dan pembinaan ini bisa dilakukan di masing-masing kementerian terkait, karena fungsi regulator ada di kementerian teknis. Mereka bikin regulasi maka seharusnya mereka juga harus mengukur hasilnya. Selama ini kita terlalu banyak program-program yang kelihatannya wah, tetapi siapa yang mengawasi implementasi dari regulasi-regulasi itu?" ujarnya.



Soerjanto Tjahjono

Ketua
Komite Nasional Keselamatan Transportasi



Berperilaku Defensif Kurangi Potensi Risiko

Teks: *Antonius Sulisty* / Foto: *Giovanni*



Mengemudi defensif atau *defensive driving* mungkin masih terdengar asing di telinga para pengemudi truk, karena selama ini yang mereka kenal umumnya adalah istilah *safety driving*. Definisi *defensive driving* adalah perilaku mengemudi yang dapat membuat kita terhindar dari masalah, baik yang disebabkan oleh orang lain atau diri kita sendiri. "Kata kuncinya adalah perilaku dan masalah. Artinya, perilaku pengemudi yang kemudian menimbulkan masalah nantinya bukanlah perilaku pengemudi yang defensif. Dalam hal ini yang perlu digarisbawahi adalah masalah, belum sampai membahas tentang kecelakaan," kata Adrianto Sugiarto Wiyono, Instruktur Senior dan Peneliti Keselamatan Jalan dari Indonesia Defensive Driving Center (IDDC).

Contoh kasus, kendaraan yang tidak dirawat kemudian mogok di jalan. Kondisi ini menunjukkan pengemudi atau pemilik kendaraan tidak berperilaku defensif, karena dirinya tidak merawat kendaraannya sehingga kendaraan mogok dan menimbulkan kemacetan yang mengganggu pengguna kendaraan lain. "Itu baru mogok. Bagaimana jika sistem rem tidak berfungsi?" ucap Rian sapaan karibnya.

Sementara pemahaman untuk *safety driving* adalah berkendara dengan keterampilan dan pengalaman (*skill based driving*) sesuai standar keselamatan dan cara-



cara berkendara yang aman, selamat dan benar, ditambah dengan sikap mental positif dan kewaspadaan secara terus menerus. "Dalam konteks ini fokus pada keterampilan dan pengalaman. Contoh sederhananya, jika kita pergi ke daerah baru, alangkah baiknya serahkan pengemudian kendaraan kepada pengemudi yang memang rutin melewati daerah tersebut.

Meskipun kita adalah seorang yang sangat mahir mengemudi, belum tentu mengetahui bagaimana pengguna jalan lain berinteraksi. Poin yang akan disampaikan di sini adalah, pengemudi yang rutin melewati daerah tersebut akan lebih *safe* dibandingkan kita yang baru datang," ujar Rian.

Terkait perawatan kendaraan, Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), Soerjanto Tjahjono mengatakan bahwa sejauh ini tidak mudah membedakan antara tugas pokok dalam perawatan kendaraan dengan tugas utama seorang pengemudi truk. "*Bargain position* si pengemudi ini lemah karena seolah-olah perbaikan kendaraan itu dianggap satu bagian dari pekerjaan seorang pengemudi, padahal pemeliharaan kendaraan itu satu hal yang terpisah. Pengemudi membawa kendaraan seharusnya dalam kondisi yang sudah laik jalan, dan di Indonesia ini kondisi-kondisi seperti itu sangat sulit," kata Soerjanto.

Social Responsibility

Defensive driving dikaitkan dengan transportasi barang sebenarnya menjadi tanggung jawab penuh si pengemudi. "Untuk angkutan barang dibandingkan dengan angkutan orang, *defensive driving* secara prinsip adalah sama, yaitu *social responsibility* dan yang membedakan adalah yang dibawa oleh pengemudi. Jika di angkutan barang keputusan mutlak ada di tangan pengemudi tanpa ada intervensi dari pihak mana pun, sedangkan angkutan orang ada kemungkinan penumpang akan melakukan intervensi terhadap keputusan dari pengemudi, seperti mengingatkan jika melebihi kecepatan atau berperilaku buruk ketika mengemudi," ujar Rian.

Menurut Rian, faktor kunci dari *defensive driving* adalah pengendalian. "*Defensive driving* secara umum baik pada pengemudi angkutan barang maupun orang adalah kemampuan mengendalikan diri sebelum mengendalikan kendaraan. Misalnya, menyadari bahwa dirinya ngantuk setiap pukul empat petang, maka yang bersangkutan harus mampu mengendalikan dirinya untuk tidak memaksakan diri mengemudi pada pukul empat petang," ucapnya.

"Dalam hal ini lebih kepada *soft competency*-nya. Seperti ketika seorang sopir mau melalui tempat keramaian. Jika mengantuk, sopir ini harus jujur pada dirinya sendiri bahwa dia memang sedang dalam kondisi mengantuk, maka diputuskan tidak melintas tempat itu dulu karena kondisinya sedang ngantuk," tambah Soerjanto. Ia menambahkan terkait kendaraan, "Jujur bahwa truk saya ini remnya agak bermasalah.

Sopir ini harus berani jujur dan bukannya lantas diakal-akalin. Sekarang banyak kejadian, selang rem angin dibalut dengan karet ban dalam bekas karena selangnya bocor, jadi akal-akalan. Sehingga ketika pengisian anginnya tidak maksimal dan butuh pengereman yang kuat, itulah yang dinamakan rem blong karena tangki anginnya tidak bisa diisi penuh karena slang-slangnya sudah bocor."

Sikap tidak jujur ini, kata Soerjanto, ditimbulkan oleh beberapa hal. "Terkadang si pemilik kendaraan menyuruh bawa saja mobilnya karena menganggap si sopir harus bisa memperbaiki masalah teknis kendaraan yang dibawanya. Kalau tidak mau bawa ya



Adrianto Sugiarto Wiyono

Instruktur Senior dan Peneliti
Keselamatan Jalan IDDC

sudah diganti orang lain. Jadi semuanya itu dibebankan ke sopir, kan kasihan pengemudinya. Kultur yang tidak disiplin dan suka bohong tadi sudah tercipta dan itu harus dibersihkan dulu, melalui satu *training* kesamaptaan atau semimiliter untuk mengubah kultur seperti itu. Baru setelah itu diberikan konsep-konsep, seperti *defensive driving*. Kemudian pengetahuan-pengetahuan teknis mengenai kendaraan yang dibawanya, transmisi manual atau *matic* itu seperti apa," urainya.

Di sisi lain, Rian mengakui jika tidak ada kondisi yang paling aman di kehidupan ini. "Tidak ada hal di dunia ini yang mampu menghilangkan kecelakaan sama sekali, yang paling mungkin adalah menu-runkannya. Jadi dengan berperilaku defensif, arahnya adalah kita berupaya mengurangi potensi risiko yang dapat terjadi pada diri kita sendiri maupun orang lain," katanya.



Manajemen *Emergency* Dalam Transportasi Barang

Teks & Foto: **Antonius Sulisty**

Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas di jalan sangat dipengaruhi dari kondisi kendaraan dan perilaku pengemudi. Berdasarkan analisa dan evaluasi kecelakaan (laka) lalu lintas (lantas) tahun 2019 dari Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri, jika dirinci berdasarkan perilaku di jalan, kasus paling menonjol adalah kecerobohan saat belok. Pada tahun 2018 ada 15.725 kejadian karena kecerobohan saat belok, dan pada 2019 naik 11 persen menjadi 17.469 kejadian. Urutan kedua ceroboh saat menyalip sebanyak 11.942 kejadian pada 2018, dan meningkat 3 persen menjadi 12.329 kejadian pada tahun 2019. Urutan ketiga memotong setelah menyalip dengan kenaikan 69 persen, dari 232 kejadian pada 2018 menjadi 392 kejadian pada 2019.

Jika dilihat berdasarkan kondisi kendaraan, laka lintas kebanyakan dipicu dari sistem pengereman yang tidak berfungsi. Pada tahun 2018, kasus rem tidak berfungsi sebanyak 9.385 kejadian dan pada 2019 se-

banyak 16.416 kejadian sejenis, naik 75 persen. Kemudian sistem kemudi yang kurang baik dengan kasus 4.918 kejadian pada 2018, dan meningkat 51 persen pada 2019 menjadi 9.940 kejadian. Secara keseluruhan terjadi kenaikan sebesar 90 persen.

Dari data tersebut, jumlah laka lintas secara total meningkat tujuh persen dari 2018 sebesar 109.215 kejadian menjadi 116.111 kejadian pada 2019, dengan jumlah korban meninggal dunia turun 13 persen, luka berat turun enam persen, dan luka ringan naik lima persen. Total kerugian materiil naik 19 persen dari tahun 2018 sebesar Rp 254.779.028.170.



“Jangan melihat angkanya karena itu ada air matanya. Kalau keluarga korban itu melihat, bagaimana perasaan keluarga yang ditinggalkannya? Artinya, penghargaan atas manusia ini yang paling penting. Sehingga program *road safety to zero accident*, walaupun tidak mungkin tetapi ini menunjukkan penghargaan atas manusia sebagai aset utama bangsa. Perlu diketahui bahwa aset utama bangsa adalah SDM. Kalau SDM-nya diremukkan di jalan, kita juga harus berbela rasa,” ujar Brigjen Pol. Chryshnanda Dwilaksana, Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel), Korlantas Polri.

Kepedulian atau berbela rasa berdasarkan kacamata dari Indonesia Defensive Driving Center (IDDC), perlu dibedakan antara peduli akan diri sendiri atau peduli dengan korban. “Peduli terhadap korban dengan peduli terhadap diri sendiri merupakan hal yang berbeda. Peduli dengan korban maka akan berupaya menolong. Namun jika peduli dengan dirinya sendiri, yang terjadi mungkin malah *selfie time* di lokasi kecelakaan demi eksistensi di dunia maya. Peduli kepada korban adalah hal yang sangat baik, mungkin akan dapat menyelamatkan nyawa korban,” ujar Adrianto Sugiarto Wiyono, Peneliti Keselamatan Jalan IDDC.

Rian mengatakan, justru akan menjadi masalah jika setiap orang berusaha ingin menolong. “Misalnya ketika terjadi kecelakaan, setiap orang yang tahu akan menghentikan kendaraan dan ikut turun serta berupaya apa pun, entah itu mengatur lalu lintas, berusaha mengobati, atau mencari bantuan. Apa yang akan terjadi justru

akan terjadi kemacetan yang sangat panjang. Apa yang sebaiknya dilakukan? Pastikan jika sudah ada tenaga medis atau yang berwenang menangani, segera lanjutkan perjalanan karena mereka sudah di tangan yang tepat dan kita cukup urun doa saja,” katanya.

Tingkat kepedulian masyarakat terhadap korban laka lantas, menurut Chryshnanda, juga harus dibarengi dengan rasa kemanusiaan. “Korban kecelakaan yang mengalami luka-luka atau patah tulang itu diangkutnya pakai mobil bak terbuka, karena pemilik mobil pribadi yang lewat di sekitar lokasi kejadian kebanyakan tidak mau mobilnya dipakai buat mengangkut korban. Sehingga polisi memaksa kendaraan bak terbuka bahkan terkadang truk yang lewat di situ untuk membantu membawa korban ke rumah sakit terdekat. Kita yang sehat saja kalau naik mobil bak terbuka merasa tidak nyaman, apalagi korban kecelakaan yang kondisinya sakit. Ini tidak boleh sebenarnya karena tidak manusiawi. Meskipun korban sudah meninggal dunia, juga tidak baik diangkut pakai mobil bak terbuka. *Lha wong* yang sudah remuk-remuk saja berusaha ditutupi oleh polisi,” ujarnya.

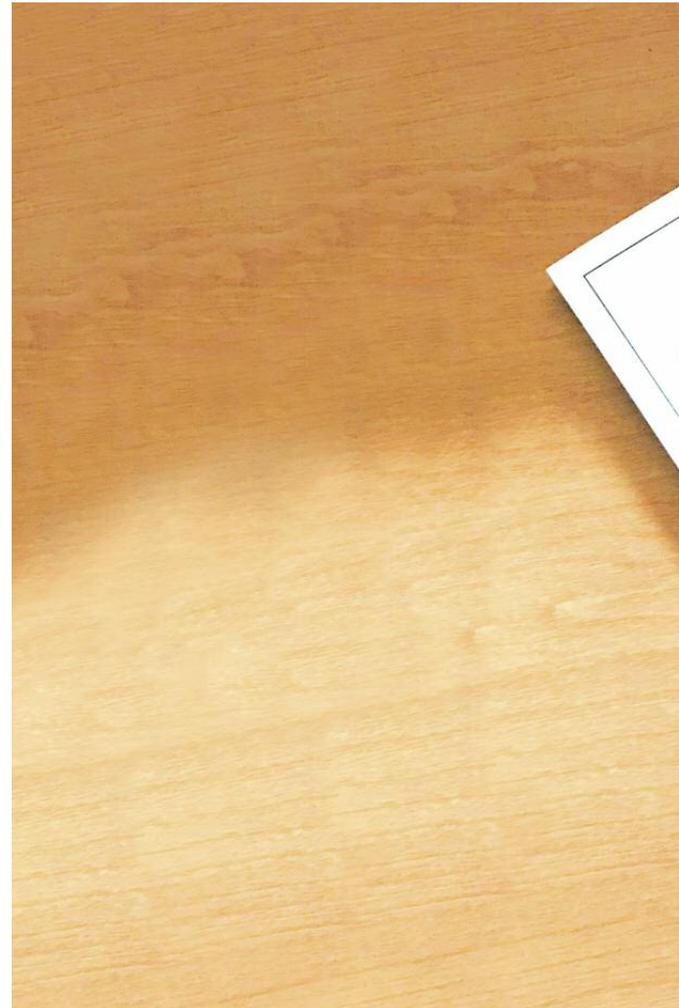


Golden Hour

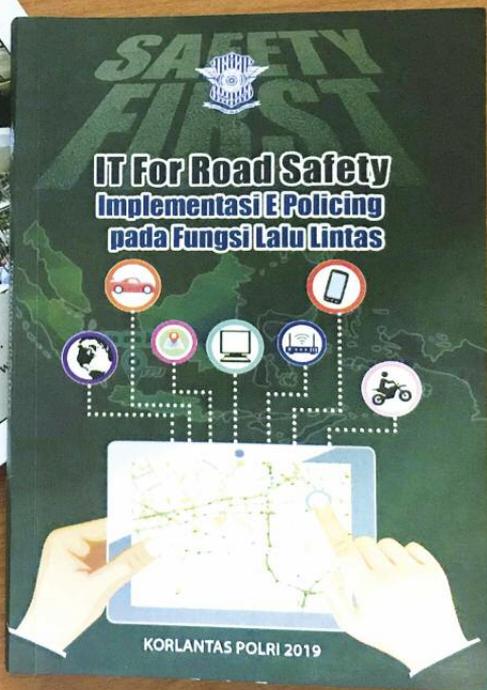
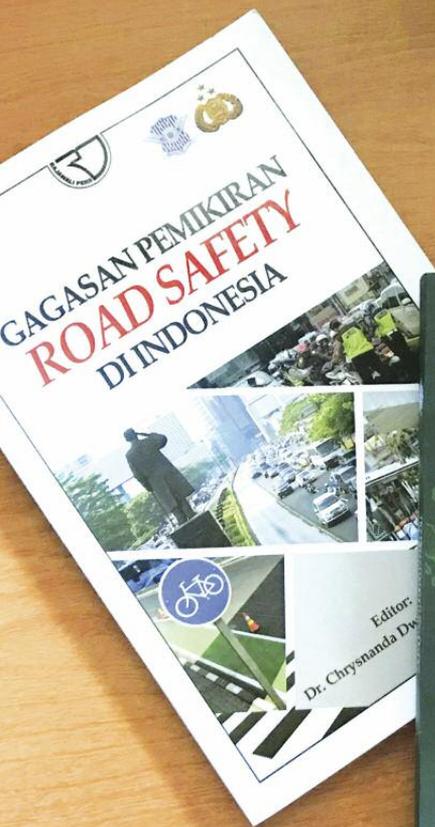
Terkait kemungkinan terjadinya kecelakaan dalam operasional angkutan barang, IDDC menyarankan untuk bisa dilakukan beberapa pendekatan terutama kepada sopir. Menurut Rian, pendekatan dalam mengemudi ada dua hal, yaitu proaktif dan reaktif. "Pilihan dikembalikan kepada pengemudi. Namun demikian apakah kita sebagai pengemudi akan memilih bersikap reaktif? Contoh sikap reaktif, mengikuti kendaraan di depan terlalu dekat. Harapannya, jika kendaraan di depan mengerem dan kita juga mengerem, maka akan berhenti pada jarak yang sama. Ini jika sesuai harapan, jika tidak?" ujarnya.

Rian mengimbau, sebaiknya sopir lebih bersikap proaktif. "Dengan menjaga jarak mengikuti aturan tiga detik untuk kendaraan *light vehicle* atau enam detik untuk *heavy vehicle*. Jangan lupa untuk selalu membuat *journey management* sebelum melakukan perjalanan, agar jika terjadi sesuatu yang tidak diinginkan maka akan lebih mudah dievakuasi," katanya. Ia menambahkan, pentingnya membangun sistem perawatan tepat waktu bagi korban kecelakaan (*post-crash*). "Prinsip yang harus dipegang dalam membangun sistem perawatan tepat waktu bagi korban kecelakaan harus mengacu pada Golden Hour, yaitu seorang korban harus dapat ditangani dalam waktu 60 menit sejak terjadinya kecelakaan," ujarnya.

"Dari sisi manajemen *emergency*, kalau terjadi sesuatu yang sifatnya *emergency* maka pertolongan itu harus cepat, *solutive*, dan *problem solving*. *Road safety* dalam kaitannya dengan manajemen *emergency*, harus ada yang namanya QRT atau *quick response time*. Sekarang itu orang-orang kadang-kadang di lokasi kejadian menanyakan kenapa bisa meninggal? Karena kelamaan di lapangan sehingga tidak tertolong, atau cara menolongnya keliru. Maka kami menciptakan yang namanya PSC atau Public Service Center berupa ambulans, bekerja sama dengan Kementerian Kesehatan," kata Chryshnanda.



Menurut Chryshnanda, ini semua harus ada sistem *call and command center*, tidak bisa berdiri sendiri. "Sehingga harus dibangun yang namanya sistem *IT for road safety*. Sistem ini harus mencakup *standard decision of work input*, *standard decision of work process*, dan *standard decision of work output* yang saling terkait satu dengan yang lain. Sebab ketika pengusaha angkutan mengoperasikan kendaraannya di jalan raya maka dia harus bertanggung jawab atas aman, selamat, tertib, dan lancar," ujarnya.



Manajemen *emergency* berbasis IT bermanfaat sebagai pengumpul data dan informasi untuk memandu respons pasca-kecelakaan, dan hal ini sangat diperlukan bagi seorang sopir angkutan barang. "Ini justru sangat dibutuhkan oleh sopir angkutan barang, karena seperti kita ketahui bahwa ada pengemudi yang sendirian ketika mengirimkan barang. Justru beberapa produsen kendaraan sudah menggunakan teknologi yang akan memberikan informasi bagi mereka jika kendaraan buatanya terlibat kecelakaan. Beberapa aplikasi di Android nampaknya pernah ada yang digunakan untuk melakukan hal tersebut," kata Rian.

"Kita harus punya *grand design* untuk mengatur jalan, kendaraan, orang, dan masalah kecelakaan atau kemacetan. Kemudian aturan yang harus disiapkan supaya ada keberhasilan yang dicapai. Aturan ini mulai peraturan dari undang-undang, peraturan pemerintah, sampai kepada peraturan kepolisian hingga ke SOP-nya. Sehingga ada standar atau ada payung hukumnya sebagai acuan atau pedomannya. Terakhir adalah menyiapkan SDM karena SDM ini memang harus profesional, ahli, cerdas, kreatif, inovatif, bermoral, dan ada *passion*-nya. Ke semuanya ini harus berbasis IT sehingga aman, selamat, tertib, dan lancar tercapai. Meningkatkan kualitas keselamatan tercapai, terbangunnya budaya tertib tercapai, dan yang tidak kalah penting adalah mampu memberikan pelayanan yang prima," kata Chryshnanda.



TAK ADA TOLERANSI ODOL di Pelabuhan Penyeberangan

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Pada 7 Januari 2020 Kementerian Perhubungan (Kemenhub) melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) menginisiasi pertemuan dengan pihak terkait guna membahas persiapan dan pelaksanaan larangan truk *over loading* dan *over dimensi* (ODOL) di pelabuhan penyeberangan. Beberapa lembaga yang terkait langsung turut hadir, PT ASDP Indonesia Ferry, Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (Gapasdap), dan Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VIII Provinsi Banten.

Setidaknya pertemuan tersebut menghasilkan tiga hal penting untuk segera dilaksanakan. Pertama, per 1 Februari 2020 sampai dengan tanggal 20 April 2020 pelanggaran ODOL akan dilakukan penilangan dan teguran tertulis agar tidak mengulangi pelanggaran kemudian melakukan normalisasi kendaraannya. Kedua, per 1 Mei 2020 truk ODOL tidak boleh dilayani atau samasekali tidak ada toleransi untuk menyeberang.

Ketiga, tahap pertama penerapan kendaraan barang bebas ODOL akan dilakukan di pelabuhan Merak Bakauheni dan Ketapang-Gili-manuk. “Selebihnya kami akan sosialisasi secara masif bersama pemerintah daerah, BPTD, operator pelabuhan, dan operator kapal. Termasuk mengadakan rapat lanjutan bersama asosiasi logistik, operator tol, asosiasi angkutan penyeberangan dan kementerian terkait agar memiliki komitmen yang sama,” ujar Budi Setiyadi, Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kemenhub.

Kebijakan ini diterapkan mengacu Peraturan Menteri Perhubungan (PM) Nomor 103 tahun 2017 tentang Pengaturan dan Pengendalian Kendaraan yang Menggunakan Jasa Angkutan Penyeberangan. Penerapan larangan truk ODOL diyakini dapat mengurangi kerusakan fasilitas pelabuhan baik di luar maupun di luar pelabuhan. Di luar pelabuhan meliputi terjadinya kendaraan rem blong kemudian menabrak loket pembelian tiket mengharuskan operator mengeluarkan biaya ekstra perbaikan.

Sementara di dalam pelabuhan, berdampak pada area parkir dari paving blok menjadi ambles. Selanjutnya berpotensi merusak fasilitas jembatan gerak (*moveble bridge*), pintu masuk kapal (*ramdoor*) dan tempat pejalan kaki (*gangway*). Temuan ASDP, sejumlah kapal mengalami patah *ramdoor* di antaranya milik KMP Nusa Putera.



Pada 27 Desember 2019, *ramdoor* milik kapal Roro KMP Nusa Putera mengalami patah membuat sebuah truk jatuh di dermaga tiga pelabuhan Bakauheni, Lampung Selatan. Diduga penyebab patahnya *ramdoor* tersebut akibat tidak kuat menahan beban truk yang kelebihan muatan.

Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VIII Provinsi Banten sejak tahun lalu telah melakukan sosialisasi ke pengguna jasa tentang pelarangan ODOL menyeberang di Pelabuhan Merak. Bahkan di Lampung telah diterapkan integrasi aturan lewat pemasangan alat pendeteksi timbangan *weigh in motion* (WIM) di gerbang tol Bakauheni Selatan dan gerbang Tol Lematang.

“Kalau sosialisasi kurang lama, kami akan perpanjang lagi. Yang pasti per 1 Februari-30 April 2020, sopir truk ODOL yang melanggar akan dilakukan penilangan atau dengan surat teguran tertulis,” kata Nurhadi, Kepala Balai Pengelolaan Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VIII Provinsi Banten.



Budi Setiyadi

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub



Khoiri Soetomo
Ketua Umum Gapasdap



Syaiful Bahri
Ketua DPD Aprindo Banten

Gapasdap Minta tak Ada Pengecualian

Pada 31 Desember 2019 Kementerian Perindustrian (Kemenperin) sempat meminta Kemenhub meninjau kembali dan penyesuaian waktu kebijakan bebas ODOL hingga 2023-2025. Permintaan berbentuk surat resmi tersebut beralasan jika pemberlakuan bebas ODOL berpotensi mengganggu daya saing industri nasional mengingat produk-produk dalam negeri dalam kegiatan logistik dan distribusinya masih bergantung moda angkutan truk.

Atas permintaan itu, Kemenhub akhirnya memutuskan untuk menunda pelaksanaan kebijakan ODOL menggunakan jasa pelabuhan penyeberangan hingga 2022. Penundaan itu berlaku hanya untuk lima komoditas, seperti semen, baja, kaca lembaran, beton ringan, dan air minum. Meski begitu, pihak Kemenhub akan tetap memberlakukan bebas ODOL per 2021 sesuai dengan peta jalan yang sudah diterbitkan sejak tahun 2017.

“Kemenhub sudah merancang *road map* tersebut bersama para pemangku kepentingan, seperti Aprindo (Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia), Pemerintah Daerah maupun Kementerian dan lembaga lainnya. Bagi kami ODOL tak semata tentang industri tapi juga demi keselamatan,” kata Budi.

Ia menambahkan, komitmen instansi terhadap penindakan ODOL tidak main-main. Komitmen tersebut diwujudkan lewat menekan nota kesepahaman mengenai penindakan truk ODOL bersama banyak instansi terkait. Persisnya 12 November 2019 Kementerian Perhubungan menginisiasi MoU tersebut bersama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Asosiasi Jalan Tol Indonesia (ATI), Kepolisian Republik Indonesia (Polri), dan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Sementara itu, menanggapi pengecualian aturan bebas ODOL, Khoiri Soetomo, Ketua Umum Gabungan Pengusaha Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (Gapasdap) menganggap, kebijakan tersebut dapat menimbulkan protes dari pemilik barang atau pengusaha angkutan di luar lima komoditas yang dibolehkan. Ditambah tujuan utama pelarangan ODOL salah satunya demi menekan insiden kecelakaan dapat tidak terpenuhi.

“Akan menjadi masalah bila dilakukan tidak sesuai rencana atau masih ada pengecualian di tempat tertentu dan muatan tertentu. Sebab salah satu faktor kecelakaan kapal itu adalah muatan yang sudah melebihi batas toleransi,” jelasnya. Di selat Sunda, Gapasdap sejauh ini membawahi 22 perusahaan kapal Roro dengan jumlah kapal 69 unit.

APTRINDO AJUKAN TOLERANSI 50 PERSEN

Di sisi lain, Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) DPD Banten memilih untuk setuju dengan kebijakan penindakan ODOL dengan prasyarat diberi toleransi bisa mengangkut muatan hingga 50 persen dari beban yang diizinkan. Sebab jika dipaksakan sekaligus bebas ODOL akan cukup berdampak terhadap distribusi barang khususnya komoditas pangan dan pertanian. Pengusaha angkutan yang belum memahami aturan dan tetap melakukan ODOL akan tertahan muatannya di pelabuhan.

Hal itu berdampak pada barang yang dimuat membusuk kemudian persediaan pangan dan bahan baku di daerah tujuan distribusi akan terganggu. "Kami dari sisi keselamatan tentu paling utama. Tapi tetap harus mempertimbangkan sisi bisnisnya. Makanya cukup ditoleransi 50 persen saja, dari sebelumnya bisa sampai 200 persen dari beban muatannya seharusnya," ucap Syaiful Bahri, Ketua Aprindo DPD Banten.

Ia menyebutkan, selain komoditas pangan dan pertanian, banyak industri yang menggantungkan pelabuhan penyeberangan sebagai moda penyambung antar Jawa-Sumatera. Beberapa di antaranya, perikanan, industri manufaktur seperti pipa, semen, baja, dan kimia. Dari 5.000 lebih anggota Aprindo DPD Banten terdapat 20 persen yang menggantungkan Pelabuhan Merak untuk distribusi lintas Sumatera.

"Soal ODOL, kami pikir agar lebih bijak pemerintah pusat perlu mempelajari karakteristik masing-masing daerah. Terutama komoditas yang dimuat, Banten dengan Jakarta tentu berbeda karakter muatannya. Jakarta sangat mungkin bisa bebas ODOL sebab dominan di sana menggunakan kontainer. Sedangkan di Banten dominan muatan curah yang berat jenisnya beda-beda," pungkasnya.





KNKT Minta Perketat Manifest Muatan

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) mencatat sepanjang 2019 terdapat 399 laporan insiden kapal laut dengan 32 persen di antaranya melibatkan kapal penumpang. Jumlah tersebut meningkat dibandingkan 2018, yakni sejumlah 354 kasus kecelakaan termasuk beberapa insiden kecelakaan melibatkan kapal jenis Roro (*roll on-roll off*) yang salah satu penyebabnya akibat keberadaan truk ODOL.

“Ada juga kasus kapal Roro terbakar disebabkan dari truk muatan kapal yang terbakar. Terkait itu KNKT sering menyampaikan rekomendasi untuk mengatur *regulated agent*, seperti layaknya di angkutan udara. Tujuannya melakukan penanganan terhadap barang-barang muatan truk agar dapat perlakuan khusus,” ucap Soerjanto Tjajono, Kepala KNKT.

Sejak 2007 hingga 2017 KNKT telah melakukan investigasi terhadap delapan kasus kebakaran kapal Roro yang semua sumber apinya berasal dari truk. Dalam beberapa kasus disebutkan bahwa ketidaksesuaian muatan truk dengan manifest atau bahkan kapal penyeberangan tidak mensyaratkan manifest, semakin meningkatkan risiko kebakaran di kapal Roro.

Oleh sebab itu, keberadaan para operator *regulated agent* tersebut nantinya memiliki kewenangan untuk mengidentifikasi barang yang berbahaya agar ditangani secara khusus. Maka para agen tersebut ketika memuat barang ke truk akan mengetahui satu per satu jenis barang yang diangkut. Jika dirasa semua barang yang diperiksa aman maka truk baru diperkenankan masuk kapal.

Sayang rekomendasi terkait perlunya keberadaan *regulated agent* belum ditanggapi serius oleh baik operator pelabuhan dan pemilik kapal termasuk rekomendasi mengenai pentingnya keberadaan Badan Meteorologi Klimatologi dan Geofisika (BMKG) di setiap pelabuhan. Temuan KNKT, dari sekitar 3.000 pelabuhan di Indonesia baru ada 14 kantor BMKG di lingkungan pelabuhan.

Menurut KNKT, keberadaan kantor BMKG penting lantaran banyaknya kecelakaan kapal laut dipengaruhi informasi mengenai cuaca yang tak tersampaikan ke awak kapal. Adanya kantor BMKG juga berguna dalam memantau kondisi cuaca secara langsung di area pelabuhan.

“Jadi cuaca bukan penyebab utama kecelakaan, tetapi karena gagal menginformasikan cuaca yang jelek tadi. Kami sudah merekomendasikan penyebaran info kepada siapa yang ditunjuk. Mereka bertanggung jawab untuk memberi informasi kepada kapal-kapal yang sedang dan akan berlayar,” ujar Soerjanto.

Ia menambahkan, dibutuhkan peran aktif Kepala Syahbandar dan kapten kapal selaku pihak yang mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). Di dalam SPB perlu dilampirkan kondisi cuaca terkini yang memungkinkan kapal bisa berlayar atau tidak.

Menanggapi risiko keselamatan akibat ODOL di pelabuhan penyeberangan, Syaiful Bahri, DPD Aptrindo Banten mengakui hal tersebut. “Memang ada beberapa kejadian insiden kapal Roro yang melibatkan truk ODOL. Tapi itu cuma *ramdoor* patah, itu pun bukan semata karena muatan, ada faktor cuaca dan ombak tinggi juga,” ungkapnya.

Di sisi lain, Ahmad Yani, Direktur Angkutan dan Multimoda Ditjen Perhubungan Darat memastikan segala aturan terkait ODOL di pelabuhan penyeberangan semata demi keselamatan lalu lintas laut. “Yang paling utama adalah *safety*. Karena di pelabuhan penyeberangan juga kalau truk *overload* akan mengganggu stabilitas kapal. Dari laporan yang ada banyak kasus insiden kapal yang disebabkan ODOL,” ucapnya.



Timbulkan Kebakaran hingga Geladak Ambruk

Temuan KNKT mengenai praktik overdimensi di pelabuhan penyeberangan menimbulkan risiko muatan di atas kapal dalam hal pemadaman kebakaran dan akses darurat. Hal itu terutama muatan truk ditemukan banyak melampaui aturan tinggi maksimal truk, yakni lebih kurang setinggi 4,2 meter. Padahal ketika truk akan memasuki kapal sudah diberi palang ketinggian maksimal dan aturannya sudah dipampang pada rambu berukuran besar.

Pada kondisi ini, bagian atas muatan truk akan dekat sekali dengan sprinkler yang terpasang di langit-langit geladak kendaraan. Sprinkler bekerja dengan menyemprotkan air pemadam kebakaran ke sekitarnya dengan radius tertentu. Karena jarak antara sprinkler dan muatan pada truk overdimensi terlalu dekat, maka luas wilayah yang dapat dibasahi oleh sprinkler menjadi jauh berkurang.

“Aturan sebenarnya jelas terutama soal tata cara muat barang di truk. Tapi memang dalam pelaksanaannya memang cenderung fleksibel atau terlalu banyak toleransi. Terutama untuk truk-truk yang mengangkut komoditas vital seperti sembako, karena mereka bisa berlindung dengan argumen bahwa itu dibutuhkan masyarakat. Padahal kalau mau taat aturan, harusnya bisa,” kata Renan Hafsar, Investigator KNKT.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 115 Tahun 2016 tentang Tata Cara Pengangkutan Kendaraan di Atas Kapal, pada Pasal 20 dinyatakan bahwa jarak minimal sisi kendaraan adalah 60 cm, sedangkan jarak muka-belakang adalah 30 cm. Maka truk overdimensi akan menyulitkan pergerakan orang di geladak kendaraan. Awak truk akan sulit keluar dari truk untuk naik ke geladak akomodasi.

Awak kapal juga sulit untuk bergerak di sela-sela kendaraan ketika melakukan patroli atau sedang melakukan pemadaman menggunakan alat pemadam api ringan atau hidran. Hampir semua kasus yang ditangani KNKT tidak menunjukkan fakta bahwa ketika terjadi kebakaran pada geladak



Ahmad Yani

Direktur
Angkutan dan Multimoda Ditjen Hubdat



Soerjanto Tjahjono

Ketua KNKT

kendaraan, sebagian besar berakhir dengan kegagalan karena awak kapal tidak dapat menjangkau sumber api akibat akses yang terlalu sempit.

Akibatnya, kebakaran terus meluas ke semua kendaraan dan kapal. Pada kebakaran di kapal Roro korban jiwa juga sering terjadi, terutama pada penumpang atau awak kendaraan yang terjebak di kendaraannya. Sebagian dari mereka enggan naik ke geladak akomodasi karena akses yang sulit dari kendaraan ke tangga.

Sementara terkait praktik *overloading* di pelabuhan penyeberangan terbilang kritis karena akibat yang ditimbulkannya cukup signifikan. Aspek yang diakibatkan truk *overloading* meliputi dampak kegagalan material dan stabilitas kapal. Dampak *overloading* yang pertama adalah deformasi pada lantai geladak kendaraan (*car deck*).

Deformasi pada lantai geladak kapal Roro tidak langsung berdampak awak truk atau awak kapal. Akan tetapi, dalam jangka waktu lama, seiring banyak dan lamanya beban melewati pelat terdeformasi tersebut, pelat lantai akan mengalami kelelahan (*fatigue*) lebih cepat yang berujung pada robeknya pelat ketika tegangan melampaui *yield stress* pelat pada kondisi *post buckling*.

Jika konstruksi di bawah pelat ikut mengalami kegagalan, maka akan menjalar, sehingga geladak ambruk ke bawah. Kemudian, apabila di bawahnya ada orang berpotensi menimbulkan fatalitas. "Ibarat ada 100 truk tapi yang patuh aturan cuma satu dua saja, sisanya melawan tentu akan susah bagi petugas untuk tangani. Karena ini sudah semacam kebiasaan yang berlangsung lama sekali. Makanya penegakan aturannya jadi susah, terutama kalau sudah ada perlawanan dari awak truk dan pengusaha," tutupnya.





APM Berebut *Market Share*

Teks & Foto: Antonius Sulistyo

Para pemain besar, seperti Hino, Isuzu, dan Mitsubishi Fuso tidak menampik jika penurunan pasar kendaraan komersial Indonesia selama tahun 2019 ini akibat dampak pemilu 2019, termasuk menurunnya harga komoditas batu bara dunia, serta perang dagang Amerika Serikat dan Cina yang belum mereda hingga saat ini. "2019 merupakan tahun yang penuh tantangan untuk pasar kendaraan komersial di Indonesia. Pasar menurun akibat adanya perang dagang antara Amerika Serikat dan Cina, selain itu juga ada pemilu dan harga batu bara yang menurun. Pasar kendaraan komersial pun turun 18 persen," kata Masato Uchida, Chief Operating Officer (COO) PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI).

"2019 merupakan tahun penuh tantangan, namun kami berhasil mempertahankan dominasi kami dengan pencapaian pangsa pasar 44,2 persen di tengah kondisi pasar yang melemah. Kami memahami bahwa 2019 merupakan tahun dengan agenda penting, pemilihan umum dan pemilihan presiden sehingga membutuhkan penyesuaian kabinet baru, regulasi baru di berbagai sektor," kata Dony Hermawan, Head of PR & CSR PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi kendaraan niaga dari Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).

"Isuzu tentunya berharap tahun ini lebih baik daripada tahun lalu, karena kalau tahun lalu pertumbuhan ekonomi memang lambat karena banyaknya gejolak politik mulai dari pemilihan presiden dan jajaran menteri, sehingga berimbas pada lambatnya perekonomian dan konsumen jadi *wait and see*. Seharusnya tahun ini bisa lebih baik pertumbuhannya," ucap Attias Asril, General Manager Marketing PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI).

Uchida-san juga mengatakan, dalam situasi yang sulit, Hino Ranger tetap menjadi *market leader* untuk kelas *medium-duty* selama 20 tahun terakhir ini, dengan menguasai *market share* lebih dari 60 persen pada tahun 2019. Sementara untuk Hino Dutro berhasil memecahkan rekor penjualan tertingginya, dengan menguasai 22 persen *market share* pada tahun 2019. "Hasil yang baik ini tidak terlepas dari dua faktor. Pertama, Hino selalu memberikan produk yang terbaik untuk *customer* setia kami. Kedua, Hino selalu menyediakan layanan *total support* untuk meningkatkan bisnis *customer*, dengan waktu operasional yang maksimum dan biaya yang minimum," katanya.

Mencermati performa penjualan para pemegang merek truk ini, bisa dibilang masing-masing mengalami penurunan di segmennya yang selama ini dikuasainya. "*Market share* Hino secara total sedikit mengalami penurunan, dari 35 persen (40.072 unit) pada 2018 menjadi 33 persen (31.471 unit) pada 2019. Berdasarkan kategori, untuk kategori dua atau kategori Dutro, sebanyak 15.969 unit pada 2018 dan 14.299 unit pada 2019. Ada penurunan 1.670 unit atau turun 10 persen," kata Santiko Wardoyo, Direktur Penjualan dan Promosi HMSI. Walaupun *market* turun, Hino masih mengalami kenaikan *market share*. "Naik sebanyak dua poin, dari 20 persen pada 2018 menjadi 22 persen pada 2019. Jadi di sini Hino masih tetap *leading* di nomor dua untuk kategori Dutro ini," ujar Santiko.

Sedangkan untuk kategori Hino Ranger atau kategori tiga, menurut Santiko, Hino masih meraih pangsa pasar nomor satu selama 20 tahun berturut-turut, dengan *market share* 62 persen pada 2019. "Angka ini sedikit turun sebanyak dua poin dibandingkan tahun 2018 dengan pangsa pasar 64 persen. Kalau kita lihat di sini, segmen pasar kategori dua dan kategori tiga memang agak berbeda. Kalau kategori tiga lebih banyak ke *fleet customer-fleet customer* besar. Jadi begitu ada pemilu atau ada sedikit kondisi yang kurang stabil, konsumen di segmen ini akan ragu-ragu melakukan investasi. Di sinilah pentingnya stabilitas keamanan dan ekonomi terhadap pertumbuhan ekonomi," ujarnya menjelaskan.

Menurut Santiko, truk kategori tiga lebih banyak dipengaruhi kondisi makro ekonomi. "Truk kategori tiga ini bergerak karena ekonominya bagus sehingga ada kerjaan, jadi *customer* mau beli truk baru lagi untuk peremajaan armadanya. Tetapi begitu kondisi ekonomi atau keamanannya agak meragukan, mereka *hold* dulu dan bisa sampai berbulan-bulan atau menahan sampai tahun berikutnya tidak masalah. Mengingat investasi truk ini cukup mahal, satu truk ini kan harganya bisa mendekati Rp 1 miliar," katanya.

Sementara Mitsubishi Fuso, dari data penjualan retail secara total selama 2019 tercatat sebanyak 41.736 unit, cenderung menurun 18,4 persen jika dibandingkan performa tahun sebelumnya sebanyak 51.132 unit. "Meski begitu Mitsubishi Fuso tetap mendominasi dengan pangsa pasar 44,2 persen," kata Dony. Secara detail, menurut Dony, penjualan Colt Diesel di segmen *light duty truck* sebanyak 36.575 unit dengan pangsa pasar absolut 55,4 persen. Sedangkan Fuso dan Fighter di kelas *medium duty truck* (MDT) dan *heavy duty truck* mencapai angka 5.161 unit dengan pangsa pasar 23,4 persen, meningkat jika dibandingkan dengan pangsa pasar tahun sebelumnya sebesar 19,2 persen. "Peningkatan pangsa pasar di segmen MDT tak lepas dari kehadiran Fighter yang mulai diluncurkan tahun 2019 lalu. Sebanyak 15 varian dihadirkan memenuhi berbagai kebutuhan bisnis konsumen di bidang logistik, perkebunan, pertambangan, hingga infrastruktur," tambahnya.

Sedangkan pihak Isuzu menyatakan bahwa *market share* Isuzu secara *year to date* (YTD) Desember 2019 naik hingga 2,4 persen dari tahun sebelumnya. Penjualan tertinggi masih didominasi varian Elf sebanyak 13.996 unit (YTD Desember 2019), diikuti Traga dengan penjualan sebanyak 6.151 unit (YTD Desember 2019), *medium truck* Isuzu Giga terjual sebanyak 2.983 unit (YTD Desember 2019), dan penjualan Panther Pick up ikut menyumbang 608 unit (YTD Desember 2019). Total penjualan Isuzu naik dari 25.284 unit (YTD Desember 2018) menjadi 25.315 unit (YTD Desember 2019).



Santiko Wardoyo

Direktur Penjualan dan Promosi HMSI

Dukung B30

Bicara pencapaian tentunya bicara target. Tahun 2020, para APM optimis pasar kendaraan komersial tetap bertumbuh. "Kami menargetkan penjualan pada 2020 di angka 36.000 unit. Tahun 2020 kami tetap optimis pasar akan tumbuh walaupun pertumbuhan ekonomi Indonesia diprediksi hanya mencapai 5,1 persen pada tahun ini. Pertimbangannya karena salah satu dari lima prioritas kerja Pemerintahan Jokowi-Ma'ruf tetap fokus ke infrastruktur. Berangkat dari hasil penjualan pada 2019, kami menetapkan target penjualan sebesar 36.000 unit pada tahun 2020. Komposisinya, *light truck* dan bus sebanyak 17.500 unit atau menguasai 25 persen pangsa pasar di kelas ini. Sedangkan untuk *medium truck* dan bus ditargetkan mencapai 18.500 unit, atau menguasai 65 persen *market share medium-duty*," kata Santiko.

Sementara Isuzu untuk tahun ini tidak mau terlalu berspekulasi untuk pencapaian target dalam hitungan angka. "Isuzu Indonesia tahun ini akan mengeluarkan beberapa varian baru, dan tentunya Isuzu akan terus memberikan produk yang *fit* dan dapat diandalkan untuk *customer* kami. Selain itu, Isuzu Indonesia juga akan terus memperkuat jaringan *after sales* untuk para *customer*," ujar Ernando Demily, *President Director* IAMI.



Ernando Demily

President Director IAMI

"Kami optimis hasil pemilu tahun lalu akan membawa dampak positif pada tahun 2020, tentunya dalam memajukan perekonomian dan pembangunan. Kami siap berkontribusi melalui produk dan layanan Mitsubishi Fuso," ujar Dony. Ia menambahkan, beberapa regulasi pemerintah selama tahun 2019 juga membawa dampak pada perilaku konsumen yang menjadi tantangan tersendiri bagi KTB seperti penegakan regulasi *overdimension and over loading* (ODOL), dan penggunaan bahan bakar biodiesel B30. "KTB menghormati kebijakan pemerintah dan senantiasa mendukung agar produk Mitsubishi Fuso sesuai dengan kadar bahan bakar B30. KTB meyakini hal ini dilakukan Pemerintah untuk menghemat anggaran impor minyak sawit," katanya.



Dony Hermawan

Head of PR & CSR KTB

Salah satu alasan mengapa Mitsubishi Fuso siap mengimplementasikan bahan bakar B30, karena sebelumnya telah lolos tes uji coba sejauh 40.000 kilometer (km) tanpa mengalami kendala berarti dan kendaraan dapat beroperasi secara normal. Saat ini kendaraan Mitsubishi Fuso, khususnya Colt Diesel dilengkapi dengan *double fuel filter* dan dapat menyesuaikan dengan bahan bakar B30. Maka dari itu tidak perlu ada penyesuaian pada produk Colt Diesel. Sedangkan produk Fuso dan Fighter akan ada penyesuaian minor. "Truk Mitsubishi Fuso produksi sebelum 2020, kami akan mempersiapkan suku cadang pendukung. Namun hal tersebut bukan merupakan perubahan besar, sehingga jika konsumen berniat untuk menyesuaikan *parts* kendaraannya maka kami akan dengan sigap menyediakannya sesuai kebutuhan konsumen" ujar Dony.



Sedangkan Hino secara lugas menyatakan bahwa seluruh produknya *ready B30*. "Per 1 Januari 2020, unit kami yang diproduksi tahun 2020 ini semuanya *ready B30*. Dalam hal ini, kami akan dukung program B30 karena kami melihat Indonesia memang penghasil sawit terbesar di dunia. Kenapa kita tidak memanfaatkan sawit itu? Dibandingkan kalau kita jual sawit itu ke luar negeri yang harganya diatur dan dinaik-turunin. Kalau sawit kita pakai sendiri kan lebih bagus, sehingga kita mengurangi beban impor BBM Indonesia selama ini," ujar Santiko.

Santiko memaparkan, untuk pengujian B30 ini Hino sudah bekerja sama dengan Balai Teknologi Termodinamika, Motor dan Propulsi (BT2MP) sejak delapan tahun lalu saat pengujian B5, B10, B15, sampai B20. "Dalam menghadapi B30 ini, Hino melakukan dua tes, yaitu *emission test* dan *durability test* baik untuk mesin yang saat ini digunakan Euro 2, dan juga mesin yang akan digunakan pada tahun 2021 Euro 4," katanya.

Uji mesin Hino dilakukan di laboratorium dengan kondisi beban dan daya maksimum pada putaran mesin 2.500 rpm selama 400 jam, atau setara dengan 40.000 km pada pemakaian maksimum. "Sehingga didapatkan hasil atau rekomendasi terkait penyesuaian karakteristik mesin dan kendaraan Hino yang tepat, karena kami sangat menaruh perhatian terhadap kelancaran bisnis konsumen," ujar Santiko. Ia menyarankan kepada konsumen, dengan penggunaan bahan bakar B30 diharapkan pengusaha maupun pengemudi truk melakukan kontrol dan perawatan lebih rutin. "Ini dibutuhkan untuk mencegah atau meminimalisir penyumbatan filter sehingga kondisi kendaraan tetap terjaga dan bisnis dapat terus berjalan," katanya.



Return on Investment

Profit bukanlah tujuan berbisnis.

Sejatinya, tujuan berbisnis adalah menyediakan produk atau jasa terbaik yang diperlukan orang-orang.

Atas dasar itu, bisnis tersebut menghasilkan keuntungan.

James Rouse, Pengembangan Real Estate Amerika, aktivis filantropis.

Seringkali, banyak pengusaha berpikir bahwa mendapatkan profit menjadi tujuan utama berbisnis. Bagaimanapun, profit saja tidak cukup. Profit yang diperoleh harus dibandingkan dengan investasi yang telah digunakan untuk mendapatkan profit tersebut. Karenanya, *return on investment* atau ROI, atau tingkat *return* terhadap investasi seringkali lebih penting daripada profit itu sendiri.

Keberhasilan bisnis dalam jangka panjang seringkali diukur dari ROI ini. Untuk mencapai keberlangsungan bisnis, ROI harus lebih besar daripada biaya modal (*cost of finance*).

Mengapa ROI penting?

Untuk mencapai keberhasilan bisnis dalam jangka panjang, pemimpin perusahaan harus memonitor pencapaian target profitabilitas secara teratur. Karena untuk menghasilkan profit memerlukan investasi, maka ROI merupakan ukuran penting dalam mengevaluasi kinerja bisnis.

ROI dihitung sebagai berikut:

$$\text{Return on Investment} = \frac{\text{Return}}{\text{Investment}} \times 100$$

Parameter penting dalam menghitung ROI adalah *return* dan *investment*.

- *Return* merupakan profit, yaitu laba setelah pajak (*profit after tax*).
- Sementara, *investment* dapat dilihat dari dua perspektif. Perspektif pemegang saham, *investment* merupakan modal yang ditanamkan pemegang saham, atau sering disebut ekuitas total (*total equity*). Dari perspektif perusahaan, *investment* merupakan aset total (*total asset*). Baik ekuitas total dan aset total, kita bisa mendapatkan kedua data tersebut dari Laporan Posisi Keuangan.



Zaroni

Head of Consulting Division
Supply Chain Indonesia

- ROI yang dihitung dengan menggunakan aset total dalam menghitung Investasinya disebut *Return on Assets* (ROA). Sedangkan, ROI yang menggunakan ekuitas total untuk nilai investasinya sering disebut *Return on Equity* (ROE).
- Dengan demikian untuk menghitung ROA, kita bisa menggunakan rumus:

$$\text{ROA} = \frac{(\text{Net profit after tax})}{(\text{Total assets})}$$

- Dengan keterangan, ROA merupakan *return on assets*. *Net profit after tax* adalah laba bersih setelah pajak. Total assets adalah aset total, yang dihitung dengan menjumlahkan aset lancar dan aset tidak lancar.
- Demikian pula, untuk menghitung ROE, kita gunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{ROE} = \frac{(\text{Net profit after tax})}{(\text{Total equity})}$$

Dari perspektif pemegang saham, untuk mengevaluasi kinerja perusahaan seringkali dilakukan dengan cara membandingkan antara profit yang diperoleh dengan investasi. Bagi perusahaan yang terdaftar di bursa, sering dikenal dengan perusahaan terbuka, ROI dapat dengan mudah diperoleh melalui publikasi laporan tahunan (*annual report*). Karenanya, ROI menjadi ukuran kinerja keuangan yang paling populer di kalangan investor.

Bagaimana meningkatkan ROI?

Meningkatkan ROI sering menjadi target penting bagi banyak pemimpin perusahaan. Dalam praktiknya, ada beberapa cara atau kombinasi strategi untuk meningkatkan ROI seperti berikut ini:

- Menaikkan harga jual;

- Mengurangi biaya langsung (*direct costs*);

- Mengendalikan biaya overhead;

- Menurunkan biaya modal (*cost of finance*);

- Meningkatkan aktivitas atau volume, tanpa diikuti peningkatan biaya overhead secara proporsional;

- Mengoptimalkan investasi.

Untuk meningkatkan ROI perlu memerhatikan faktor-faktor yang menentukan ROI. Sebagai rasio tunggal, ROI merupakan salah indikator kinerja keuangan yang paling sederhana. Namun, untuk meningkatkan ROI, pemimpin perusahaan perlu memahami komponen penting ROI.

Sejatinya, ROI dapat dibagi menjadi dua komponen. Kedua komponen tersebut didapatkan dengan cara menurunkan rumus penghitungan ROI.

Perhatikan,

$$\text{ROA} = \frac{\text{Net profit after tax}}{\text{Total assets}}$$

Kita bisa membagi ROA menjadi dua komponen, dengan cara :

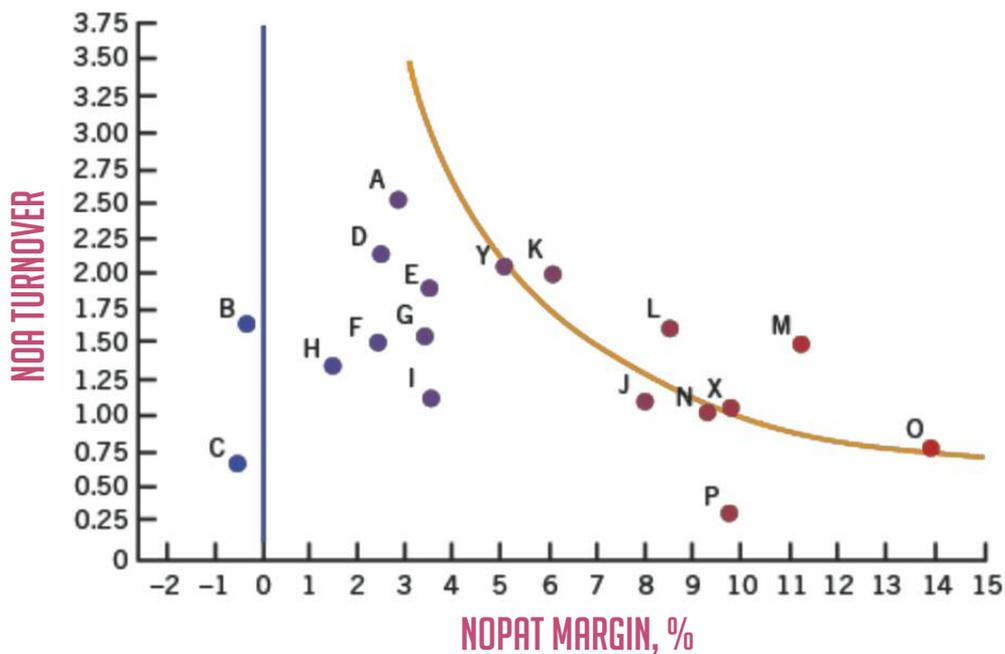
$$ROA = \frac{\text{Net profit after tax}}{\text{Total assets}} = \frac{\text{Net profit after tax}}{\text{Revenue}} \times \frac{\text{Revenue}}{\text{Total assets}}$$

Net profit after tax , sejatinya merupakan *profit margin* (PM),
Revenue yaitu laba yang diperoleh dari setiap penjualan. Sementara, Revenue
merupakan *asset turnover* (AT). Jadi, kita bisa mengatakan bahwa .
Karenanya, Total assets
untuk meningkatkan ROA, kita bisa melakukan dengan cara meningkatkan PM, AT, atau
keduanya.

Dalam praktiknya, cara meningkatkan ROA apakah dengan meningkatkan PM,
AT, atau keduanya, sangat dipengaruhi oleh karakteristik industrinya. Pada sektor industri
ritel, PM relatif kecil. Nilai PM di sektor industry ritel berkisar antara 3% s.d 5%.
Karenanya, untuk meningkatkan ROA, para pemimpin perusahaan ritel melakukannya dengan
meningkatkan AT.

Meningkatkan AT ini dilakukan dengan banyak cara, seperti menaikkan volume
penjualan, meningkatkan utilisasi aset (toko, gudang, dan truk), dan lainnya.

Grafik diatas menggambarkan hubungan antara profit margin dengan asset
turnover sebagai suatu garis *indifference curve*. Di sepanjang *indifference curve*, akan
menghasilkan ROA yang sama dari berbagai kombinasi *profit margin* dan *asset turnover*.



RETURN ON INVESTMENT

Berbeda dengan perusahaan ritel, perusahaan pembuat pesawat terbang misalnya, PM cukup besar. Berkisar antara 20% s.d 25%. Perusahaan pembuat pesawat terbang, meskipun mampu menghasilkan PM besar, namun *turnover*-nya relatif lama. Proses penerimaan pesanan, pembelian material, produksi, perakitan, pengiriman pesawat, penagihan sampai penerimaan kas dari pelanggan cukup lama. Bandingkan proses ini dengan perusahaan ritel. Begitu pesanan diterima dari pelanggan, barang bisa langsung dikirimkan, kemudian dilakukan penagihan, untuk mendapatkan penerimaan kas dari pelanggan. Proses bisnis perusahaan ritel relatif lebih singkat dibandingkan dengan proses bisnis perusahaan pembuat pesawat terbang.

Kedua perusahaan ini, perusahaan ritel dan perusahaan pesawat terbang, dapat menghasilkan ROA yang sama. Ilustrasi berikut menunjukkan ROA yang sama dapat diperoleh dengan cara meningkatkan PM atau AT.

| PERUSAHAAN | PM | AT | ROA |
|----------------------------|-----|-----|-----|
| Ritel | 3% | 5 | 15% |
| Manufaktur pesawat terbang | 25% | 0,6 | 15% |

AT sebesar 5, artinya *cycle business* perusahaan ritel dalam setahun rata-rata 5 kali atau $365/5 = 73$ hari. *Cycle business* perusahaan ritel ini mencakup proses order pembelian, pengangkutan barang yang dibeli, penyimpanan di gudang atau di toko, order penjualan, sampai kepada pengiriman barang ke pembeli.

AT untuk perusahaan pesawat terbang sebesar 0,6 artinya *cycle business*-nya dalam setahun rata-rata 0,6 kali atau 608 hari. Untuk menjual pesawat diperlukan waktu rata-rata 608 hari. Jumlah hari ini mencakup proses penerimaan pesanan pesawat, order pembelian material dan komponen produksi pesawat, pengangkutan material dan komponen pesawat, penyimpanan material dan komponen pesawat, proses produksi, pengiriman pesawat ke pelanggan, penagihan, sampai ke penerimaan pembayaran dari pelanggan.

Karena perusahaan pesawat terbang siklus bisnis atau *aset turnover*-nya lama, maka untuk menghasilkan ROA yang memadai, mereka harus meningkatkan AT.

Penting untuk diperhatikan, meskipun ROI merupakan ukuran kinerja bisnis yang paling populer, anda jangan melihatnya sebagai ukuran kinerja yang tunggal. Anda perlu melihat ROI bersama komponen penting yang menentukan ROI yaitu *profit margin* dan *asset turnover*. Implikasinya, perlu analisis yang mendalam penyebab profit margin dan *asset turnover* dari *revenue stream*, *cost structure*, dan kategori aset masing-masing.

Setiap ukuran kinerja, seperti halnya ROI ini, sejatinya tidak bermakna kalau tidak dibandingkan dengan pencapaian kinerja yang dihasilkan oleh pesaing, perusahaan sejenis, industri, atau dibandingkan dengan pencapaian ROI pada periode-periode sebelumnya. Karenanya, penting untuk selalu melakukan *benchmarking* dengan perusahaan lain dan industri untuk mendapatkan praktik-praktik terbaik dalam mengelola dan meningkatkan ROI ini.

Dari perspektif analis keuangan ROI memberikan informasi penting peluang investasi pada berbagai portofolio investasi. Investor yang riskier tentu akan mengharapkan ROI yang lebih tinggi. Dari ROI, analis keuangan menilai keberhasilan perusahaan, kemampuan perusahaan untuk membayar kewajibannya ke kreditor dan seberapa besar perusahaan memberikan imbal hasil ke pemegang saham atas investasi ekuitas yang ditanamkan.

Sementara dari perspektif manajer, ROI penting bagi manajer dalam melakukan perencanaan, penganggaran, mengordinasikan berbagai aktivitas internal antardepartemen perusahaan, mengevaluasi berbagai kesempatan investasi, dan pengendalian.

REFERENSI :

Warner, Stuart & Hussain, Si. *The Finance Book*, FT Publishing – Financial Times, 2017.
One Fifteenth Coffee, Kemang, Jakarta Selatan – Imlek 2020.



Fitri Wiyanti

Peduli Keselamatan, Gaungkan Kampanye Zero ODOL

Teks: Abdul Wachid / Foto: Dok. Jasa Marga

Catatan PT Jasa Marga (Persero) Tbk pada triwulan III tahun 2019, persentase kendaraan barang yang melanggar di jalan tol sebesar 41,40 persen. Dari total kendaraan yang terjaring, dengan rincian persentase sebesar 34,79 persen melakukan pelanggaran kelebihan muatan (*overloading*), 1,89 persen melakukan pelanggaran dimensi (*overdimensi*). Rata-rata kendaraan muatan barang tersebut melaju di bawah batas kecepatan minimum di jalan tol.

Pelanggaran *overdimensi* dan *overloading* (ODOL) berdampak pada kerusakan jalan di ruas tol yang makin meningkat. Praktik ODOL juga berisiko memicu kecelakaan, seperti yang terjadi di ruas Tol Cipularang Km 91 Purwakarta melibat dua truk tanah

dan 18 kendaraan pribadi pada 2 September 2019. Peristiwa tersebut kemudian menjadi salah satu dasar Jasa Marga menggelar Kegiatan Jasa Marga Tertib Lalu Lintas 2019.

Melalu kegiatan tersebut, Jasa Marga mengadakan serangkaian pembelajaran, serta penyebaran informasi dalam keselamatan berkendara kepada pengemudi angkutan barang terutama Jasa Marga berkomitmen dalam program pemerintah "Menuju Zero ODOL 2020 di Jalan Tol". Lantas apa saja upaya lain yang sudah maupun yang akan dilakukan Jasa Marga? Berikut wawancara *TruckMagz* bersama Fitri Wiyanti, *Operation & Maintenance Group Head* PT Jasa Marga (Persero) Tbk.

Bisa dijelaskan latar belakang berdirinya Jasa Marga Defensive Driving Academy? Apa saja kegiatan yang sudah terselenggara?

Latar belakang dari Jasa Marga Defensive Driving Academy adalah sebagai suatu wadah pembelajaran, serta penyebaran informasi dalam keselamatan berkendara kepada masyarakat melalui berbagai saluran komunikasi baik melalui digital maupun melalui tatap muka.

Kegiatan Jasa Marga Tertib Lalu Lintas 2019 merupakan kegiatan perdana yang diselenggarakan oleh Jasa Marga Defensive Driving Academy (JDDA). Sebelumnya Jasa Marga juga pernah mengadakan kegiatan tertib berlalu-lintas untuk pengemudi golongan I dan pengemudi bus sebelum terbentuknya JDDA.

Apa pentingnya *defensive driving* bagi Jasa Marga?

Pentingnya *defensive driving* bagi Jasa Marga, yaitu untuk menciptakan iklim berkendara yang aman dan nyaman bagi sesama pengguna jalan terutama di jalan tol.



Khusus pelatihan *defensive driving* pengemudi truk yang telah terselenggara pada 17-18 November lalu, target apa yang ingin dicapai Jasa Marga?

Acara Jasa Marga Defensive Driving Academy yang telah dilaksanakan pada 17-18 November 2019 bertujuan untuk memberikan informasi dan edukasi untuk pengguna jalan tol terutama pengemudi truk. Karena, menurut data yang dimiliki oleh Jasa Marga, 46,43 persen dari kecelakaan di jalan tol melibatkan kendaraan non-golongan I atau kendaraan barang.

Dari acara tersebut Jasa Marga mengharapkan pengemudi truk lebih mengutamakan keselamatan dalam berkendara sehingga tingkat kecelakaan yang melibatkan kendaraan angkutan barang menjadi berkurang. Selain itu, diharapkan pengemudi truk tersebut menjadi contoh dan pelopor tertib berlalu lintas terhadap rekan-rekannya baik di tempat mereka bekerja ataupun di tempat-tempat lainnya. Jasa Marga juga berkomitmen dalam program pemerintah "Menuju Zero ODOL 2020 di Jalan Tol."



Apa saja jenis pelanggaran yang dilakukan kendaraan angkutan barang ketika melewati jalan tol?

Jenis pelanggaran yang biasanya dilakukan oleh kendaraan angkutan barang di jalan tol selama periode penertiban adalah kelebihan muatan, kelebihan dimensi kendaraan, dan pelanggaran dokumen. Pada triwulan III tahun 2019 persentase kendaraan barang yang melanggar sebesar 41,40 persen dari total kendaraan yang terjaring, dengan rincian persentase sebesar 34,79 persen melakukan pelanggaran kelebihan muatan, 1,89 persen melakukan pelanggaran dimensi. Serta rata-rata kendaraan muatan barang melaju di bawah batas kecepatan minimum di jalan tol.

Apa kerugian yang dialami Jasa Marga dampak dari pelanggaran angkutan barang?

Kerusakan jalan di ruas-ruas tol meningkat dampak dari pelanggaran ODOL, pelanggaran ODOL juga berisiko memicu kecelakaan. Kemudian, laju kendaraan per kilometernya menurun dampak dari truk berkecepatan rendah memengaruhi kendaraan lain mengurangi kecepatan seharusnya. Truk lambat juga menyebabkan antrean kendaraan di *on-off ramp* serta jalanan menanjak. Adanya gap kecepatan yang besar antara kendaraan kecil dengan kendaraan angkutan barang juga berisiko menimbulkan tabrak belakang.

Bagaimana keterkaitan praktik ODOL terhadap angka kecelakaan di jalan Tol?

Sebagai contoh beberapa bulan terakhir ini adalah kecelakaan di Cipularang yang disebabkan truk yang kehilangan kendali akibat *overload*, kemudian kecelakaan tunggal di Cikampek yang menyebabkan kemacetan panjang akibat sulitnya evakuasi truk pengangkut baja yang *overload*. Berdasarkan data yang dimiliki oleh Jasa Marga, kecelakaan yang terjadi sepanjang lima tahun terakhir, sebesar 49 persen kecelakaan di jalan tol melibatkan kendaraan non-golongan I. Rinciannya, kecelakaan yang melibatkan truk di jalan tol disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu adalah faktor pengemudi 85 persen, faktor kendaraan 14 persen, dan faktor lingkungan 1 persen.

Hasil investigasi kecelakaan dua truk tanah di Cipularang beberapa waktu lalu seperti apa?

Dari hasil investigasi bersama yang dilakukan oleh pihak yang berwenang, yakni KNKT, Kementerian Perhubungan dan Polri diketahui bahwa kejadian kecelakaan tersebut diakibatkan oleh faktor kendaraan dan pengemudi, bukan karena faktor geometrik jalan. Diketahui bahwa kendaraan truk yang terlibat kecelakaan terindikasi kelebihan muatan hingga hampir tiga kali dari batas berat yang diizinkan.



Terlebih kondisi jalan yang dilewati merupakan turunan panjang sehingga membuat truk menjadi *over-heat* dan sopir tidak dapat mengendalikan rem. Selain itu, truk tersebut juga memiliki banyak surat tilang. Hal ini menunjukkan bahwa ada ketidakpatuhan dari pengemudi/operator kendaraan truk terhadap peraturan berkendara yang sudah ditetapkan pihak berwenang.

Apa saja catatan Jasa Marga terkait praktik ODOL oleh angkutan barang di jalan tol beberapa tahun terakhir?

Menurut data yang dimiliki oleh Jasa Marga, golongan kendaraan yang mendominasi ODOL yaitu terdapat pada golongan II dan golongan III. Golongan II sebesar 36,70 persen dan golongan III sebesar 32,52 persen. Selain itu, komoditi mayoritas *overload* sebesar 25 persen pada muatan sembako, sebesar 16 persen pada muatan bahan bangunan seperti batu bata, kayu dan batu, sebesar delapan persen pada muatan semen, dan tujuh persen pada muatan besi atau baja.

Apa upaya penindakan hukum dan sanksi atas pelanggaran tersebut?

Upaya penindakan hukum dan sanksi atas pelanggaran tersebut, yaitu selaras dengan upaya Jasa Marga, Kementerian Perhubungan, Polri dan Kementerian PUPR dalam penyusunan usulan amandemen regulasi yang mengakomodasi beberapa hal. Antara lain, penambahan nilai denda maksimal untuk menimbulkan efek jera dan pelarangan melanjutkan perjalanan bagi kendaraan melanggar.

Kemudian, usulan pembekuan izin usaha, pembekuan izin KIR/SIM jika terbukti sering melanggar. Penerapan penindakan di lokasi asal kendaraan, yaitu dengan menempatkan alat ukur muatan di setiap kawasan industri, *quarry* material, pelabuhan atau gudang. Terakhir, pembatasan umur kendaraan angkutan barang dan penumpang.



Di sisi lain, dalam melakukan operasi penertiban kendaraan ODOL, Badan Usaha Jalan Tol melalui ATI (Asosiasi Tol Indonesia) sudah melakukan penandatanganan MoU Nota Kesepahaman Bersama Kementerian PUPR (Bina Marga & BPJT), Polri dan Kementerian Perhubungan.

Gambaran *monitoring* kendaraan ODOL di ruas tol yang dikelola Jasa Marga seperti apa?

Sebagai contoh, *monitoring* kendaraan ODOL dengan WIM (*Weigh in Motion*) di Jembatan Kaligawe jalan tol Semarang. Rata-rata kendaraan non-golongan I yang melintas Jembatan Kaligawe arah GT Muktiharjo pada Oktober 2019 adalah 26,5 persen.

Dengan persentase rata-rata kendaraan ODOL pada bulan tersebut sebesar 43,34 persen, kendaraan ODOL didominasi oleh kendaraan golongan II sebesar 57,04 persen dan kelebihan muatan 20-50 persen dari JBI masih mendominasi dengan persentase 56,31 persen. Dari hasil pengamatan kendaraan ODOL mayoritas melintas pada pukul 07.00-12.00 WIB dan 18.00-23.00 WIB.

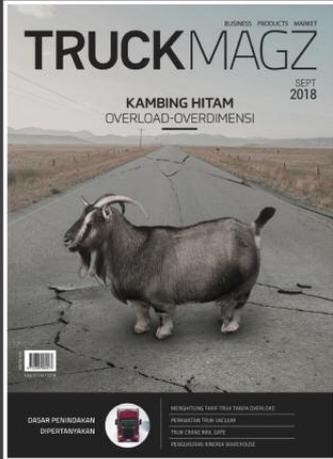
Apa upaya lain yang dilakukan Jasa Marga untuk menekan praktik ODOL?

Upaya yang dilakukan oleh Jasa Marga dalam menekan praktik ODOL, dari sisi komunikasi, Jasa Marga melakukan edukasi dan sosialisasi keselamatan berkendara kepada pengguna jalan dengan memanfaatkan berbagai media baik melalui media sosial maupun melalui media konvensional serta melalui penyelenggaraan kegiatan Safety Driving seperti Jasa Marga Tertib Lalu Lintas 2019.

Selain itu, dari sisi pelayanan operasi, Jasa Marga telah melakukan pemasangan alat WIM di ruas Semarang, Surabaya-Gempol, dan Jagorawi serta secara bertahap sampai tahun 2020 akan dipasang di beberapa ruas antara lain Jalan Tol Jakarta-Tangerang, JORR, Jakarta-Cikampek, Ngawi-Kertosono, Purbaleunyi. Jasa Marga juga sudah memasang analitik CCTV di beberapa titik untuk penerapan operasi batas kecepatan.

SUBSCRIBE NOW!

TRUCKMAGZ



BIAYA PAKET LANGGANAN

■ 1 TAHUN (12 EDISI) **Rp 400.000**

■ 6 BULAN (6 EDISI) **Rp 250.000**

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

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

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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



Data Gaikindo

Diolah oleh: Antonius Sulistyو

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

| NO | MERЕК | PENJUALAN (UNIT) | PERSENTASE |
|------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| 1 | SUZUKI | 54,971 | 40.60% |
| 2 | DAIHATSU | 36,021 | 26.61% |
| 3 | MITSUBISHI MOTORS | 31,263 | 23.09% |
| 4 | ISUZU | 6,989 | 5.16% |
| 5 | TOYOTA | 3,404 | 2.51% |
| 6 | DFSK | 2,042 | 1.51% |
| 7 | TATA MOTORS | 499 | 0.37% |
| 8 | CHEVROLET | 128 | 0.09% |
| 9 | HYUNDAI | 66 | 0.05% |
| TOTAL PENJUALAN | | 135,383 | 100.00% |

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

| NO | MERЕК | PENJUALAN (UNIT) | PERSENTASE |
|------------------------|-------------------|------------------|----------------|
| 1 | MITSUBISHI MOTORS | 6,137 | 51.85% |
| 2 | TOYOTA | 4,965 | 41.95% |
| 3 | NISSAN | 388 | 3.28% |
| 4 | ISUZU | 345 | 2.91% |
| 5 | MAZDA | 1 | 0.01% |
| TOTAL PENJUALAN | | 11,836 | 100.00% |

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

| NO | MERЕК | PENJUALAN (UNIT) | PERSENTASE |
|------------------------|-----------------|------------------|----------------|
| 1 | MITSUBISHI FUSO | 36,071 | 55.70% |
| 2 | ISUZU | 13,964 | 21.56% |
| 3 | HINO | 13,829 | 21.36% |
| 4 | TOYOTA | 790 | 1.22% |
| 5 | TATA MOTORS | 96 | 0.15% |
| 6 | FAW | 5 | 0.01% |
| TOTAL PENJUALAN | | 64,755 | 100.00% |

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

| NO | MERЕК | PENJUALAN (UNIT) | PERSENTASE |
|------------------------|------------------|------------------|----------------|
| 1 | MITSUBISHI FUSO | 2,940 | 37.0% |
| 2 | HINO | 2,704 | 34.1% |
| 3 | ISUZU | 1,852 | 23.3% |
| 4 | MERCEDES-BENZ CV | 220 | 2.8% |
| 5 | UD TRUCKS | 210 | 2.6% |
| 6 | FAW | 10 | 0.1% |
| 7 | TATA MOTORS | 2 | 0.0% |
| TOTAL PENJUALAN | | 7,938 | 100.00% |

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW >24 Ton

| NO | MERЕК | PENJUALAN (UNIT) | PERSENTASE |
|------------------------|------------------|------------------|----------------|
| 1 | HINO | 12,909 | 61.8% |
| 2 | MITSUBISHI FUSO | 2,476 | 11.8% |
| 3 | UD TRUCKS | 2,061 | 9.9% |
| 4 | MERCEDES-BENZ CV | 1,641 | 7.9% |
| 5 | ISUZU | 912 | 4.4% |
| 6 | SCANIA | 382 | 1.8% |
| 7 | FAW | 276 | 1.3% |
| 8 | TATA MOTORS | 212 | 1.0% |
| 9 | MAN TRUCK | 32 | 0.2% |
| TOTAL PENJUALAN | | 20,901 | 100.00% |

PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2019

| NO | KATEGORI | BULAN | | | | | | | | | | | | TOTAL PRODUKSI |
|----|---|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|
| | | JAN | FEB | MAR | APR | MEI | JUNI | JULI | AGUST | SEPT | OKT | NOV | DES | |
| 1 | PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | 12,665 | 6,730 | 15,163 | 10,318 | 10,894 | 6,941 | 13,849 | 13,043 | 14,392 | 14,521 | 14,449 | 13,185 | 146,150 |
| 2 | DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 3 | LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON | 7,126 | 7,065 | 6,852 | 5,046 | 4,358 | 3,341 | 5,278 | 5,231 | 5,193 | 5,538 | 6,253 | 5,889 | 67,170 |
| 4 | MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON | 668 | 937 | 759 | 712 | 586 | 426 | 607 | 630 | 598 | 603 | 490 | 373 | 7,389 |
| 5 | HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON | 2,526 | 2,012 | 1,803 | 1,350 | 1,201 | 825 | 1,430 | 1,085 | 1,011 | 1,357 | 1,087 | 1,511 | 17,198 |
| | TOTAL PRODUKSI | 22,985 | 16,744 | 24,577 | 17,426 | 17,039 | 11,533 | 21,164 | 19,989 | 21,194 | 22,019 | 22,279 | 20,958 | 237,907 |

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-DESEMBER 2019

| NO | KATEGORI | JANUARI-DESEMBER 2019 | JANUARI-DESEMBER 2018 | +/- | % |
|----|---|-----------------------|-----------------------|----------|------|
| 1 | PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | 135,383 | 143,473 | (8,090) | -6% |
| 2 | DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | 11,836 | 15,730 | (3,894) | -25% |
| 3 | LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON | 64,755 | 76,810 | (12,055) | -16% |
| 4 | MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON | 7,938 | 7,274 | 664 | 9% |
| 5 | HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON | 20,901 | 29,825 | (8,924) | -30% |

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-DESEMBER 2019

| NO | KATEGORI | JANUARI-DESEMBER 2019 | JANUARI-DESEMBER 2018 | +/- | % |
|----|---|-----------------------|-----------------------|----------|------|
| 1 | PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | 135,628 | 142,337 | (6,709) | -5% |
| 2 | DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | 12,096 | 15,407 | (3,311) | -21% |
| 3 | LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON | 64,519 | 75,751 | (11,232) | -15% |
| 4 | MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON | 7,685 | 7,579 | 106 | 1% |
| 5 | HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON | 20,615 | 29,454 | (8,839) | -30% |

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-DESEMBER 2019

| NO | KATEGORI | JANUARI-DESEMBER 2019 | JANUARI-DESEMBER 2018 | +/- | % |
|----|---|-----------------------|-----------------------|----------|------|
| 1 | PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | 146,150 | 166,338 | (20,188) | -12% |
| 2 | DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON) | - | - | - | 0% |
| 3 | LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON | 67,170 | 81,082 | (13,912) | -17% |
| 4 | MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON | 7,389 | 10,500 | (3,111) | -30% |
| 5 | HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON | 17,198 | 26,560 | (9,362) | -35% |

KTB Beri Layanan Fuso Care Pasca-Banjir

Teks: Antonius Sulistyو • Foto: KTB



Pasca-banjir yang melanda beberapa wilayah Jabodetabek membuat pihak agen pemegang merek (APM) truk berempati kepada konsumennya. Seperti dilakukan PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) selaku APM truk Mitsubishi Fuso di Indonesia, yang memberikan layanan servis khusus untuk konsumen yang kendaraannya terendam banjir beberapa waktu lalu melalui program Fuso Care: Truk Sehat Pasca Banjir periode Januari 2020. Berdasarkan data KTB, tercatat ratusan unit truk Mitsubishi Fuso korban banjir telah ditangani di diler resmi sejak banjir pada minggu pertama Januari 2020.

Head of PR & CSR KTB, Dony Hermawan mengatakan, program Fuso Care: Truk Sehat Pasca Banjir merupakan *support* KTB kepada para konsumen yang kendaraan operasionalnya terkena dampak banjir. Menurut

Dony, layanan purnajual yang termasuk dalam program khusus ini meliputi layanan gratis pengecekan umum, seperti pengecekan saringan bahan bakar, *water separator*, mesin, sistem rem, sistem kelistrikan, kopling, aki, motor starter, saringan udara, dan saluran bahan bakar. Selain itu, tersedia diskon jasa servis sebesar 20 persen serta diskon penggantian *spare parts* dan oli sebesar 25 persen, yang berlaku bagi konsumen Mitsubishi Fuso area Jabodetabek yang kendaraannya terendam banjir dengan syarat dan ketentuan berlaku.

"Selain gratis pengecekan umum dan diskon khusus, KTB juga mengerahkan Mobile Workshop Service (MWS) langsung ke lokasi konsumen, terutama yang kendaraannya terendam banjir dan tidak memungkinkan untuk menghidupkan kendaraan," kata Dony. Ia menambahkan, Truck Center 24 jam area Jabodetabek juga dikerahkan agar kerusakan kendaraan akibat banjir dapat segera teratasi, "Agar masa *down time* kendaraan dapat diminimalisir," imbuhnya.

Dony mengatakan, KTB menyadari bahwa sebagai kendaraan penopang bisnis, truk harus segera kembali beroperasi agar roda pendistribusian dapat berjalan lancar. "KTB berharap program ini dapat mempercepat *recovery* pasca-banjir, agar kendaraan operasional dapat berfungsi seperti sedia kala," tambah Dony.

Indonesia TechMasters, Kompetisi Purnajual Pertama dari DCVI

Teks: Antonius Sulistyو • Foto: DCVI

PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia (DCVI) selaku distributor kendaraan komersial Mercedes-Benz di Tanah Air, untuk pertama kalinya menggelar kompetisi layanan purnajual bertajuk *Indonesia TechMasters 2020*. Kompetisi purnajual ini merupakan wujud komitmen dari visi DCVI untuk terus konsisten memajukan transportasi Indonesia, melalui produk dan pelayanan purnajual terbaiknya.

Kegiatan ini juga bertujuan mengembangkan keterampilan dan kompetensi mekanik dari seluruh diler resmi DCVI, dalam rangka memberikan pelayanan yang terbaik dan dapat diandalkan oleh para pelanggan. "Selain itu, ajang ini diselenggarakan guna memunculkan rasa bangga para mekanik sebagai bagian dari keluarga Daimler Commercial Vehicles Indonesia. Tujuannya untuk menciptakan iklim kompetisi dan menciptakan para *ambassador* pertama dari layanan purnajual terbaik Mercedes-Benz," kata Imam Sujono, *Head of Customer Service and Part Training* DCVI.



Hino Service Campaign Peduli Banjir

Teks: Antonius Sulistyó • Foto: HMSI



Banjir yang melanda kawasan Jabodetabek dan beberapa kota lainnya pada awal tahun ini, tidak hanya menerjang area permukiman warga namun beberapa kawasan industri atau bisnis juga terkena dampaknya. Kondisi tersebut mengakibatkan banyak kendaraan komersial untuk armada bisnis konsumen turut terendam dan membuat kegiatan bisnis mereka terganggu.

Sebagai bentuk dukungan untuk membantu bisnis para pelanggannya yang terdampak banjir agar kembali pulih seperti sedia kala, PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) selaku agen pemegang merek (APM) truk dan bus Hino di Indonesia memberikan program spesial, yaitu 'Hino Service Campaign Peduli Banjir' bagi konsumen yang kendaraannya terdampak banjir beberapa waktu lalu.

Hino Service Campaign Peduli Banjir berlaku mulai 6 Januari 2020 sampai 31 Maret 2020 di seluruh diler resmi Hino di Tanah Air. Layanan khusus ini berlaku untuk semua tipe truk Hino yang terbukti mengalami kerusakan akibat banjir pada awal tahun ini. Penawaran spesial yang diberikan berupa diskon suku cadang hingga 45 persen, serta tambahan diskon untuk jasa servis sebesar 10 persen.

Program ini meliputi pekerjaan ringan, pekerjaan medium, dan pekerjaan berat. Pekerjaan ringan, seperti penggantian kanvas rem, filter oli, filter solar, filter udara, oli mesin, oli transmisi, oli *differential*, termasuk *greasing* untuk *bearing* roda. Pekerjaan medium berupa perbaikan sistem rem (master rem, *brake chamber*), serta perbaikan sistem kemudi dan kaki-kaki (*kingpin*, *tie rod*). Sedangkan pekerjaan berat, yaitu *overhaul* mesin, *overhaul* transmisi, dan *overhaul differential*.

Hino Indonesia juga melayani pengecekan gratis bagi para konsumen yang kendaraannya terdampak banjir. Yaitu gratis pengecekan 55 item yang terdampak, seperti mesin, transmisi, *propeller shaft*, gardan, sistem hidrolis, sistem rem dan roda, sistem kemudi, sistem suspensi, sistem kelistirikan, dan pengecekan bodi kendaraan.

"Kami berharap, banjir ini tidak memberikan dampak yang signifikan bagi kegiatan bisnis pelanggan. Sebagai wujud Total Support kami kepada *customer*, kami harapkan konsumen dapat terbantu dengan program ini, dan mereka dapat memanfaatkannya di seluruh diler Hino yang ada di Indonesia," kata Irwan Supriyono, *Senior Executive Officer After Sales* HMSI.



Rangkaian kompetisi Indonesia TechMasters diawali dengan babak penyisihan sejak September 2019 lalu, yang diikuti 115 mekanik kendaraan niaga Mercedes-Benz dari diler DCVI di seluruh Indonesia. Dalam babak penyisihan itu, seluruh peserta diwajibkan untuk menyelesaikan tes teori secara *online*. Kemudian pada babak final *Indonesia TechMasters 2020*, enam mekanik truk dan enam mekanik bus terbaik yang berhasil lolos dari babak penyisihan, harus menjalani tes pengetahuan seputar sisi komersial dan teknis yang berlangsung selama 45 menit.

Babak final Indonesia TechMasters 2020 yang digelar secara langsung pada 18 Januari 2020 di fasilitas Mercedes-Benz Aftersales Training Centre and Parts Department, Ciputat, Tangerang Selatan ini dilanjutkan dengan tes keterampilan praktik berdurasi satu jam, untuk menguji kemampuan mekanik dalam melakukan diagnosis masalah teknis.

Kompetisi bertaraf nasional ini menghasilkan para pemenang yang terbagi dalam kategori truk dan kategori bus. Para pemenang di posisi tiga besar untuk kategori truk, yaitu Jeni Jaelani dari diler PT Citrakarya Pranata; Wahid Hidayat dari diler PT Panji Rama Otomotif; dan Mukhoeroni Rosadi dari diler PT Alun Indah.

"Saya ucapkan selamat kepada para pemenang *Indonesia TechMasters 2020*. Ini adalah sebuah apresiasi bagi para mekanik kami, yang telah mengikuti berbagai macam training dan berhasil sampai sejauh ini. Kami harap ke depannya, kami bisa mewakili Indonesia di ajang internasional Mercedes-Benz Global TechMasters," ujar Imam.



Blue Chem

KEMBALIKAN PERFORMA MESIN DIESEL

Teks: Abdul Wachid / Foto: Dok. Blue Chem

Para pengusaha angkutan barang sampai hari ini masih mengandalkan solar subsidi sebagai kebutuhan utama operasional. Demi harga bahan bakar murah mereka tidak memiliki pilihan walaupun solar subsidi memiliki kadar sulfur yang tinggi. Dampaknya performa mesin menjadi kurang optimal dan tidak ramah lingkungan akibat munculnya asap kendaraan. Bahkan jika kotoran tersebut dibiarkan jangka panjang akan membuat kendaraan turun mesin.

PT Biru Langgeng Daya Perkasa selaku distributor Blue Chem yang memproduksi beragam suplemen kendaraan memiliki solusi atas permasalahan di atas. Merek dagang asal Jerman ini memiliki Diesel System Super Clean (DSSC), sebuah produk yang mengkhususkan diri sebagai pembersih pada mesin diesel. Hubertus Salim, *Marketing Manager* PT Biru Langgeng Daya Perkasa mengklaim, produknya dapat membuat pembakaran pada ruang mesin lebih bertenaga dan penggunaan bahan bakar lebih efisien hingga 10-12 persen.



"Kalau hanya untuk perawatan, cara penggunaannya per kaleng 300 mililiter cukup dicampur dengan solar sejumlah 60 liter. Sementara kalau kendaraan bermasalah, misalnya *engine hunting*, gas buang yang berlebihan, *power* sudah mulai turun. Itu kami lakukan *direct purging* alias suntik langsung ke pompa tekanan tinggi daripada solar. Tujuannya membersihkan sulfur pada semua komponen," ujarnya.

Pada penggunaan kedua ini dibutuhkan tiga kaleng DSSC dengan kondisi kendaraan dihidupkan selama 30 menit tanpa diisi bahan bakar. Ia menambahkan, penggunaan DSSC untuk perawatan berkala cukup tiga sampai empat bulan sekali atau jika kilometer kendaraan telah mencapai 10.000 kilometer.

Blue Chem telah dipasarkan di dalam negeri sejak tiga tahun lalu, sementara untuk penggunaan kendaraan berat baru dua tahun terakhir. Beberapa perusahaan *trucking* dan bus penumpang yang telah menggunakan produk Blue Chem adalah PT Alfindo Tama Trans dan PT Trans Jakarta.

BELAJAR MANAJEMEN GUDANG RESTO DAN KAFE

Teks: Abdul Wachid / Foto: Dok. Pribadi

Pebisnis restoran, catering dan kafe seringkali melupakan peranan *distribution center* (DC) sebagai salah satu faktor penentu dalam sistem rantai pasok. *Distribution center* kerap kali disebut sebagai gudang atau tempat penyimpanan. Padahal keduanya memiliki perbedaan, gudang digunakan tempat penyimpanan bahan baku dan barang jadi siap jual.

Sedangkan *distribution center* memiliki fungsi yang lebih spesifik dikarenakan bahan baku yang disimpan sangat dibatasi. DC lebih menekankan pada fungsi *supply chain*, artinya produk mengalir mulus dari hulu ke hilir secara kesinambungan. Tak hanya di industri manufaktur, dalam perkembangannya DC juga dibutuhkan di sektor industri kuliner mulai dari restoran, kafe hingga catering.

Beragam persoalan rantai pasok dan *distribution center* di atas dibahas dalam buku berjudul 'Distribution Center Management'. Buku terbaru dari Bambang Haryo Prihatmanto, penulis yang mengkhususkan diri di bidang logistik dan rantai pasok. Buku kelimanya ini, diyakininya dapat membantu pebisnis kuliner dapat memastikan produk mengalir dari pemasok bahan baku hingga menjadi makanan siap saji yang dinikmati pelanggan.

"Orang terkadang masih rancu, atau tidak bisa membedakan antara DC dengan gudang biasa.

Kirimin.co.id

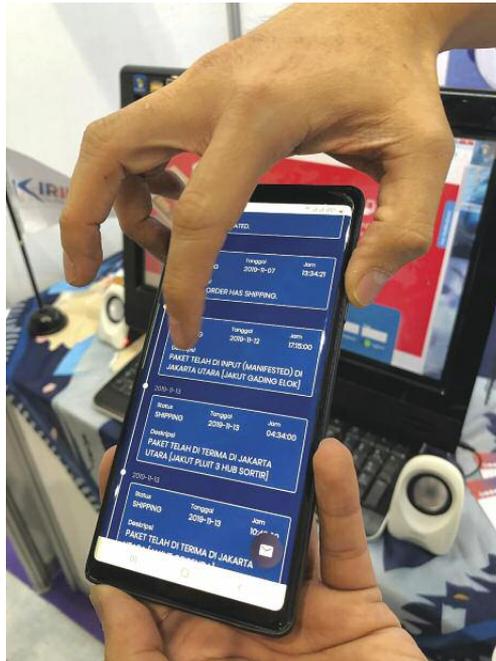
LAYANAN IMPOR GRATIS SEWA GUDANG

Teks: Abdul Wachid / Foto: Dok. Kirimn.co.id

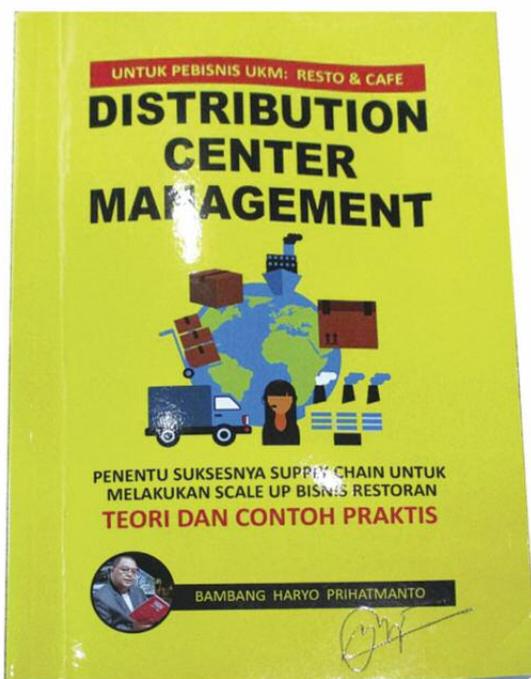
Pasar ekspor dan impor turut menjadi sasaran empuk bagi pelaku *startup* logistik untuk meraup keuntungan. Salah satunya Kirimn.co.id, *platform* logistik yang baru menjalankan bisnisnya empat bulan terakhir ini menyediakan layanan impor dengan jumlah berat barang mulai dari 100 gram. Aplikasi ini memfasilitasi pengguna jasa untuk bisa mengkonsolidasi barang miliknya dalam jumlah besar dengan bebas biaya sewa gudang selama 30 hari.

Lokasi gudang berada di beberapa negara, seperti di Singapura, Malaysia, Cina, Hongkong, Korea Selatan, Thailand dan Amerika Serikat. Pada 2020 Kirimn.co.id berencana memperbanyak jaringan gudangnya di Eropa, seperti di Inggris dan Jerman. "Kami sebenarnya tak ada batasan. Tapi kalau jumlahnya sangat banyak harus pakai regulasi bisnis, karena pajaknya lebih murah dan perhitungannya sudah B2B," kata Marco Halim, *Chief Executice Officer* Kirimn.co.id.

Ia menambahkan, aplikasinya memiliki fitur yang mempermudah pemilik barang mengetahui secara transparan perhitungan berat dan dimensi barang sesuai fisik. Termasuk transparansi perhitungan pajak bea masuk barang serta sampai dengan asuransi dan *last mile delivery*. Dilengkapi sistem *live tracking* yang bisa memonitor posisi barang sudah diterima pihak gudang sampai paket tersebut diterima *consignee*.



Kini Kirimn.co.id telah memiliki 600 anggota dengan jumlah transaksi 1.300 atau order untuk pengiriman barang. Pihaknya pada 2020 berencana membuka pasar ekspor dengan tujuan mengakomodir kebutuhan logistik para pebisnis UMKM. "Pemerintah tengah menggalakkan program ekspor kita juga akan membuka layanan ekspor. Tapi kami akan pelajari dulu regulasi di negara-negara tujuan ekspor," jelasnya.



Lewat buku ini pebisnis kuliner akan memahami dasar-dasar DC itu apa. Kenapa butuh, kapan dibutuhkan? Sekilas DC dan gudang memang sama kalau dilihat dari bangunannya. Padahal sangat berbeda, sebab DC memiliki sistem dan manajemen," terangnya.

Menurut mantan *Head Supply Chain & Distribution Center* McDonalds Indonesia ini. DC sangat dibutuhkan bagi pebisnis kuliner yang memiliki *outlet* mencapai puluhan lokasi. Lewat DC memungkinkan untuk memiliki beberapa jumlah dan jenis gudang. Di mana gudang-gudang tersebut dapat menyimpan pasokan dalam upaya menyeimbangan antara pasokan dan permintaan.

Ia menambahkan, buku 'Distribution Center Management' juga membahas tentang cara menentukan lokasi DC yang optimal, menentukan tata letak atau desain DC dan tata kelolanya. Buku terbitan Rafikatama dengan tebal 142 halaman ini juga menjelaskan penentuan tarif dan biaya terutama tarif inventori dan distribusi.



INDEKS HARGA TRUK BEKAS

| MERЕК | TIPE | TAHUN | RENTANG HARGA |
|----------|---------------|-------|-------------------------|
| Hino 300 | Dutro 130 MD | 2009 | Rp 90 juta-Rp 95 juta |
| Hino 300 | Dutro 130 HD | 2009 | Rp 95 juta-Rp 100 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SD | 2010 | Rp 95 juta-Rp 100 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SDL | 2010 | Rp 115 juta-Rp 120 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SD | 2011 | Rp 105 juta-Rp 110 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 LD | 2011 | Rp 110 juta-Rp 115 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 HD | 2011 | Rp 120 juta-Rp 130 juta |
| Hino 300 | Dutro 130 HD | 2011 | Rp 135 juta-Rp 145 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 HD | 2012 | Rp 135 juta-Rp 145 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SD | 2013 | Rp 135 juta-Rp 140 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 HD | 2013 | Rp 145 juta-Rp 155 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 LD | 2013 | Rp 130 juta-Rp 140 juta |
| Hino 300 | Dutro 130 HD | 2013 | Rp 200 juta-Rp 215 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SDL | 2014 | Rp 135 juta-Rp 140 juta |
| Hino 300 | Dutro 130 MDL | 2014 | Rp 145 juta-Rp 155 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SD | 2015 | Rp 140 juta-Rp 145 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 LD | 2016 | Rp 160 juta-Rp 165 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SDL | 2017 | Rp 165 juta-Rp 170 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 SD | 2017 | Rp 160 juta-Rp 170 juta |
| Hino 300 | Dutro 110 HD | 2017 | Rp 190 juta-Rp 195 juta |
| Hino 300 | Dutro 130 MD | 2017 | Rp 190 juta-Rp 195 juta |
| Hino 500 | SG 260 TI | 2005 | Rp 180 juta-Rp 195 juta |
| Hino 500 | FM320TI | 2007 | Rp 285 juta-Rp 300 juta |
| Hino 500 | FM260JM | 2007 | Rp 350 juta-Rp 355 juta |
| Hino 500 | SG260J | 2008 | Rp 300 juta-Rp 310 juta |
| Hino 500 | SG260J | 2009 | Rp 310 juta-Rp 320 juta |
| Hino 500 | FG235TI | 2009 | Rp 295 juta-Rp 310 juta |
| Hino 500 | FL235TI | 2009 | Rp 360 juta-Rp 375 juta |
| Hino 500 | SG260TI | 2010 | Rp 300 juta-Rp 335 juta |
| Hino 500 | FM320TI | 2010 | Rp 355 juta-Rp 400 juta |
| Hino 500 | FM260TI | 2011 | Rp 390 juta-Rp 405 juta |

| | | | |
|-----------|---------|------|-------------------------|
| Hino 500 | FG235TI | 2011 | Rp 395 juta-Rp 415 juta |
| Hino 500 | FG235J | 2011 | Rp 330 juta-Rp 350 juta |
| Hino 500 | FL235TI | 2012 | Rp 390 juta-Rp 405 juta |
| Hino 500 | FM320TI | 2012 | Rp 345 juta-Rp 360 juta |
| Hino 500 | FG235JP | 2012 | Rp 285 juta-Rp 305 juta |
| Hino 500 | FL235JW | 2012 | Rp 400 juta-Rp 435 juta |
| Hino 500 | SG260TI | 2012 | Rp 450 juta-Rp 490 juta |
| Hino 500 | FL235TI | 2012 | Rp 490 juta-Rp 500 juta |
| Hino 500 | FM260TI | 2013 | Rp 420 juta-Rp 435 juta |
| Hino 500 | FM260JW | 2013 | Rp 650 juta-Rp 670 juta |
| Hino 500 | FL235JW | 2013 | Rp 450 juta-Rp 470 juta |
| Hino 500 | FG235JP | 2014 | Rp 450 juta-Rp 465 juta |
| Hino 500 | FM320TI | 2014 | Rp 730 juta-Rp 750 juta |
| Hino 500 | FL235TI | 2014 | Rp 425 juta-Rp 440 juta |
| Hino 500 | FM260JM | 2014 | Rp 665 juta-Rp 685 juta |
| Hino 500 | FM220TI | 2014 | Rp 390 juta-Rp 410 juta |
| Hino 500 | FL235JW | 2014 | Rp 430 juta-Rp 455 juta |
| Hino 500 | FJ190TI | 2014 | Rp 290 juta-Rp 300 juta |
| Hino 500 | FG235TI | 2015 | Rp 390 juta-Rp 405 juta |
| Hino 500 | FC190TI | 2015 | Rp 300 juta-Rp 320 juta |
| Hino 500 | SG260TI | 2015 | Rp 490 juta-Rp 500 juta |
| Hino 500 | FM285JD | 2016 | Rp 780 juta-Rp 810 juta |
| Hino 500 | SG260TI | 2017 | Rp 530 juta-Rp 550 juta |
| Hino 500 | FG235TI | 2017 | Rp 470 juta-Rp 490 juta |
| Hino 500 | SG260TH | 2018 | Rp 735 juta-Rp 750 juta |
| Isuzu Elf | NHR 55 | 2011 | Rp 75 juta-Rp 80 juta |
| Isuzu Elf | NKR 55 | 2012 | Rp 90 juta-Rp 105 juta |
| Isuzu Elf | NKR71 | 2013 | Rp 130 juta-Rp 140 juta |
| Isuzu Elf | NKR71HD | 2013 | Rp 140 juta-Rp 145 juta |
| Isuzu Elf | NKR 55 | 2014 | Rp 120 juta-Rp 125 juta |
| Isuzu Elf | NHR 55 | 2015 | Rp 125 juta-Rp 130 juta |
| Isuzu Elf | NKR 55 | 2015 | Rp 135 juta-Rp 150 juta |
| Isuzu Elf | NKR 55 | 2016 | Rp 155 juta-Rp 160 juta |

| | | | |
|-----------------|--------------------------|------|-------------------------|
| Isuzu Elf | NHR 55 | 2016 | Rp 135 juta-Rp 145 juta |
| Isuzu Elf | NKR 71 LWB | 2016 | Rp 205 juta-Rp 210 juta |
| Isuzu Elf | NMR 71 | 2017 | Rp 230 juta-Rp 235 juta |
| Isuzu Giga | FVZ34P 285PS | 2012 | Rp 330 juta-Rp 340 juta |
| Isuzu Giga | FVM240 240PS | 2012 | Rp 315 juta-Rp 350 juta |
| Isuzu Giga | FTR90S 210PS | 2014 | Rp 280 juta-Rp 295 juta |
| Isuzu Giga | FVM34Q 240PS | 2014 | Rp 345 juta-Rp 385 juta |
| Isuzu Giga | FVR34P | 2014 | Rp 330 juta-Rp 350 juta |
| Isuzu Giga | FVM34W 240PS | 2015 | Rp 390 juta-Rp 400 juta |
| Isuzu Giga | FVR34P 240PS | 2016 | Rp 420 juta-Rp 440 juta |
| Mercedes-Benz | Axor 2528 C | 2017 | Rp 630 juta-Rp 645 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 HD | 2009 | Rp 140 juta-Rp 145 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 HD | 2011 | Rp 150 juta-Rp 160 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 HD | 2012 | Rp 180 juta-Rp 205 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 HD | 2013 | Rp 195 juta-Rp 215 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 136PS HD-L | 2013 | Rp 200 juta-Rp 220 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 Super HD | 2014 | Rp 205 juta-Rp 215 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 HD | 2015 | Rp 210 juta-Rp 220 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 HD | 2016 | Rp 220 juta-Rp 230 juta |
| Mitsubishi Fuso | Colt Diesel 125 Super HD | 2017 | Rp 290 juta-Rp 300 juta |
| Mitsubishi Fuso | FN 517 | 2006 | Rp 240 juta-Rp 260 juta |
| Mitsubishi Fuso | FM 517 HL | 2011 | Rp 315 juta-Rp 330 juta |
| Mitsubishi Fuso | FM 517 | 2012 | Rp 335 juta-Rp 340 juta |
| Mitsubishi Fuso | FN 517 | 2012 | Rp 380 juta-Rp 390 juta |
| Mitsubishi Fuso | FN 627 | 2012 | Rp 800 juta-Rp 830 juta |
| Mitsubishi Fuso | FM 517 HL | 2012 | Rp 340 juta-Rp 350 juta |
| Mitsubishi Fuso | FN 527 ML | 2014 | Rp 550 juta-Rp 580 juta |
| Mitsubishi Fuso | FJ 2523 | 2017 | Rp 590 juta-Rp 600 juta |
| Scania | P380 | 2007 | Rp 650 juta-Rp 670 juta |
| Tata Motors | LPT 913 EX2 | 2017 | Rp 260 juta-Rp 280 juta |

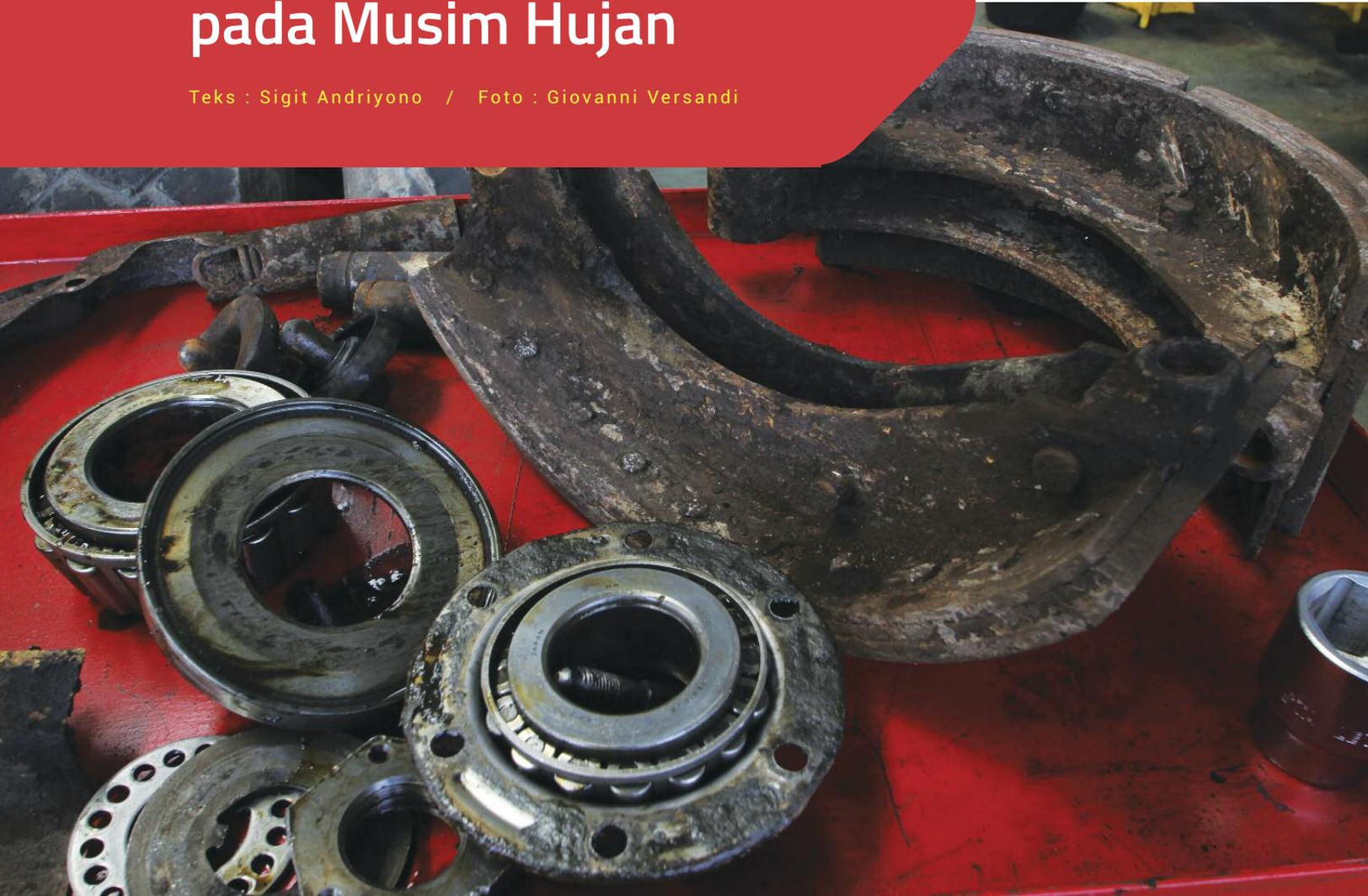
| | | | |
|--------------|-----------------|------|-------------------------|
| Toyota Dyna | 110 ET | 2007 | Rp 60 juta-Rp 65 juta |
| Toyota Dyna | 110 ST | 2008 | Rp 65 juta-Rp 70 juta |
| Toyota Dyna | 110 ET | 2008 | Rp 75 juta-Rp 85 juta |
| Toyota Dyna | 110 ST | 2010 | Rp 80 juta-Rp 90 juta |
| Toyota Dyna | 110 ST | 2011 | Rp 90 juta-Rp 95 juta |
| Toyota Dyna | 130 HT | 2011 | Rp 110 juta-Rp 115 juta |
| Toyota Dyna | 110 FT | 2012 | Rp 115 juta-Rp 125 juta |
| Toyota Dyna | 110 ST | 2012 | Rp 125 juta-Rp 130 juta |
| Toyota Dyna | 130 HT | 2012 | Rp 130 juta-Rp 135 juta |
| Toyota Dyna | 130 XT | 2012 | Rp 125 juta-Rp 135 juta |
| Toyota Dyna | 130 HT | 2013 | Rp 150 juta-Rp 170 juta |
| Toyota Dyna | 110 FT | 2013 | Rp 140 juta-Rp 145 juta |
| Toyota Dyna | 130 HT | 2016 | Rp 190 juta-Rp 210 juta |
| Toyota Dyna | 130 HT | 2017 | Rp 210 juta-Rp 225 juta |
| UD Trucks | CDA 220 | 2006 | Rp 215 juta-Rp 230 juta |
| UD Trucks | CWA 260 | 2007 | Rp 250 juta-Rp 275 juta |
| UD Trucks | CDA 260 | 2007 | Rp 260 juta-Rp 270 juta |
| UD Trucks | CWM 330 | 2008 | Rp 255 juta-Rp 265 juta |
| UD Trucks | PK260CT | 2009 | Rp 250 juta-Rp 270 juta |
| UD Trucks | CWM 330 | 2010 | Rp 280 juta-Rp 290 juta |
| UD Trucks | PK 215 | 2010 | Rp 295 juta-Rp 310 juta |
| UD Trucks | CWA260HT | 2013 | Rp 380 juta-Rp 390 juta |
| UD Trucks | PK260CT | 2013 | Rp 385 juta-Rp 400 juta |
| UD Trucks | PK260CT | 2014 | Rp 430 juta-Rp 450 juta |
| UD Trucks | Quester CWE 280 | 2017 | Rp 640 juta-Rp 665 juta |
| Volvo Trucks | FH12 | 2005 | Rp 150 juta-Rp 170 juta |
| Volvo Trucks | FMX 440 | 2012 | Rp 470 juta-Rp 500 juta |
| Volvo Trucks | FM 440 | 2012 | Rp 290 juta-Rp 315 juta |

CATATAN : Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan tanggal 25 Januari 2020. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik unit truk bekas di Jakarta, Tangerang, Jawa Barat, Jawa Timur, Lampung, Sumatera Selatan dan Kalimantan Timur. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.



Perawatan Sistem Rem pada Musim Hujan

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi



Sistem pengereman kendaraan sangat penting untuk keselamatan pengemudi dan pengguna jalan terlebih lagi ketika musim hujan. Ketika kondisi jalan basah, membuat pengemudi semakin penting memiliki komponen rem yang dirawat dengan baik. Berbagi praktik perawatan preventif perlu dilakukan untuk menjaga rem dalam kondisi yang baik ketika musim hujan.

“Sistem keamanan rem adalah bagian manajemen risiko yang bermanfaat pada musim hujan. Komponen rem akan menjadi pendukung terbaik jika dalam kondisi puncak, agar bisa menghasilkan daya henti maksimal,” kata Ardi Soleh Asisten Bengkel Kejayan Mirah Gresik. Beberapa hal yang perlu diperiksa untuk mendapatkan performa rem terbaik bisa dimulai dengan komponen yang berhubungan dengan roda dan *axle*.

Memeriksa *chamber* dari kerusakan atau korosi. “Pastikan debu yang terperangkap dibersihkan dengan benar. Pada komponen *wheel end*, periksa juga apakah ada retak dan kampas rem yang sudah mulai aus,” jelas Ardi. Sebagai bentuk dari inspeksi visual, pastikan area yang menunjukkan korosi bisa ditandai dan diatasi. “Bukan hanya air, tetapi hal-hal seperti bahan kimia yang memiliki sifat korosif sebaiknya tidak digunakan untuk komponen rem. Korosi yang berlebihan pada *chamber* dapat menyebabkan kegagalan fungsi rem dan kampas rem yang aus dapat memungkinkan kontaminan dan kelembaban yang masuk ke caliper rem, jika hal ini dibiarkan akan menyebabkan korosi dan kerusakan jangka panjang,” lanjutnya.

Pin adjuster rem juga harus diperiksa dan penutup adaptor harus berada pada tempatnya. Perawatan rem untuk musim hujan juga berarti harus memeriksa bearing roda. Untuk melakukannya, lepas dan bersihkan permukaannya dengan sikat kawat halus dan pastikan rem bergerak bebas.

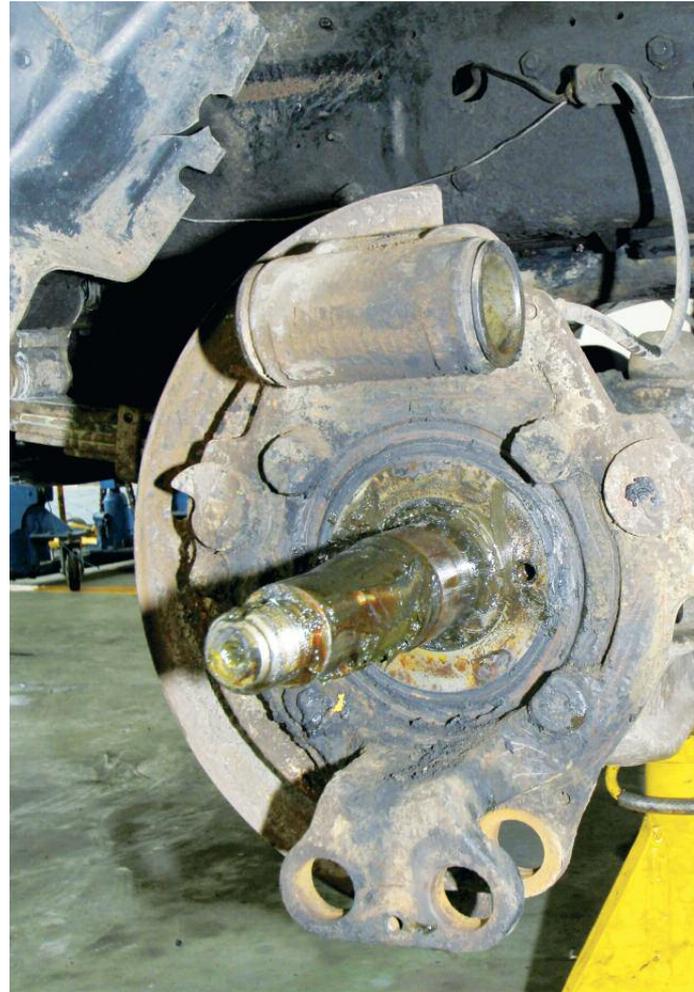
Pelumasan yang efektif juga termasuk dalam tindakan preventif mencegah korosi pada musim hujan, terutama ketika menyangkut *automatic slack adjuster*. “Ketika mekanik memasukkan *grease* baru ke dalam *slack adjuster*, di situ terdapat dua tujuan. Pertama, mekanik membersihkan *grease* lama yang tertinggal di dalam komponen bersama dengan air atau kontaminan apa pun yang masuk. Kedua, mekanik melindungi set *gear internal*, dan komponen *adjuster* dari keausan,” tambah Ardi.

Ardi melanjutkan, “Melumasi *adjuster* sangat mudah dilakukan, hanya perlu menemukan lokasi *fitting adjuster*, lalu memasang selang dari *grease gun* dan menyuntikkan *grease* baru sampai *grease* lama dipaksa keluar melalui saluran pembuangan. Untuk saluran pembuangan, cukup bervariasi tergantung pada merek dan model *adjuster*. Proses ini hanya memakan waktu kurang dari satu menit per *adjuster*. Sedangkan pegas *adjuster* tidak memerlukan pelumasan rutin. Hanya saja tetap diperlukan inspeksi visual untuk memastikan posisi membuka dan menutup sudah optimal untuk memberikan daya henti,” ujarnya.

Koneksi *pin*, *camshaft*, dan *busing* juga harus dilumasi untuk menjaga pergerakan komponen ketika musim hujan sekaligus mencegah korosi.

Pengemudi memiliki banyak hal yang harus diwaspadai ketika berada di jalan saat musim hujan. Pemeriksaan *wheel-end* yang tepat dapat membantu memberikan ketenangan melibas air hujan. Karena komponen ini berada di antara jalan dan bodi kendaraan, sehingga fungsinya sangat penting ketika berhadapan dengan air yang bercampur kotoran. *Wheel-end* rentan sekali kering jika sering melewati jalan basah. Pemeriksaan rutin ketika menyelesaikan trayek muatan, cukup membantu *wheel-end* bebas masalah.

Air hujan menghadirkan tantangan bagi pengemudi. “Waspada terhadap kondisi cuaca dan senantiasa mengikuti ramalan cuaca dapat mencegah keadaan yang tidak terduga dan membuat perjalanan menjadi lebih aman. Kondisi jalan yang tergenang air, sangat sulit melihat permukaan jalan. Jalan berlubang dan badan jalan yang curam bisa menjadi memperpendek usia ban dan *axle*. Hentakan keras yang berulang karena truk melaju terlalu kencang di jalan berlubang bisa menyebabkan as patah atau suspensi retak. Berhati-hati ketika mengendarai truk yang bermuatan pada kecepatan rendah di jalan-jalan kota, ini semua untuk mencegah kerusakan dan kerugian operasional,” saran Ardi.



Kerak di sekitar bearing roda menimbulkan panas berlebih pada tromol

“Pengemudi truk dari luar daerah terkadang kurang familiar dengan kondisi jalurnya. Mereka harus siap mengambil keputusan cepat ketika berhadapan dengan genangan air dan hujan lebat. Tetap disarankan membawa kenek ketika melintasi daerah hujan. Sehingga kedua sisi jalur terpantau sepenuhnya. Pengemudi sesekali juga perlu menanyakan kondisi jalan ketika menghadapi jalan yang tertutup genangan air. Penting untuk selalu waspada terhadap jalur, cuaca dan arus lalu lintas,” terang Ardi. Berikut beberapa saran sederhana untuk pengemudi di musim hujan.



Singkirkan debu yang mengeras karena air hujan di kaca depan. Bersihkan jendela dan atap kaca kabin untuk memastikan memiliki visibilitas maksimum dan hindari menciptakan bahaya bagi kendaraan di belakang. Jangan biarkan air yang menggenang di bak atau terpal membuat cipratan sehingga menghasilkan *blind spot* tambahan pada kendaraan lain.

Peluang kecelakaan hampir tiga kali lipat lebih besar saat berkendara lebih cepat dari laju kendaraan lain. Kontrol terhadap kendaraan menjadi lebih kecil pada kecepatan tinggi, apalagi di jalan-jalan yang tergenang air. Memacu kendaraan pada jalan basah akan berakibat fatal.

Sabuk pengaman tidak bisa mencegah tabrakan, tetapi akan menyelamatkan nyawa pengemudi.

Berkendara adalah tanggung jawab besar bagi sesama pengguna jalan, karena itu penting mengendalikan kendaraan dengan aman dan penuh perhatian untuk berbagi jalan menghargai pengguna jalan lain.

Jika pengemudi menemukan pengendara lain yang membahayakan pengguna jalan, berikan peringatan dengan lampu atau klakson. Hal ini untuk membantu semisal pengemudi mengantuk atau melakukan kegiatan lain sambil mengemudi.

Waspada *blind spot* truk. Truk memiliki *blind spot* yang lebih luas daripada kendaraan lain. Artinya visibilitas pengemudi truk lebih sempit dibanding kendaraan lain. Manfaatkan kaca spion tambahan untuk menjaga visibilitas maksimum terutama ketika hujan lebat.

Penyebab utama kecelakaan lalu lintas dan salah satu penyebab utama kematian di jalan adalah pengemudi kehilangan konsentrasi di jalan. Misalnya, menggunakan ponsel saat mengemudi akan sangat berisiko pada kondisi hujan lebat. Visibilitas pengemudi yang terbatas ditambah dengan melakukan aktivitas lain, bisa memecah konsentrasi pengemudi.

Jangan menyalip dengan memotong langsung di depan truk besar. Kendaraan besar membutuhkan waktu lebih lama daripada kendaraan kecil ketika berpindah jalur. Hindari menyalip langsung di depan truk. Selain itu, truk trailer memerlukan waktu lebih panjang untuk berhenti total.

Senantiasa mempersiapkan kendaraan untuk perjalanan jarak jauh. Sebelum berangkat pastikan untuk memeriksa *wiper* dan *coolant* radiator. Memeriksa sekeliling kendaraan juga diperlukan untuk memastikan kondisi kendaraan siap untuk bekerja.

Berangkat lebih awal untuk memberikan ketenangan di jalan. Musim hujan tidak bisa memberikan jaminan jalur yang biasa dilalui akan lancar seperti musim panas. Kondisi jalan dapat berubah karena cuaca buruk atau kemacetan lalu lintas.



PERAWATAN SISTEM KELISTRIKAN pada Trailer Modern

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi



Sistem kelistrikan trailer sangat kompleks, apalagi truk modern yang dilengkapi dengan sistem telematika dan diagnostik serta fitur elektrik lain yang sensitif. Tidak hanya perawatan rutin yang diperlukan untuk menjaga sistem tetap berjalan, perawatan intensif pun dibutuhkan untuk mendukung kinerja perangkat tetap optimal. "Jika dulu masih sangat banyak trailer yang menggunakan sirkuit konektor trailer 7-pin, kini ada trailer yang menggunakan konektor 15 pin, bahkan ada sistem kelistrikan trailer mandiri yang memberi daya tambahan," kata Suaib Rizal Kepala Bengkel Forma Eka Karya Gresik.

"Konektor pin adalah satu-satunya jalur ke trailer untuk perangkat elektrik seperti ABS, *wiring harness*, telematika, dan sebagainya. Kelemahan konektor pin, jika sekring putus, semua perangkat tidak ada yang berfungsi. Jika jalur konektor kotor yang biasa disebabkan karena karat, akan memunculkan kode kesalahan pada *dashboard*," tambahnya.

Contohnya, masalah pada *antilock braking system* (ABS) atau indikator pintu boks menyala, pertama kali yang harus dilakukan adalah memeriksa *connector center pin*. Ini semacam penghubung utama antara *head-tractor* dan *trailer*. Pada konektor tersebut, semuanya kecuali lampu penerangan menggunakan jalur *center pin*.

Korosi

Korosi pada stop kontak atau rangkaian kabel trailer adalah masalah besar. Pada kebanyakan trailer, kabel konektor hampir tidak pernah dicabut, diperiksa, atau pun dibersihkan. Padahal melakukan pemeriksaan koneksi itu cukup penting untuk mencegah masalah pada kelistrikan trailer.

Rizal mengatakan, "Koneksi yang baik dimulai dengan pemilihan konektor yang baik. Koneksi terbaik dibentuk oleh konektor yang terlindung. Terlindung dari cipratan air di jalan dan dilengkapi kunci sekunder yang memastikan bahwa konektor tetap terhubung sepanjang waktu. Umumnya konektor pengunci tahan terhadap kelembaban dan masuknya debu, sehingga dijamin bebas korosi. Keunggulannya, konektor ini kedap udara dan sangat konduktif," katanya.

Contoh masalah koneksi adalah stop kontak atau terminal yang berkarat. Jika seperti itu otomatis pin di dalamnya rusak. Solusinya adalah perawatan preventif dan melakukan inspeksi rutin. Periksa semua koneksi untuk kekencangan yang tepat. *Maintenance* pada perangkat sangatlah penting.



kinerja fifth wheel berpengaruh pada tegangan konektor pin



Konektor pin rutin diperiksa dengan melihat kondisi stop kontak flow

Berikut beberapa hal yang bisa dilakukan untuk mengurangi terbentuknya korosi pada konektor *pin*.

1 Periksa stop kontak, gunakanudukan di bagian belakang truk untuk mengamankan stop kontak saat tidak terhubung ke trailer.

2 Jangan biarkan steker dicabut pasang terlalu sering.

3 Luangkan waktu untuk membersihkan steker dan kemudian gunakan sikat kawat untuk kabel listrik. Sikat kawat khusus elektrik dirancang untuk membersihkan area stop kontak dengan memastikan tidak ada kotoran atau korosi menumpuk di area soket.

4 Pastikan kabel di dalam terminal tidak mengalami kerusakan dan cegah masuknya air ke dalam konektor dan area terminal. Jika mungkin tambahkan pelumas dielektrik ke terminal steker kabel untuk membantu melindungi terhadap korosi.

5 Pada kotak sekering, pastikan pin dalam kondisi baik, tanpa korosi. Penambahan sedikit pelumas dielektrik juga dapat membantu memperpanjang usia.

6 Jika kotak sekering menggunakan terminal *split pin*, berhati-hatilah ketika akan membukanya. Jika ada sedikit kesalahan, material terminal akan tergores dan menciptakan korsleting yang berpotensi merusak bagian terminal.

7 Jika pada trailer ada tidak memiliki lampu tambahan periksa kedua ujung kabel *power*. "Periksa terminal yang mungkin rusak atau aus. Periksa dengan seksama untuk melihat bagaimana kondisi steker. Goyang dengan halus, apakah terasa ada pergeseran atau tidak. Steker harus pas ditempatnya dengan sedikit toleransi gerakan," kata Rizal.

Maintenance sistem kelistrikan bukanlah ilmu praktis yang bisa belajar singkat. Pemeliharaan kelistrikan mungkin tampak seperti mudah, tetapi membutuhkan mekanik yang disiplin mengikuti prosedur yang tepat. Dengan terus menjaga jadwal *maintenance*, mekanik akan semakin mahir mengatasi masalah kelistrikan.



Ketahui kondisi pada cross-member dengan inspeksi visual

Daya Tambahan Khusus Trailer

Ada satu masalah besar dengan pada *liftgate* untuk trailer barang. *Liftgate* berada di bagian belakang trailer, sedangkan alternator berada jauh di kabin. Biasanya, aki dari *liftgate* diisi alternator dari kabin. Karena kabel yang panjang, membuat kemampuan alternator menjadi turun dan korosi yang tak terhindarkan dalam sambungan kabel aki hingga motor *liftgate*. Sehingga tegangan yang dibutuhkan alat tidak bisa optimal, kinerja perangkat pun tidak optimal.

“Jika ingin menambah daya yang dihasilkan oleh genset yang dipasang di atas roda mungkin bisa memecahkan banyak masalah. Dengan begitu tidak lagi perlu memikirkan panjang trailer dengan jarak tempuh tegangan antar terminal. Genset yang bertenaga solar juga mampu memberikan solusi masalah tersebut selain menghemat aki, juga mengurangi siklus pengisian yang terlalu sering dari aki,” jelasnya.

Maintenance Kelistrikan Trailer

Sampai mulai dipakainya konektor 15 pin pada trailer untuk menghubungkan arus dua arah, pastinya memerlukan *maintenance* sistem kelistrikan. Keandalan perangkat berarti lebih dari sekadar menjaga agar perangkat tetap beroperasi. Masalahnya, pengemudi kadang tidak merespons dengan baik gejala masalah pada trailer. Karena sedikit banyak performa trailer juga tergantung pada kepedulian pengemudi.

"Sampai seorang ahli mengembangkan sistem listrik konduktif bebas kabel untuk kendaraan, perangkat trailer terjebak dengan kabel. Kabel umumnya tidak menjadi masalah sampai beberapa hal kecil merusak sistem. Pengabelan sangat sensitif terhadap gesekan dengan pembungkus kabel lain atau dari dalam kabel itu sendiri. Masalah berikutnya adalah sambungan bisa mengalami keausan seiring waktu berjalan," tegas Rizal.

"Korosi pada akhirnya akan memakan habis konduktor, tetapi membutuhkan waktu yang lama. Selama proses, bisa jadi ada perubahan dalam resistensi kabel. Perangkat elektronik membutuhkan voltase yang tepat untuk bekerja optimal. Ketika ada penurunan voltase atau peningkatan resistansi, sensor akan mengambil keputusan dan memberikan kode *error*. Itu memberitahu mekanik untuk memeriksa komponen yang bermasalah atau kabel yang rusak," terangnya.

Korosi dalam perkabelan dapat menyebabkan pembengkakan biaya dan perbaikan yang sangat besar hingga kerusakan sirkuit internal. Maka dari itu perlu sekali untuk meluangkan waktu memeriksa masalah dan memperbaikinya begitu terjadi. Berikut adalah beberapa tips untuk membantu meminimalkan potensi masalah yang timbul dari masalah kabel.

1 Perhatikan rute kabel dan kemungkinan sumber kerusakan kabel yang terkait getaran dan gejala konsleting. Selesaikan masalah sebelum truk beroperasi. Jika perlu, bawakan pengemudi peralatan untuk memperbaiki kabel seperti multimeter dan tang ukur.

2 Buat jadwal perbaikan kabel sehingga semua mekanik memperbaiki kabel dengan cara dan waktu yang sesuai. Jelaskan prosedur untuk memperbaiki berbagai merek konektor yang dipakai pabrikan truk. Semprotkan pelumas dielektrik atau insulator lain ke dalam konektor, pastikan sambil menyemprotkan juga memeriksa sambungan di dalamnya.

3 Buat jadwal untuk penggantian konektor. Jangan gunakan konektor lama yang tidak terlindungi. Mengganti konektor terbuka yang tidak terlindungi lebih cepat dan mudah dalam penggantian, tetapi tidak menawarkan perlindungan dari korosi. Gunakan sambungan yang disolder untuk menutup dan mengisolasi sambungan.

4 Ajari pengemudi cara menggunakan multimeter dan alat diagnostik lainnya. Pastikan pengemudi juga sedikit memahami hukum Ohm, pengujian beban baterai, penurunan tegangan dan pengalihan arus.

5 Berikan *circuit tester* kepada setiap pengemudi. Pastikan pengemudi juga memahami dengan jelas bahwa ketika memeriksa tidak boleh menembus insulasi kabel saat mendiagnosis masalah sirkuit.



PENGOPERASIAN & PERAWATAN TRAILER TANGKI CURAH KERING

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Truk tangki curah kering atau yang biasa dikenal dengan Truk Tangki Hi-Blow semakin banyak digunakan dalam industri *trucking*. Dengan memanfaatkan *pressure* pada tangki, hampir semua jenis komoditas makanan setengah jadi, biji-bijian halus dan bubuk bisa menggunakan truk tangki Hi-Blow.

"Proses transportasi bahan-bahan kering menggunakan kapal laut dan truk karena pendistribusiannya dalam jumlah besar. Itulah alasan utama mengapa banyak pabrikan memilih jenis transportasi curah kering. Transportasi curah kering mencakup pengangkutan dari tempat asal material, transportasi, dan pengolahan material. Hampir semua bahan yang ada disekitar kita diangkut dengan pengangkutan curah kering. Transportasi curah kering digunakan untuk mengangkut barang-barang yang berbentuk granula halus, bahan kering, dan juga barang-barang kering lain yang dapat dituang. Contoh paling dekat adalah semen, jagung kering, dan tepung. Karena menggunakan tangki dan tekanan, kebersihan muatan sangat terjaga," tutur Asmudi Hermanto, Kepala Bengkel Rodhan Bekti Driyorejo.



"Salah satu bentuk pengembangan pengangkutan curah kering adalah trailer tangki curah kering. Trailer ini memiliki banyak keunggulan dibandingkan dengan jenis trailer lainnya. Secara umum, bahan utama yang diangkut trailer tangki curah kering adalah produk makanan, produk kimia, dan bahan bangunan," katanya menambahkan.

Asmudi melanjutkan, "Keunggulan trailer tangki curah kering dibandingkan dengan trailer lainnya adalah *loading* muatan yang mudah, serta bongkar muat yang mudah. Selain itu, trailer tangki curah kering diamankan dengan vakum. Dengan demikian trailer ini sangat aman untuk bahan makanan. Terlepas dari bahan apa yang diangkut trailer tangki curah kering, semuanya terlindung dari udara luar dan kondisi cuaca."

Sebagian besar trailer tangki curah kering diproduksi dengan sistem tangki pneumatik. Oleh karena itu, trailer ini hanya memiliki satu kompartemen yang berfungsi untuk mengangkut dan menurunkan muatan. Trailer tangki curah kering juga dapat menangani bahan-bahan seperti alkohol industri, bahan kimia kering dan cair, pelet plastik, semen, abu, pasir, kapur, gula, tepung dan pati.

Pengoperasian yang benar trailer tangki curah kering:

1 Hidupkan PTO trailer dan kompresor yang digunakan untuk mengisi udara langsung ke dalam silo. Penting untuk memastikan bahwa kompresor tidak dihidupkan sebelum PTO terhubung.

2 Naikkan rpm truk hingga kecepatan yang diinginkan untuk mencapai rpm operasional kompresor. Rpm truk harus cukup baik untuk mendukung kerja kompresor. Lebih dari itu, unit harus berjalan dengan lancar. Konfirmasikan apakah jarum tekanan oli dalam keadaan normal. Sekali lagi, periksa pembacaan jarum pengukur tekanan udara. Periksa sekeliling sebelum melanjutkan kerja. Penting untuk memastikan tidak ada bagian yang longgar dan tanda kebocoran tekanan udara.

3 Tutup katup *input* untuk memberi tekanan pada tangki atau silo.

4 Biarkan katup *input* terbuka dan buka penuh katup *outlet* pelepasan di bagian belakang untuk mulai mengeluarkan muatan dari dalam silo.

5 Pastikan tekanan tangki selalu di bawah nilai maksimum yang ditetapkan. Tekanan tangki akan otomatis membuka *push valve* ketika tekanan terlalu tinggi.

6 Periksa tekanan tangki untuk melihat apakah ada perubahan tekanan secara drastis. Jika itu terjadi, segera tutup katup pembuangan.

7 Pada beberapa kasus, muatan mungkin tidak sepenuhnya keluar. Dalam hal ini, setelah tekanan dikurangi, pastikan untuk membersihkan residu produk dari masing-masing kerucut tangki.

8 Lepaskan tekanan tangki dengan melihat jarum pengukuran pada angka nol. Ini bisa dilakukan dari dalam silo atau melalui katup *outlet* pembuangan.

9 Buka katup *booster*, biarkan rpm pada kecepatan *idle* untuk mengisi tekanan udara di dalam silo. Prosedur ini diperlukan untuk mendinginkan kompresor. Setelah itu baru melepaskan koneksi PTO. Ini memastikan bahwa kompresor sekali lagi tidak dimatikan ketika proses *loading*.

10 Tutup katup pembuangan dan kemudian biarkan tangki udara mendorong semua muatan keluar tangki.

11 Dalam keadaan darurat, semua katup pembuangan harus ditutup. Lalu buka katup *emergency* yang terletak di *outlet* kompresor. Setelah semua dilakukan, baru bisa mematikan kompresor. Kemudian periksa sumber masalah.

Perawatan

Perawatan untuk bagian-bagian tangki curah kering akan menjamin kinerja truk tetap optimal dan meminimalkan risiko keausan dini pada komponen.

Selaput Aerasi

Selaput aerasi biasanya bertahan untuk pemakaian 1-2 tahun. Namun, ini bergantung pada penggunaan tangki. Kerusakan paling sering disebabkan karena abrasi dan harus diganti. Jika pada selaput ada lubang atau jahitan yang robek, performanya akan menurun dan memengaruhi kinerja perangkat lain.

Aerator Sureflo

Semacam *difuser* tetapi memiliki ketahanan kerja yang lebih lama dan berguna untuk meniupkan serbuk curah kering dari perangkat seperti silo atau *hopper*.

Filter Internal

Fungsi dari filter ini adalah untuk melapisi *area void* yang berada di bawah *plat shedder*. Filter ini berguna untuk mencegah muatan masuk melalui *void*. Sehingga cukup penting untuk menjaga filter tetap dalam kondisi baik. Periksa filter setidaknya sebulan sekali. Usia pemakaian filter sekitar 2-3 tahun.

Plate Shedder

Komponen utama dalam sistem ini adalah katup pegas yang membawa udara ke bagian kosong dari tangki utama. Jika pegas mengalami kerusakan, sistem fluidisasi tidak akan bekerja secara efektif. Jika pegas tidak kembali pada posisi semula karena aus atau ada kerusakan, bisa dipastikan akan membebani *shedder*. Oleh karena itu, penting untuk memeriksa katup ini setiap bulan.

Discharge Valve

Masa pemakaian katup ini dapat bervariasi antara 3 bulan untuk pada muatan abrasif, atau 1-2 tahun pada produk non-abrasif seperti tepung. Kebocoran dapat menyebabkan penyumbatan saluran, tekanan yang lambat dan volume pembuangan yang tidak menentu.



lubang periksa tekanan tangki.



Saluran pembuangan utama.



Lantai tekstur dan lubang manhole.

Airline Valve

Katup aerasi biasanya bisa digunakan lebih dari 5 tahun, sedangkan katup *input* berusia jauh lebih singkat karena terpapar produk dan selalu bekerja dalam tekanan tinggi. Penting untuk menjaga katup ini tetap berfungsi dan bebas dari kebocoran.

Check Valve

Fungsi katup kontrol adalah untuk mencegah arus balik produk ke kompresor. Komponen ini sangat rentan aus karena aliran udara yang sangat kuat. Maka dari itu harus diperiksa keausannya secara rutin setiap 3 bulan.

Relief Valve

berfungsi untuk mencegah tekanan berlebih pada tangki untuk membatasi tekanan mencapai batas atas. Katup ini harus selalu dalam keadaan normal, tidak boleh ada sumbatan atau kebocoran karena akan berpotensi berbahaya. Tangki curah kering dirancang dengan beberapa fitur pengaman yang signifikan tetapi tetap saja ada kemungkinan tekanan berlebih. Katup ini harus diperiksa rutin setiap minggu.

Pengukur Tekanan

Pengukur tekanan sangat penting untuk operasional tangki. Pengukur menggunakan media oli yang bisa bertahan hingga 6-18 bulan dan diganti dengan oli yang memiliki spesifikasi sama segera setelah akurasinya menyimpang.

Sistem pengereman

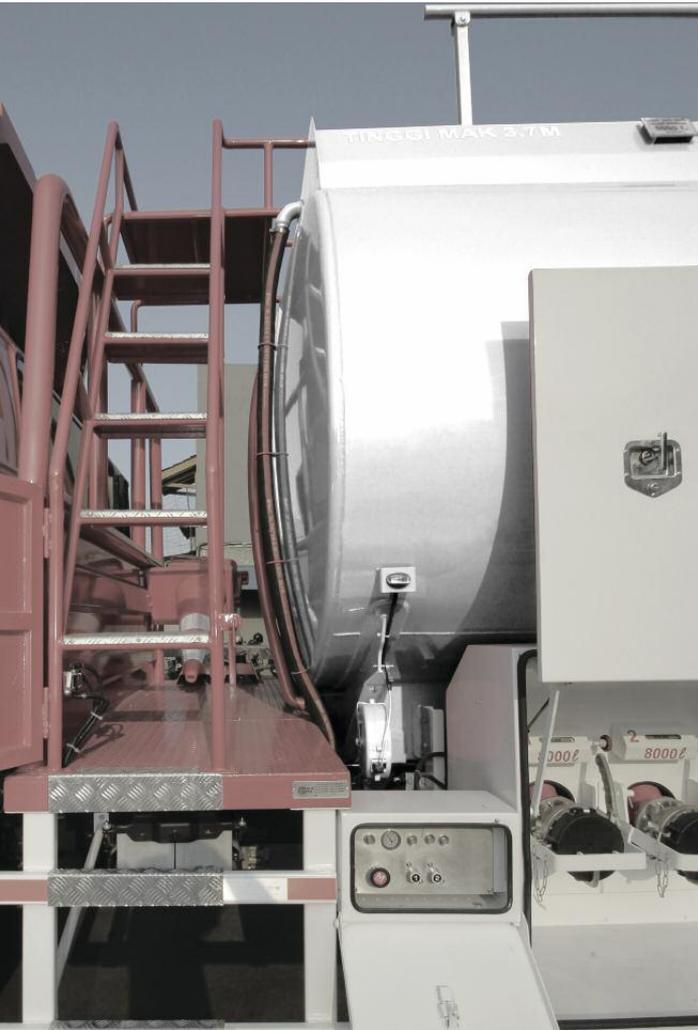
Sistem pengereman mengikuti perawatan *head-tractor*. Apalagi ini *trailer hi-blow* yang potensi bahayanya lebih besar dari tangki biasa. Sistem rem trailer tidak boleh dimodifikasi dan harus diperiksa fungsinya setiap kali akan melakukan pengiriman.



MENCUCI TANGKI CURAH KERING

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Sebagai bagian dari prosedur perawatan tangki curah kering, mencuci adalah rangkaian akhir operasional tangki. “Beberapa hal yang harus diperhatikan untuk menjaga keamanan operator pembersih dan keawetan kendaraan; sebelum naik ke atas truk atau trailer, operator harus sudah memastikan trailer dalam kondisi terparkir dan mesin mati. Untuk memastikannya, operator bisa memeriksa ulang apakah pengemudi sudah keluar dari kabin, trailer sudah lepas dari *head-tractor*, dan roda depan sudah terganjal,” ujar Rian Wahono, Asisten Kepala Bengkel Rodhan Bakti Driyorejo, membuka pembicaraan.



Peralatan pengaman untuk operator harus berfungsi sebelum proses pencucian. Operator harus menggunakan *harness* ketika membersihkan tangki. Proses awal proses pencucian, operator memeriksa koneksi ke tangki trailer setidaknya dua kali sebelum naik ke atas trailer.

Ada tiga jenis pencucian tangki curah kering, yaitu cuci kering, cuci basah, dan kombinasi keduanya. Pencucian menggunakan metode kombinasi dipilih untuk beberapa jenis muatan. Berikut proses pencuciannya :

1 Sebelum mulai membersihkan bagian dalam tangki curah, *Head-tractor* dan tangki tidak boleh dipindahkan ketika proses pembersihan. Sekali lagi kendaraan harus dipastikan benar-benar terparkir dan roda tidak bisa bergerak.

2 Lakukan inspeksi visual pada bagian internal dari lubang palka untuk memeriksa sisa produk yang tertinggal sebelum membuka kran air. *Outlet* katup pencucian untuk pembersihan harus dibuka.

3 Sisa produk dalam tangki harus disikat, jika memungkinkan gunakan sikat plastik yang fleksibel.

4 Bersihkan dari atas ke bawah dan hati-hati jangan sampai mengotori aerator. Sikat secara perlahan agar tidak merusak atau menggores permukaan cat. Jika ingin menyikat bagian luar tangki, pastikan kondisi dalam tangki sudah kering, karena kelembapan akan menciptakan timbunan. Periksa juga bagian dalam palka. Sampai tahap ini disebut teknik cuci kering.

5 Untuk memulai pembersihan, pertama-tama masuk ke dalam tangki, gunakan penyemprot udara bertekanan pada area sekitar aerator.

6 Tiupkan udara sesekali pada aerator tapi jangan secara terus-menerus pada satu titik. Berikan semburan pendek untuk membersihkan produk. Tangki hanya perlu tekanan air 20 kPa.

7 Banyaknya debu yang berhamburan bergantung pada material yang tertinggal. Tangki curah kering memiliki fitur untuk menyedot debu secara manual, tetapi tangki tidak dirancang untuk mengatasi tekanan vakum. Oleh karena itu, sisa produk hanya dapat dibersihkan dengan penyedot manual. Biasanya digunakan pembersih yang memiliki fungsi isap untuk melakukan hal ini.

8 Jika tangki curah tersebut memiliki filter jenis aerasi, maka hanya boleh dibersihkan dengan kain dan penyedot debu. Jika tidak, kain filter bisa tersumbat dan tidak bisa mengisap muatan. Kain filter aerasi perlu dicuci, sehingga ketika mencuci tangki. Lepas kain filter dan ganti dengan kain filter baru.

9 Untuk cuci basah tidak semua bisa diaplikasikan pada bagian dalam tangki. Pastikan dulu tangki curah kering memiliki filter internal. Tangki dengan filter internal memiliki ciri terdapat katup periksa di area atap. Katup ini juga perlu dijaga kebersihannya dan jangan disemprot langsung dengan air. *Outlet* katup aman untuk disemprot.

10 Jika tangki curah kering memiliki filter di atap, area tersebut tidak boleh dibersihkan dengan teknik cuci basah. Cuci basah bisa dengan air dingin atau panas dan detergen. Pemilik kendaraan perlu juga memastikan bahwa produk yang dimuat sebelum tangki dicuci aman dengan detergen yang akan digunakan. Ini memastikan bahwa detergen nantinya tidak menjadi kontaminan untuk produk

11 Perlu hati-hati ketika menggunakan detergen untuk mencuci bagian dalam tangki *food grade*. Ketika tangki curah kering dicuci dengan menggunakan cuci basah, harus diperhatikan bahwa tidak terlalu banyak residu produk di dalam tangki karena bisa menjadi sumbatan pada saluran pembuangan.

12 Pastikan ketinggian air selama proses pencucian tidak merendam aerator atau seluruh pipa pembuangan di bagian bawah kerucut. Sesekali perlu menggosok dinding saat mencuci daerah kerucut karena disitu produk biasa mengendap.

13 Setelah dibersihkan, sisa air harus dikeringkan dan dianginkan. Segera keringkan area dalam tangki. Ini untuk meminimalkan potensi risiko air berlebih ketika produk dimasukkan.

14 Untuk tangki curah granula kasar dan tepung disarankan bagian dalam harus benar-benar kering untuk mengurangi risiko pertumbuhan jamur atau bakteri.

15 Untuk mengeringkan, *blower* harus dijalankan dan udara dialirkan ke dalam tangki melalui semua aerator dengan katup pembuangan belakang terbuka dan *boost valve* tertutup.

16 Setelah 3-4 menit *blower* dihidupkan aerator depan harus ditutup. Udara kemudian akan mengalir dari depan ke belakang. Awalnya udara yang keluar akan sedikit lembap, kemudian udara kering yang hangat akan terasa ada *outlet* tangki. Ketika udara terasa hangat, setiap katup pembuangan harus dibuka dan ditutup secara bergantian untuk mengeluarkan uap air dari bagian bawah setiap kerucut. Tangki harus kering setelah kira-kira 15 menit proses *blower* dihidupkan. Setelah cuci basah, penting untuk memastikan bahwa semua aerator berfungsi dengan baik. Caranya dengan merasakan dan mendengar bunyi dari setiap kerucut ketika aerator dinyalakan dan dimatikan. Jika ada kerucut yang tidak terasa hangat dan tidak mengeluarkan bunyi, itu harus diperiksa.

17 *Blower* dimatikan dan katup pembuangan ditutup. Saluran pembuangan udara harus terbuka sehingga tangki dapat bersirkulasi mendingin kembali suhu sekitar.

18 Periode antara pencucian sangat bervariasi bergantung pada produk yang diangkut. Tangki curah kering untuk semen dan jenis bahan mineral umumnya membutuhkan pembersihan dalam rentang waktu lebih panjang untuk mengurangi pengumpalan di dinding. Jeda pencucian setiap enam bulan sudah cukup menjaga kondisi dalam tangki.

19 Periode pembersihan yang bervariasi juga untuk tangki curah kering yang mengangkut tepung dan bahan *food grade*. "Untuk tepung, disarankan membersihkan seminggu sekali dan lebih sering jika lebih dari satu jenis tepung. Untuk pakan ternak sebulan sekali sudah cukup. Untuk gula halus bisa dibersihkan antara dua sampai tiga minggu sekali. Interval pembersihan sebaiknya melihat juga operasional truk dan jenis produk yang diangkut," katanya.

20 Setelah bagian dalam tangki dibersihkan dan lubang ditutup rapat, bagian atas tangki curah kering juga harus dibersihkan. Perhatian khusus harus diberikan pada area sekitar tutup tangki, karena biasa ada sisa produk yang mengeras di permukaan tutup dan sudut leher tutup tangki.

21 Jelaga knalpot yang menempel pada bagian luar tangki juga perlu dibersihkan.

22 Periode pembersihan juga bisa berdasarkan permintaan konsumen. Jika produk makanan setengah jadi biasanya lebih sering dibersihkan daripada bahan-bahan konstruksi. Apalagi produk tambang yang hampir jarang meminta jadwal pembersihan yang ketat.



Untuk pembersihan aksesoris tangki bergantung pada jenis tangkinya.

- 1** Pembersihan aksesoris harus dilakukan untuk setiap permukaan yang kontak dengan produk.
- 2** Pompa, selang, dan alat kelengkapan dapat dibersihkan di lokasi bongkar muat. Biasanya di pabrik disediakan selang *drive* terpisah yang mampu menyemprotkan air lebih cepat untuk menyingkirkan sisa muatan pada dinding tangki. Untuk peralatan, selang dan kelengkapan lain jangan disemprot langsung lebih dari 5 detik.
- 3** Jika *drive* selang air tidak tersedia, semua bagian harus dilepas secara fisik dan dicuci dalam manual.
- 4** Setiap langkah yang digunakan untuk tangki curah kering harus diperhatikan syarat dan ketentuan setiap komponen. Ini termasuk semua parameter untuk suhu, konsentrasi bahan kimia dan tekanan.
- 5** Setelah semua proses pencucian selesai, periksa dengan cermat untuk memastikan fungsi aksesoris tetap normal. Bagian-bagian yang dilepas harus dipasang kembali.
- 6** Pompa dan selang harus ditutup dan dikunci seperti pada posisi semula agar aman dalam perjalanan.
- 7** Hanya segel tidak rusak yang dapat digunakan untuk mengamankan lubang tangki curah kering. Segel harus dibuat sedemikian rupa sehingga hanya dapat digunakan sekali, tidak dapat ditutup kembali, dapat dengan mudah dibuka. Segel harus dibuat dari bahan yang tidak beracun dan tidak korosif.
- 8** Setiap segel harus diidentifikasi dengan benar.



Skema insentif peremajaan armada dananya dikelola pemerintah melalui Bank Indonesia kemudian diteruskan ke bank BUMN.

TIGA STIMULUS PENGGANTI SUBSIDI SOLAR

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

Pada Juli 2019 lalu Badan Pengatur Hilir (BPH) Migas menerbitkan Surat Edaran tentang Pengendalian Kuota Jenis Bahan Bakar Minyak Tertentu 2019. Dalam surat tersebut tertulis kendaraan bermotor untuk pengangkutan hasil perkebunan, kehutanan, dan pertambangan dengan jumlah roda lebih dari enam buah dalam kondisi bermuatan atau tidak bermuatan dilarang menggunakan solar bersubsidi.

Meski dalam perkembangan dibatalkan, kebijakan tersebut diklaim BPH Migas guna mengantisipasi over-kuota solar subsidi yang ditetapkan pemerintah pada 2019 senilai 14,5 juta kilo liter. Faktanya benar terjadi, per 29 Desember 2019 solar subsidi mengalami over-kuota sebanyak 1,28 juta kilo liter. Diprediksi pada tahun ini solar subsidi akan kembali mengalami over-kuota sebab pemerintah hanya mengalokasikan 15,87 juta kilo liter.

Pasca-terbitnya Surat Edaran tersebut Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptringo) sempat meminta pemerintah mencabut subsidi solar dengan maksud menghilangkan penyimpangan subsidi yang dimanfaatkan beberapa oknum. Mengingat temuan di lapangan terjadi disparitas yang berarti harga subsidi berbeda dengan harga jual pasar. Kondisi tersebut yang dimanfaatkan beberapa pihak untuk meraup keuntungan pribadi. Persoalan lain, distribusi tidak merata membuat beberapa daerah di Jawa, Sumatera, dan Kalimantan sering kekurangan pasokan solar.

Sekalipun tersedia, jumlah pembelian subsidi solar dibatasi pemerintah membuat pengusaha *trucking* merugi. “Jika tujuannya jauh, terkadang sopir harus mengakali dengan belanja ke beberapa SPBU. Itu pun terkadang diberi syarat tertentu, seperti beli Dexlite. Hal tersebut tentu memakan waktu. Lebih baik subsidi dihilangkan, sebab pengusaha masih sanggup beli asal pasokannya jelas,” ucap Mustadjab Susilo Basuki, Ketua DPD Aprindo DKI Jakarta.

Pemerintah diperkirakan memberi subsidi Rp 1.000 per liter solar atau setara Rp 16 triliun per tahun. Apabila konsumsi solar subsidi oleh angkutan barang separuhnya atau Rp 8 triliun, pihaknya mengusulkan dialihkan berbentuk stimulus. Setidaknya ada tiga stimulus yang bisa dipertimbangkan pemerintah.

Pertama, bentuknya bisa dengan memberi insentif peremajaan armada yang dananya dikelola pemerintah melalui Bank Indonesia kemudian diteruskan ke bank BUMN (Badan Usaha Milik Negara). Selanjutnya disalurkan ke pengusaha *trucking* yang membutuhkan peremajaan armada dalam bentuk pinjaman lunak. Pengusaha diberi keringanan uang muka sekaligus masa cicilan bisa sampai tujuh tahun.

“Jika pemerintah merasa berat memberi insentif di tahun berikutnya tidak masalah. Cukup kita diberi insentif sekali saja, itu juga cukup membantu,” ujarnya. Catatan Aprindo, terdapat sekitar 18.000 unit yang beredar di jalanan perlu diremajakan. Dengan anggaran insentif terbatas, peremajaan truk bisa dilakukan bertahap selama tiga tahun. Diprediksi jika insentif ini menjadi program tahunan, maka akan ada sekitar 80.000 kendaraan yang bisa diremajakan.



Kawasan pool logistik terpadu bagi transporter dibangun dengan skema Kredit Pemilikan Lahan (KHL).



Program sertifikasi memfasilitasi para pengemudi memperoleh SIM (Surat Izin Mengemudi) nasional dan internasional.

Pemerintah bisa Raup Untung

Stimulus kedua, pihaknya meminta dibangun kawasan *pool* logistik terpadu bagi transporter. Area yang dibutuhkan seluas 1.000 hektare dengan kebutuhan anggaran Rp 3 triliun sampai Rp 10 triliun. Lahan tersebut kemudian dibagi dalam bentuk *cluster* atau kavling dengan kisaran luas lahan mulai dari 0,5 hektare sampai terluas 5 hektare. Ia meyakini puluhan ribu truk dari sekitar 898 perusahaan logistik di Jakarta saja akan tertampung di *pool* tersebut.

“Semua truk yang selama ini dianggap parkir di tempat yang salah akan terkonsentrasi di lokasi yang sama. Pemerintah akan mudah mengatur dan mengawasinya. Toh uang yang sudah dianggarkan tidak hilang, karena pengusaha terima lahan dalam bentuk Kredit Pemilikan Lahan (KPL) dengan tenor 15 tahun sampai 20 tahun,” terang Mustadjab.

Ia optimis para pengusaha akan mampu membayar KPL dengan harga tanah Rp 3 juta per m2 atau setara Rp 150 miliar untuk kavling seluas 5 hektare. Terkhusus perusahaan logistik skala besar berlaba Rp 1 miliar per bulan diyakini akan tertarik terhadap insentif tersebut. Terkait lokasi, Mustadjab merekomendasikan lokasi yang tepat digunakan sebagai *pool* berada di Babelan, Bekasi, Jawa Barat.

Pihaknya mengklaim, di tengah terbatasnya lahan di Jakarta, usulan pembangunan kawasan *pool* logistik dinilai membantu bagi tranposter yang memang sedang mencari lahan parkir. Sekali pun masih tersedia lahan di kawasan Ibu Kota Jakarta, sebagian besar memiliki risiko sengketa kepemilikan.

Stimulus ketiga, pemerintah membuat program sertifikasi pengemudi melalui pendirian sekolah mengemudi. Kegiatannya dalam bentuk pendidikan dan pelatihan sekaligus dilakukan uji kompetensi yang hasil akhirnya pengemudi memperoleh SIM (Surat Izin Mengemudi) nasional dan internasional. Program ini dinilai sangat berguna dan sejalan dengan visi pemerintah dalam usaha meningkatkan keselamatan lalu lintas dan menekan angka fatalitas di jalan.

Ketiga opsi stimulus pengganti subsidi solar diyakini Mustadjab lebih tepat sasaran ketimbang harus menggunakan skema lain yang berpotensi penyimpangan. Apalagi dalam menggodok stimulus tersebut ia pastikan akan melibatkan banyak asosiasi yang terkait. Pemerintah pun tetap diuntungkan, sebab anggaran yang dikucurkan ke program peremajaan truk dan kawasan *pool* terpadu tetap utuh. Bahkan, pemerintah dapat meraup profit lewat kedua opsi stimulus tersebut yang didapat dari bunga kredit baik itu kendaraan dan lahan.



Mustadjab Susilo Basuki

Ketua
Aprindo DKI Jakarta



Resmi IPO, Pura Trans Siap Ekspansi Luar Jawa

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

PT Putra Rajawali Tbk (Pura Trans) resmi melantai di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada Rabu (29/1) dengan melepas 1,8 miliar saham dan mendapatkan dana segar Rp 189 miliar. Perusahaan *trucking* ini menjadi emiten ke delapan yang tercatat per 29 Januari 2020 dengan kode saham PURA. Saham yang dilepas tersebut setara 33,95 persen dengan harga penawaran umum Rp 105 per saham.

Pura Trans juga menerbitkan 1,2 miliar waran sebagai *sweetener* dengan harga pelaksanaan Rp 106. "Dengan perolehan dana dari IPO kami akan membelanjakan sebesar 39 persen armada jenis *medium used truck*, 47,3 persen untuk dibelanjakan *new truck*. Sisanya digunakan untuk belanja aksesoris dan karoseri pendukung armada tersebut," ucap Ariel Wibisono, Direktur Utama Pura Trans.

Pihaknya memproyeksikan pendapatan sekitar Rp 188 miliar dan Rp 268 miliar periode 2020-2021. Sedangkan laba kotor pendapatan diproyeksikan tumbuh 207 persen, selanjutnya tumbuh 54 persen pada 2020 dan 2021. Guna bisa mencapai target tersebut Pura Trans akan melakukan beberapa strategi. Di antaranya, menambah jumlah armada, melakukan ekspansi pasar di luar Pulau Jawa, dan optimasi penggunaan teknologi.



Sementara itu, Laksono Widodo, Direktur Perdagangan dan Pengaturan Anggota Bursa BEI mengatakan, IPO ini merupakan *milestone* baru bagi Pura Trans dan menjadi emiten ke-674 di bursa. “Ini langkah awal memiliki peluang yang lebih besar mengembangkan bisnis. Kami harap perseroan dapat merealisasikan komitmen dari *proceed* yang dihimpun serta menjalankan operasional secara transparan dan memberi *value* yang optimal bagi para pemegang sahamnya,” ujarnya.

Dalam waktu bersamaan, turut hadir Ahmad Yani, Direktur Angkutan Multimoda Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. Ia berharap, dengan posisi Pura Trans sebagai perusahaan publik dan rencana ekspansinya dapat berkontribusi terhadap logistik nasional menjadi semakin efisien.

“Setahu saya baru Pura Trans atau satu-satunya transporter barang umum yang berani masuk dalam Bursa Efek Indonesia. Jadi saya bangga sekali dengan apa yang dilakukan Pura Trans, semoga bisa menjadi *role model* bagi perusahaan *trucking* lainnya,” terangnya.

Dalam kegiatan IPO ini Pura Trans menunjuk UOB Kay Hian Sekuritas sebagai penjamin emisi efek. Perusahaan berbasis di Jawa Timur ini telah eksis sejak 1970 dan kini telah memiliki armada 155 unit dan ditargetkan bertambah menjadi 300 unit pada tahun ini. Harga per unit truk diperkirakan berkisar Rp 500 juta hingga Rp 750 juta.

Jaringan operasi yang dijangkau sejauh ini dominan di area Jawa hingga Bali. Pura Trans memfokuskan dua layanan pengiriman khusus muatan material proyek pembangunan porsinya mencapai 70 persen, sisanya komoditas barang jadi.



Larangan ODOL Jadi Peluang

Pendapatan perusahaan pada tahun lalu tercatat Rp 87 miliar. Sementara laba *gross profit* tahun lalu mencapai Rp 18 miliar, kemudian tahun ini diproyeksikan bisa memperoleh Rp 36 miliar. Target laba tersebut akan dikejar, salah satunya dengan melakukan diversifikasi produk yang diangkut.

“Kami yakin dan optimis bahwa pada tahun-tahun ke depan bisnis transportasi sektor darat akan terus tumbuh. Apalagi pemerintah tengah gencar membangun infrastruktur dan tengah giat-giatnya menyosialisasikan tentang angkutan multimoda. Itu menjadi peluang yang menjanjikan,” kata Ariel.

Ia menambahkan, industri angkutan barang ke depan semakin cerah seiring pemerintah memberlakukan larangan truk overdimensi dan *overload* (ODOL). Imbas dari kebijakan tersebut membuat kebutuhan armada kian meningkat dari sebelumnya. Dampak positif lainnya, pengiriman akan semakin cepat mengingat truk tidak lagi mengangkut melebihi tonase seharusnya.

“Dengan begitu aset kami akan lebih terukur usai pakainya, dibanding harus mengangkut melebihi tonase. Untuk itu se-

mestinya semua pihak mendukung bisnis transportasi ini tumbuh. Apalagi sudah ada tol Trans Jawa membuat pengiriman lebih cepat, lebih aman, lebih terkendali dan terukur. Ini pula jadi langkah strategis kami mengapa melakukan IPO,” terangnya.

Terkait rencana ekspansi perusahaannya, ia mengatakan. tahun ini akan difokuskan ke kawasan Jabodetabek dan Sumatera. Beberapa komoditas yang menjadi yang dinilai potensial di dua area tersebut adalah semen, gula, dan beras.

Meski diyakini Ariel, sektor yang paling diminati saat ini masih infrastruktur seiring masifnya pembangunan jalan tol, bandara, pelabuhan dan fasilitas publik lainnya. Pihaknya memprediksi, ke depan para pengusaha *trucking* akan berlomba merebut pasar logistik. Masing-masing perusahaan akan berusaha mengoptimasi armada yang dimiliki baik dari kuantitas maupun kualitas.

“Visi pemerintah hari ini tetap fokus di infrastruktur, termasuk sektor distribusi. Bagaimana caranya pemerintah menekan inflasi, itu pasti yang digerakkan distribusi. Supaya penyebarannya merata, biaya logistiknya turun, maka inflasi bisa dikendalikan,” pungkasnya.



Forum Logistik Indonesia (FLI) terbentuk bersamaan dengan pertemuan beberapa asosiasi logistik di Jakarta pada 3 Desember 2019

Forum Logistik Indonesia Sinergi Asosiasi Logistik dan Pemerintah

Teks: Abdul Wachid • Foto: Dok. FLI

Pada 3 Desember 2019 hampir seluruh asosiasi pengusaha dan profesi bidang logistik dalam negeri mengadakan pertemuan khusus di Jakarta. Beberapa asosiasi yang hadir, antara lain Indonesian Logistics Community (ILC). Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Organda, Supply Chain Indonesia (SCI). Semua yang hadir memiliki latar belakang personal yang beragam, mulai dari para praktisi BUMN dan swasta, akademisi, peneliti dan pengamat logistik.

Selain pihak swasta, hadir perwakilan dari pemerintah yakni, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perindustrian, Kementerian Koordinator Perekonomian dan Kementerian Perdagangan. Mereka bertemu atas dasar keprihatinan kondisi logistik yang belum membaik dan masih kurang efektif dalam perbaikan daya saing di antara negara-negara ASEAN. Lewat pertemuan tersebut lahir wadah baru bernama Forum Logistik Indonesia (FLI).



Melalui FLI semua asosiasi logistik sepakat mendorong pemerintah membentuk badan adhoc bidang logistik langsung di bawah Presiden.

Forum Logistik Indonesia terbentuk didasari kebutuhan bahwa industri logistik membutuhkan ekosistem yang saling terkait dan memiliki tujuan besar yang sama. Mengingat para pelaku logistik yang dinaungi banyak asosiasi profesi sekaligus pengusaha selama ini memiliki ego sektoral. Masing-masing asosiasi logistik mengusung agenda sendiri tanpa berpikir yang lebih makro dan luas demi kepentingan logistik nasional.

"Saya lihat semuanya punya visi dan misi sendiri tapi sinerginya tidak ada sehingga tidak ada *link and match*. Semisal dari sisi pemerintah, ada pembangunan infrastruktur tapi tidak didukung dengan akses jalan. Ada pembangunan akses jalan tapi tidak terkoneksi dengan infrastruktur," kata Trismawan Sanjaya, Inisiator Forum Logistik Indonesia.

Kehadiran FLI diharapkan mampu menyatukan pandangan antar-lembaga

pemerintahan yang membidangi urusan logistik agar saling bersinergi. Melalui sinergi bersama, semua lembaga tersebut akan dapat membantu meningkatkan daya saing melalui regulasi yang sejalan dengan kepentingan logistik nasional. Mengingat sektor logistik Indonesia masih menghadapi berbagai persoalan terkait regulasi, kelembagaan, dan persaingan usaha.

Berbagai persoalan itu berdampak terhadap inefisiensi sektor logistik yang memengaruhi daya saing produk dan komoditas nasional. Sejumlah permasalahan regulasi, termasuk kebutuhan harmonisasi peraturan perundangan, masih menjadi kendala dan berdampak terhadap kemudahan dan kelancaran perizinan usaha sektor logistik. Hal ini berpotensi melemahkan daya saing serta penurunan nilai investasi.

Apalagi pemerintah belum menegaskan kementerian

yang akan menjadi pemimpin dan bertanggung jawab terhadap pelaksanaan Sistem Logistik Nasional (Sislognas), serta mempunyai kewenangan jelas supaya tidak terjadi tumpang tindih antar-kementerian/lembaga. Selain itu, masih perlu penguatan sinergi antara perusahaan BUMN penunjang logistik yang mendominasi di infrastruktur dan perusahaan swasta dalam peningkatan daya saing nasional.

"Di level pemerintah sendiri tidak ada *leading sector*-nya. Dulu waktu pengagasan Sislognas ada di bawah naungan Kementerian Koordinator Perekonomian. Tapi sejalan waktu mereka ternyata orotitasnya terbatas, sebab implementasinya berada di Kementerian teknis. Sementara di level Kementerian teknis ego sektoralnya masih tinggi, bahkan di satu Kementerian sama pun kebijakan antar Dirjen (Direktur Jenderal) tidak sejalan," jelas Trismawan.



Trismawan Sanjaya

Inisiator Forum Logistik Indonesia

Minta Dibentuk Badan Ad Hoc Logistik

Pertemuan FLI kemudian menghasilkan rekomendasi pembentukan badan ad hoc bidang logistik sebagai salah satu langkah penting pembenaan sistem logistik nasional untuk peningkatan daya saing. Mengingat sektor logistik bersifat multisektoral, badan ad hoc itu dipimpin Presiden. Badan ini bersifat sementara dan dipimpin langsung oleh presiden agar dapat dihindarinya sikap ego sektoral baik pada lingkup swasta maupun pemerintahan dalam penerapan integrasi Sislognas.

“Makanya diperlukan badan adhoc logistik yang dikepalai oleh Presiden langsung. Biar tidak ada lagi ego sektoral di masing-masing Kementerian. Apalagi di level Kementerian Koordinator, seperti bidang Perekonomian yang tidak sejalan dengan bidang Kemaritiman. Ini pentingnya badan adhoc, dan ini bersifat independen,” ujarnya.

Ia menambahkan, melalui badan ad hoc logistik akan guna mewujudkan kolaborasi, sinergi, dan menyatukan visi antara semua pihak baik dari lembaga pemerintah, BUMN, BUMS, UMKM, dan koperasi dalam rangka perbaikan daya saing logistik nasional. Kondisi ini berpotensi untuk mempercepat pertumbuhan ekonomi nasional yang jauh lebih baik lagi.

Terlebih Indonesia masih dibayangi persoalan biaya logistik yang masih tinggi sekitar 24-27 persen dari GDP, regulasi yang kontra produktif, ketidakseimbangan arus barang. Di mana sekitar 82 persen di wilayah Indonesia bagian barat dan tengah, sisanya hanya 18 persen di Indonesia bagian timur.

Sektor logistik Indonesia telah diatur dengan Peraturan Presiden Nomor 26 tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang menjadi tatanan konsep makro dalam perbaikan kondisi sektor logistik. Sislognas memiliki enam kunci penggerak utama, yaitu komoditas utama, infrastruktur logistik, teknologi informasi dan komunikasi, pelaku dan penyedia jasa logistik lokal, SDM logistik, serta regulasi di bidang logistik.



FLI juga mendesak agar pemerintah segera mempersiapkan diri jelang ASEAN Connectivity 2025.

“Di dalam FLI tidak ingin bicara teknis, biarkan itu menjadi isu internal masing-masing asosiasi. FLI ingin membuat kerangka tentang kebijakan makro yang dibuat pemerintah membantu. Seperti Sislognas yang sudah ada sejak 2012, kenapa nggak jalan, apakah Sislognas gagal? Menurut saya tidak gagal, cuma kemauan untuk menjalankannya belum maksimal,” kata Trismawan.

Sislognas sejauh ini telah menghasilkan beberapa hasil nyata yang berkontribusi terhadap perkembangan kondisi logistik secara nasional hingga saat ini, di antaranya adalah kebijakan ekonomi terkait bidang logistik, standar kompetensi kerja nasional bidang logistik, pembangunan infrastruktur pendukung daya saing logistik, serta pengembangan pendidikan formal dan vokasi bidang logistik.

Sementara itu, terkait rencana lanjutan agar pembentukan badan ad hoc logistik segera diwujudkan pemerintah. Trismawan mengatakan, wadah yang dibentuknya tersebut tidak memiliki target waktu mengikat, prinsipnya FLI akan tetap eksis mengawal beragam kebijakan pemerintah terkait logistik nasional terutama mendesak pemerintah agar mempersiapkan diri menjelang ASEAN Connectivity 2025.

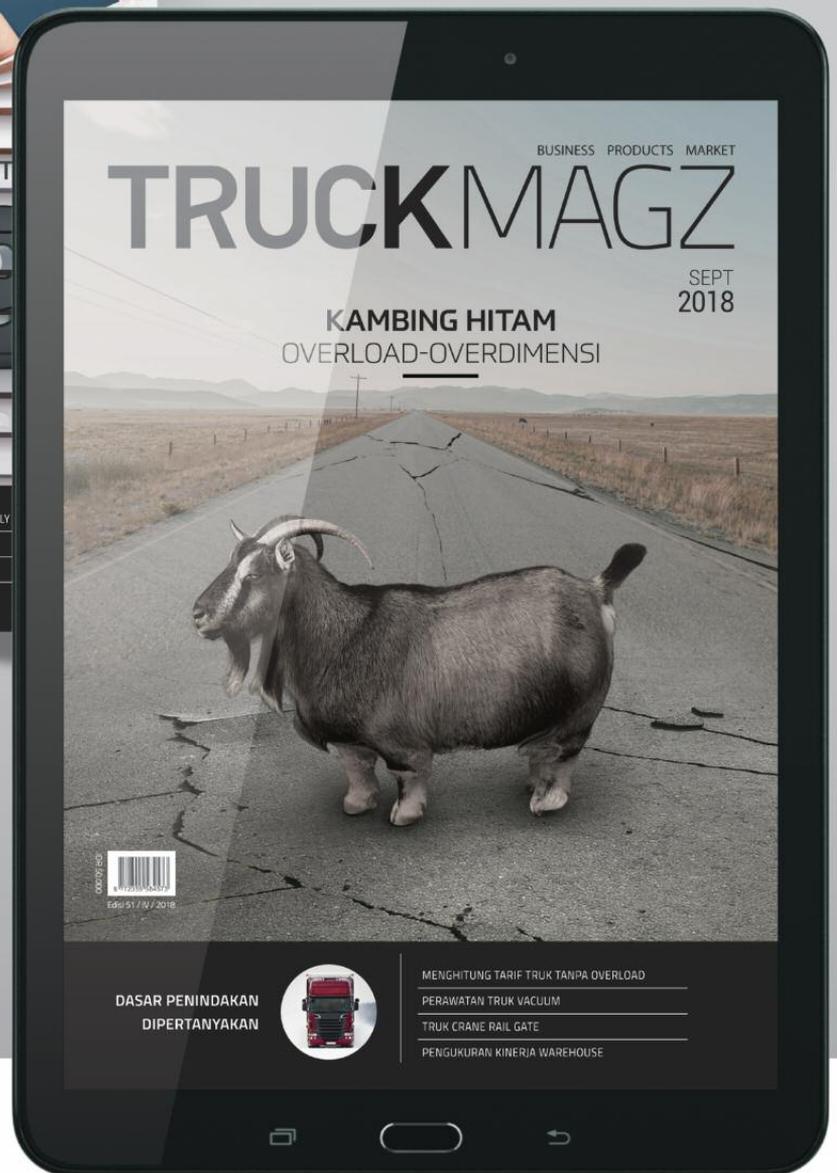
Sebab pemerintah perlu mempersiapkan sejak sekarang dengan memahami tren logistik regional dan internasional. Salah satunya mempersiapkan ekosistem digital dalam negeri mengingat ekonomi digital berdampak pada sektor logistik. Maka digitalisasi logistik melalui platform sistem informasi menjadi keharusan terlebih ASEAN Connectivity 2025 membutuhkan interaksi ekonomi yang efektif dan transparan.

GO DIGITAL!



SUBSCRIBE NOW!

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



**READ TRUCKMAGZ
ON YOUR GADGET**

www.truckmagz.com

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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

| | | | |
|--|---|---|---|
|  <p>APTRINDO Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B 3, Jalan Yos Sudarso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta 14320 021-43900464</p> |  <p>GAPASDAP Soho Podomoro City Jl. Letjen S. Parman No. Kav.28, Jakarta Telp. 021 - 29181346</p> |  <p>Indonesia Defensive Driving Center <i>Drive Your Attitude</i></p> <p>IDDC Plaza Tanjung Mas Raya Estate Blok B1 No.19, Jakarta Telp. 021 – 78844212</p> |  <p>IVECO</p> <p>IVECO PT Chakra Jawara Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 301 Jl. Cilandak KKO No. 1, Jakarta Selatan Telp. 021 – 2997 6849</p> |
|  <p>DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta Telp. 021-3506138</p> |  <p>PT HINO SALES MOTOR INDONESIA Wisma Indomobil 2, Jl. MT. Haryono Kav.9, Jakarta Telp. 021 8564570</p> |  <p>PT JASA MARGA Plaza Tol Taman Mini Indonesia Indah Jakarta, 13550 Indonesia Telp. 021- 841 3630</p> |  <p>KORLANTAS POLRI Jl. Letjen M.T Haryono No.37 – 36, Jakarta Telp. 021 - 7989702</p> |
|  <p>ALFI Kantor Taman E3 Unit D3, Lantai 2 Jl. Dr. Ide Anak Agung Gede Agung, Jakarta 12950 Telp. 021-5795-6601</p> |  <p>Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia The Association of Indonesia Automotive Industries</p> <p>GAIKINDO Jl Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat. Telp.: 021 315 7178.</p> |  <p>UD TRUCKS</p> <p>UD TRUCKS PT Volvo Indonesia Sentral Senayan III 12th floor Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta Telp. 021-29354200</p> |  <p>KNKT Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta Telp.021 – 384 7601</p> |
|  <p>SUPPLY CHAIN INDONESIA Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impung, Bandung, Telp. 022- 7205375</p> |  <p>ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA Jl. Danau Sunter Utara Blok 0-3 Kav. 30, Sunter II, Jakarta Utara 021 – 650 1000</p> |  <p>MITSUBISHI FUSO</p> <p>MITSUBISHI FUSO PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors Jl. Jend A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta Telp. 021 – 489 1608</p> |  <p>MITSUBISHI MOTORS</p> <p>MITSUBISHI MOTORS Jl. Jenderal A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta Telp. 021 – 4896108</p> |
|  <p>PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Jln. Letjend Sutoyo Waru Ruko Niaga Sentosa, Waru, Indonesia T : (031) 3537939 F : (031) 3537531</p> |  <p>PT Rajawali Inti Memberikan yang terbaik</p> <p>RAJAWALI INTI Jl. Brantas Km 1, Probolinggo, Jawa Timur T : (0335) 423259</p> |  <p>PT. RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA Commitment to Excellence</p> <p>PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA Jln. Letjend Sutoyo 110-112 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur Telp : 031-853166</p> |  <p>ANTIKA RAYA VEHICLE BODY & TRAILER MANUFACTURER</p> <p>ANTIKA RAYA Jl. Margomulyo Indah I No. 3-5, Surabaya 60186. Telp. 031 7491818</p> |



Selamat & Sukses

atas Pencatatan Perdana Saham

PT Putra Rajawali Kencana Tbk

Rabu, 29 Januari 2020



TRI PERKASA EXPRESS, PT
Import, Export, Logistic for your need
www.tpexpress.co.id



UOB KayHian

Member of Indonesia Stock Exchange



SUMBER URIP SEJATI

Integrated Logistics Company



ADI SUSANTO WIBISONO
ANDREAS SUDARGO
ARIF SANTOSO
DAVID SUDARGO
DIAN KOESWANDI
FENDY RAHARJO MULYANTO
GUNAWAN TJAKRAKUSUMA
MINTARJA SANTOSO
KRISNA SADEWA WIBISONO

TRUCKMAGZ

IndoCeria

Your Packaging Partner





Bus & Truck South East Asia 2020

www.iibt-exhibition.net

The INDONESIA's International Specialized Show for **BUS, COACH & EQUIPMENTS**



**18-20
MARCH 2020**

JIExpo Kemayoran,
Jakarta - Indonesia

Organized by:



GEM INDONESIA (Subsidiary of GEMISEN GROUP)

GRAHA GEM

Ruko Citypark Business District (CBD), Blok A No. 05 - 07, Mutiara Taman Palem
Jl. Kamal Raya Outer Ring Road, Jakarta Barat 11730 - Indonesia

+62 21 54358118 (Hunting)

info@gem-indonesia.net

+62 21 54358119

www.gem-indonesia.net

