

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JANUARY
2015



TRUK TUA RIWAYATMU KINI

000005 80



Edisi 7/1/2015

10 Tahun
Bikin Resah,
Industri
Pilih Murah



BEBAN TINGGI TRUK TUA

MAKMUR JAYA: CERDAS MEMIKAT PELANGGAN

ALI: RAJIN KAWAL KEBIJAKAN PEMERINTAH

NO. **1** BRAND &
QUALITY

LET OUR SINCERENESS AND SPECIALIZED TECHNIQUE
BE ALWAYS WITH YOU



SOLE AGENT
PT DWI MULTI MAKMUR

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

T +62 21 66694881, +62 21 66694882
+62 21 6616073, +62 21 6616037
F +62 21 66694883
E info@dwimultimakmur.com
dmm@cbn.net.id



PERGUDANGAN BUMI BENOWO





Jalan Tengah Peremajaan Truk

Kompetisi tarif murah di kalangan industri *trucking* menjadi momok bagi pengusaha. Entah siapa yang memulai, saling tunjuk atas kondisi ini pun menyeruak. Pengusaha bermodal truk baru menilai, pengusaha dengan truk tua yang memulai tarif murah. Dengan truk tua, apalagi nilai depresiasi nol, memungkinkan pengusaha menurunkan ongkos angkut hingga 30 persen. Di sisi lain, pengusaha dengan truk tua menepis anggapan itu. Mereka menilai, pengusaha dengan armada baru yang memulai tarif murah. Alasannya, saat order sepi, pengusaha dengan armada baru menerima berapa pun ongkos angkutnya asal ada pemasukan.

Situasi itu diperparah dengan pengguna jasa angkut yang memprioritaskan tarif murah. Sebagian konsumen berpandangan, tidak peduli truk baru atau truk lama, yang penting ongkos angkutnya murah agar barang yang mereka jual bisa dijangkau konsumen.

Jika dirunut, ternyata pemakaian truk tua juga bukan sebuah pilihan tepat. Ketika truk melewati umur ekonomisnya, beban pemeliharaan kian tinggi. Belum lagi risiko kecelakaan akibat kendaraan tak layak. Bagaimana pun, komponen truk bernilai depresiasi nol tak berfungsi baik. Tapi, jika

harus melakukan peremajaan truk, pengusaha terkena beban investasi atas truk sebesar 32,5 persen, terdiri atas seperti bea masuk (5%), PPN (10%), PPH (7,5%) dan BBN (10%). Belum lagi suku bunga kredit yang mencapai 13 persen.

Dalam kondisi ini, peran pemerintah sangat diperlukan. *Pertama*, perubahan klasifikasi armada. Saat ini truk diklasifikasikan sebagai barang komersial, bukan barang investasi. Karena itu, bunga pinjaman yang dikenakan pun bunga komersial. *Kedua*, perlu skema pendanaan peremajaan truk. Upaya Pemerintah Hong Kong meremajakan truk dengan memberi insentif pada pengusaha bisa dicontoh. Skema pendanaan yang bisa diberikan kepada pengusaha misalnya, uang muka ringan, bunga kredit yang murah, dan jangka waktu pinjaman yang lebih panjang. *Ketiga*, pengusaha yang secara aktif terlibat dalam upaya penyediaan armada ramah lingkungan diberikan insentif perpajakan khusus. Misalnya, pengguna truk CNG mendapatkan insentif pajak yang lebih besar ketimbang pengguna truk berbahan bakar diesel. Selain, tentu saja, insentif perpajakan bagi pengusaha dalam upaya meremajakan truknya agar dinilai sebagai bagian penanaman modal.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

**Penanggung Jawab/
Pemimpin Redaksi**
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Reporter
Sigit Andriyono
Abdul Wachid

Fotografer
Giovanni Versandi

Iklan
Billy Andreas

Administrasi
Moulida Ashari

Sirkulasi
Sefti Nur Isnaini

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners



Cover

TRUK TUA RIWAYATMU KINI / 07

Foto: Anang Fauzi

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #7

Laporan Utama

- 06 10 TAHUN BIKIN RESAH
- 14 PERKETAT ATURAN EMISI
- 18 UJI KIR HANYA FORMALITAS
- 22 BEBAN TINGGI TRUK TUA
- 26 PERLU KESADARAN
- 32 KEAMANAN TIDAK BISA DITAWAR

Profil Bisnis

- 34 MUNTJUL DIAMOND GRUP
- 38 CV MAKMUR JAYA

Mata Lensa

- 42 TRUK TUA

Event

- 50 TALKBIZ

Info Produk

- 56 IVECO 682

Kata Konsumen

- 58 BAN RADIAL BRIDGESTONE VS GAJAH TUNGGAL

Tips & Trik

- 60 TRUK LAMA RASA BARU

Tanya Pakar

- 62 KUALITAS BAN TBR CINA

Truk Spesial

- 66 TRUCK CRANE

Variasi

- 68 ASURANSI TRUK

Komunitas

- 72 ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA

Di Balik Kemudi

- 77 CURANG KURANGI MUATAN



10 TAHUN BIKIN RESAH, INDUSTRI PILIH MURAH

Teks: Abdul Wahid
Foto: Giovanni Versandi

Berdasarkan data World Bank tahun 2014 di Indonesia sebanyak 70% dari tujuh juta truk telah berusia lebih dari 20 tahun. Permasalahan peremajaan truk masih menjadi persoalan serius sampai saat ini hampir di seluruh Indonesia.



Setijadi

Ketua Umum Supply Chain Indonesia

Setijadi, Ketua Supply Chain Indonesia mengatakan, hingga saat ini, moda transportasi jalan masih mempunyai peranan yang sangat penting dalam pergerakan barang di Indonesia karena sekitar 90% volume arus barang melalui moda tersebut. Dalam implementasi sistem transportasi berbasis maritim yang tengah dikembangkan, moda ini tetap penting karena diperlukan sebagai *feeder*. Namun, kinerja moda transportasi jalan masih banyak mengalami kendala. Produktivitas

moda ini rata-rata rendah karena keterbatasan infrastruktur jalan yang berdampak terhadap waktu tempuh.

Selain itu, sebagian besar armada transportasi jalan rata-rata berumur tua, yaitu lebih dari 10 tahun. Sebagai gambaran, data Angkutan Khusus Pelabuhan (Angsuspel) Tanjung Priok menunjukkan bahwa 62% truk berumur lebih dari 10 tahun dan hanya 38% truk yang berumur kurang dari 10 tahun (lihat tabel).

Penggunaan armada truk yang berumur tua berdampak terhadap produktivitas yang rendah, serta biaya operasional (terutama BBM) dan biaya pemeliharaan (*maintenance*) yang tinggi. "Biaya operasional truk yang tua relatif lebih tinggi daripada biaya operasional dengan teknologi yang baru, termasuk pada kondisi kemacetan jalan. Pada kondisi lalu lintas yang macet, justru dibutuhkan armada yang lebih efisien dan hemat bahan bakar. Penggunaan armada truk yang efisien ini diperlukan untuk meminimalkan dampak kemacetan tersebut, di samping juga untuk memenuhi tuntutan yang makin tinggi terhadap penggunaan armada yang ramah lingkungan," kata Setijadi.

Menurutnya, banyak perusahaan masih mengoperasikan armada truk yang tua karena biaya investasi armada yang tinggi. Pada saat ini, untuk pengadaan armada dikenai uang muka sekitar 30%, dengan bunga pinjaman sebesar 12%-14% dan jangka waktu tiga tahun sehingga biaya depresiasi armada sekitar 17%-20% dari total biaya transportasi. Dalam pengadaan armada tersebut dikenakan PPN dan BBN. "Peremajaan atau revitalisasi truk diperlukan untuk meningkatkan efisiensi dan kinerja transportasi jalan. Peningkatan kinerja ini penting untuk meningkatkan daya saing perusahaan-perusahaan transportasi menjelang Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) 2015," imbuhnya.

Peremajaan truk juga diperlukan untuk mendukung tuntutan penguatan daya saing produk dan meningkatkan kinerja ekspor nasional dalam MEA tersebut. Armada truk diperlukan untuk pengangkutan barang ekspor maupun

TABEL DISTRIBUSI UMUR ARMADA ANGSUSPEL TANJUNG PRIOK

Sumber: Angsuspel Tanjung Priok (2014)

NO.	UMUR TRUK	JUMLAH UNIT TRUK						%
		2010	2011	2012	2013	2014		
1	> 20 tahun	596	359	847	1.341	3.535	25%	
2	15 - 20 tahun	4.127	3.801	4.448	4.589	3.668	26%	
3	10 - 15 tahun	3.110	2.620	1.926	2.243	1.493	11%	
4	5 - 10 tahun	852	825	1.096	1.922	1.136	8%	
5	< 5 tahun	502	431	587	1.592	4.225	30%	
JUMLAH UNIT KENDARAAN		9.187	8.036	8.904	11.687	14.057	100%	

impor. Kelancaran pengangkutan barang dari/ke pelabuhan tersebut sangat memengaruhi daya saing produk secara nasional, terutama karena ketergantungan industri Indonesia terhadap bahan baku/penolong impor dan barang modal yang tinggi.

Ketergantungan ini dapat dilihat dari data impor tahun 2009-2013 yang menunjukkan bahwa total barang impor selama lima tahun tersebut sebesar USD 788.246 juta, terdiri atas bahan baku/penolong sebesar USD 581.411 juta (76,06%), dan barang modal sebesar USD 150.150,3 juta (16,90%), dan barang konsumsi sebesar USD 56.684 juta (7,04%).

Bahan baku/penolong dan barang modal tersebut diperlukan untuk menghasilkan berbagai produk, termasuk produk-produk untuk diekspor. Kelancaran pengangkutan barang dari pelabuhan ke pabrik atau kawasan industri maupun sebaliknya akan memengaruhi biaya transportasi dan logistik yang pada akhirnya akan memengaruhi daya saing produk-produk tersebut.



Gemilang Tarigan
Ketua Umum Aptrindo

PERDA ATUR 10 TAHUN

Terkait pembatasan usia truk, terbaru, pada April 2014 pemerintah DKI Jakarta melalui Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 telah menerbitkan aturan pembatasan usia truk maksimal 10 tahun. Rencana diterapkannya Perda DKI Jakarta mengenai larangan angkutan barang yang berusia di atas 10 tahun melintas di Ibu Kota, membuat resah pengusaha angkutan barang terutama Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo). Sebab dari 14 ribu trailer yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok, sekitar 68 persen atau 8.500 trailer berusia di atas 10 tahun.

Menurut Gemilang Tarigan, Ketua Umum Aptrindo mengatakan, kebijakan pembatasan usia truk

dipastikan bukan wacana lagi, aturan tersebut hanya tinggal menunggu diterbitkan peraturan gubernur agar benar-benar terealisasi. "Sekarang masih dalam proses penggodokan mengingat timbul perdebatan tentang nasib truk bekas. Sejauh ini dalam aturannya, pembatasan usia hanya akan mengatur truk yang berplat kuning. Dalam diskusi lebih lanjut akan dibahas tentang pemberlakuan pembatasan usia untuk semua jenis truk, baik plat kuning dan hitam," jelasnya.

Pertimbangan pemerintah khususnya DKI Jakarta yang terkesan memaksakan aturan pembatasan usia truk melalui Perda DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 lebih didasari karena kepadatan lalu lintas yang



Penggunaan armada truk tua berdampak terhadap produktivitas yang rendah, serta biaya operasional dan biaya pemeliharaan yang tinggi.

kian parah. Gambarannya, satu buah truk yang mogok di jalan dapat menyebabkan jalan yang dilewatinya macet total. Selain itu, disebabkan faktor lingkungan karena emisi gas buang truk yang ada sekarang makin mengawatirkan.

Alasan lain, pemerintah juga perlu mempertimbangkan estetika mengingat Jakarta sebagai Ibu Kota diharapkan memiliki citra baik di mata orang asing. Selain itu, aturan tersebut termasuk bagian dari mempersiapkan Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015. "Pengusaha angkutan lokal harus mampu bersaing dengan perusahaan asing. Karena itu, kami mendukung program ini karena memang dibutuhkan," kata Gemilang Tarigan.

Gemilang Tarigan menegaskan, pada prinsipnya pengusaha truk dan trailer tidak keberatan adanya perda yang segera dioperasikan lewat

peraturan gubernur tersebut. Apalagi menjelang pasar bebas ASEAN maka kompetisi akan makin ketat karena pengusaha truk dari negara anggota ASEAN dapat beroperasi di Indonesia. Hanya saja, dia tetap berharap batas usia kendaraan diperpanjang menjadi maksimal 15 tahun.

Pertimbangannya, karena truk memiliki nilai investasi cukup tinggi, hampir Rp 1 miliar untuk satu unit truk. Karena itu, kalau usia truk dibatasi 10 tahun saja, dari segi investasi akan memberatkan pengusaha untuk peremajaan ulang. Selain itu, secara teknis truk yang berusia 10 tahun masih cukup layak beroperasi. Jika usia truk dibatasi 10 tahun saat ini, biaya peremajaan khusus DKI Jakarta saja pengusaha angkutan membutuhkan sekitar Rp 28 triliun. "Ini bukan angka kecil, jadi mengapa kita harus menghamburkan devisa kita apalagi truk yang kita beli

masih impor. Kenapa juga kita harus hancurkan truk yang masih memiliki nilai produktif," tutur Gemilang Tarigan.

Rencana pembatasan usia truk oleh Perda DKI Jakarta turut disambut baik oleh Sindhunata Linarti, pengusaha angkutan asal Palembang. Bahkan, menurutnya, jika perlu aturan tersebut bisa diterapkan di seluruh kota-kota besar di seluruh Indonesia. "Saya setuju tentang wacana pembatasan usia truk agar tidak terlalu mengganggu dan membahayakan apalagi ketika beroperasi di dalam kota," paparnya.

Terkait batasan usia truk, Sindhunata sependapat dengan Aprindo jika pembatasan usia truk idealnya 15-20 tahun. Ia berpendapat, batasan usia tersebut akan membuat pengusaha angkutan memiliki cukup waktu dan modal untuk melakukan peremajaan truknya.

INDUSTRI LEBIH MEMILIH TARIF MURAH



Dalam sebuah diskusi mengenai bisnis logistik yang diikuti penyedia jasa transportasi dan kalangan industri di Jakarta akhir Oktober 2014 lalu, perwakilan dari industri sebagai pengguna jasa transportasi tak mempermasalahkan penggunaan truk lama sebagai media distribusinya. Mereka justru merasa diuntungkan karena secara tarif angkut lebih murah ketimbang perusahaan angkutan penggunaan truk baru. "Kami tidak butuh truk baru atau cepat. Yang penting bagi kami ongkos tarif yang ditawarkan bisa meningkatkan

harga jual terhadap konsumen agar bisa membeli produk kami," ucap Adi, perwakilan industri makanan tersebut.

Orientasi tarif murah oleh kalangan industri memang masih menjadi momok bagi pengusaha angkutan. Secara tidak langsung hal itu turut membuat para pengusaha angkutan enggan melakukan peremajaan armada. Bagi Sindhunata, kondisi tersebut membuat persaingan tarif tidak sehat karena pengusaha angkutan pengguna truk lama dipastikan melakukan banting harga. Ia pun terkadang menghadapi persaingan

tersebut. "Sekalipun saya mengutamakan layanan dan ketepatan waktu tetapi ada pihak lain yang membanting harga. Dengan sendirinya saya kalah bersaing," keluhnya.

Selama ini yang dilakukannya hanya bisa bertahan dan pasrah. Karena itu, ia sangat menyambut baik akan wacana pembatasan usia truk. "Selisih tarif angkut mencapai 20-30 persen lebih murah truk lama. Harus ada aturan jelas tentang tarif angkut dari pemerintah agar tidak terjadi perang tarif," tambah Sindhunata.



Rencana pembatasan usia truk selama 10 tahun biaya peremajaan khusus DKI Jakarta saja pengusaha angkutan membutuhkan sekitar Rp 28 triliun

rata-rata sama. Tidak ada yang menawarkan harga khusus. Ujung-ujungnya kami minta insentif ke pemerintah," paparnya.

Menurut Edwin, para pengusaha pengguna truk lama sebenarnya telah menyadari penggunaan truk tua membutuhkan perawatan ekstra karena sering mengalami masalah saat di jalan. Meski begitu, jika mereka masih ingin bertahan di tengah persaingan bisnis *trucking* yang tak sehat, ia menyarankan agar mereka mulai dari sekarang mereka menghitung usia produktif armada yang dimilikinya.

Edwin menambahkan, wacana kebijakan pembatasan usia truk sejalan dengan kebijakan pembatasan muatan. "Karena selama ini penggunaan truk lama seringkali diikuti dengan muatan berlebihan sehingga risiko kerugian saat di jalan menjadi lebih besar. Tidak hanya risiko terhadap kendaraan tetapi juga terhadap muatan," kata Edwin.

Menurut Gemilang Tarigan, penentuan tarif angkut yang selama ini diterapkan oleh Aprindo berpatok pada armada truk baru walaupun truk yang digunakan truk tua. Oleh karena itu, pengguna jasa mampu menekan pengusaha angkutan agar menekan ongkos tarif setelah armada yang digunakan merupakan

truk tua. Dampaknya margin keuntungan diperoleh pengusaha makin tipis sehingga tidak mampu menyetor dana untuk investasi truk baru.

Di sisi lain, kata Gemilang, selama ini pengusaha keliru dalam menghitung tarif angkut karena tidak memasukkan *future value* (nilai investasi masa akan datang). Gambarannya, seorang pengusaha angkutan tahun ini membeli truk dengan harga Rp 600 juta kemudian dioperasikan selama 10 tahun. Sepuluh tahun berikutnya pengusaha tersebut akan membeli kembali tetapi dengan harga lebih mahal sekitar Rp 1 miliar s.d. Rp 1,5 miliar. Dengan kondisi tersebut sudah tentu pengusaha angkutan yang tergolong kecil tidak mampu membeli. "Saya pikir perhitungan *future value* perlu diperhatikan semua pengusaha agar mampu peremajaan armadanya," ujar Gemilang.



Edwin Wibowo
Senior Manager PT Siba Surya

Senada dengan Sindhunata, Edwin Wibowo, Senior Manager PT Siba Surya menyatakan, persaingan tarif antara truk tua dengan truk baru terbilang tidak sehat. Karena tarif angkutan diserahkan ke mekanisme pasar. Apalagi makin banyaknya muncul pengusaha *trucking* baru hanya bermodal armada sedikit kemudian membanting harga, makin membuat persaingan tak seimbang.

Keengganan pengusaha *trucking* juga karena minimnya pilihan produk truk yang harga jualnya tak mampu dijangkau oleh pengusaha, terlebih jika peremajaan dalam jumlah banyak. "Harga truk baru sekarang

ATURAN TERKESAN DIPAKSAKAN

Berbeda dengan pendapat sebelumnya yang cenderung mendukung aturan pembatasan usia truk, Heru Karjanto, pengusaha angkutan asal Rembang justru menolak dan lebih memilih untuk memperkuat keberadaan uji KIR. Menurutnya, masalah utamanya terletak pada uji KIR bukan keberadaan truk lama. Sepanjang uji KIR masih memenuhi syarat, keberadaan truk lama tak perlu dibatasi karena cepat atau lambat truk lama akan hilang dengan sendirinya.

"Sebenarnya pengusaha angkutan yang berani investasi truk baru karena mereka tidak mempunyai mekanik yang kompeten untuk menangani truk lama. Sedangkan saya sebagai pengguna truk lama mampu menanganinya karena memiliki mekanik yang andal," kata Heru.

Berbeda dengan Heru, Gemilang Tarigan lebih menyepakati diberlakukannya pembatasan usia truk ketimbang mengandalkan uji KIR. Pertimbangannya, pengeluaran dan risiko truk tua lebih tinggi khususnya potensi kecelakaan. Truk lama juga tidak efisien karena produktivitasnya menurun akibat sering mogok. Di samping itu, penggunaan truk tua di kawasan Jakarta yang sangat padat lalu lintasnya sudah tidak *visible*. "Aprindo setuju dengan pembatasan usia armada. Hanya saja jangan terlampau ketat dengan membatasi hanya 10 tahun, idealnya 15 tahun agar pengusaha punya waktu investasi," jelas Gemilang.

Meski setuju dengan aturan tersebut, Aprindo tetap mengkritik



Perhitungan *future value* (nilai investasi masa akan datang) perlu diperhatikan semua pengusaha agar mampu peremajaan armadanya.

pemerintah agar bisa mengubah sudut pandangnya tentang keberadaan angkutan umum. Dalam hal ini, angkutan barang merupakan bagian dari layanan publik dari sisi transportasi, oleh karena itu pemerintah harusnya mempermudah segala bentuk perizinan.

Dengan demikian, pemerintah perlu memberi insentif kepada pengusaha yang akan melakukan peremajaan armadanya. Diketahui, harga truk terdiri dari beberapa komponen, seperti bea masuk (5%), PPN (10%), PPH (7,5%) dan BBN (10%). "Dalam rangka peremajaan truk, pemerintah perlu memberi insentif pengusaha truk untuk mengurangi beban investasi yang mencapai 32,5% per unit. Belum lagi suku bunga bank senilai 13% tergolong tinggi jika dibandingkan negara ASEAN lain yang hanya 3%. Kalau kebijakan ini tidak ditindaklanjuti pemerintah jangan salahkan truk tua akan tetap ada," paparnya.

Meski demikian, jika memang aturan itu tetap diterapkan, Heru Karjanto menyarankan pemerintah

agar membatasi pengusaha angkutan yang memiliki kemampuan lebih untuk membeli truk baru. Pemerintah harus memberi prioritas pada pengusaha angkutan kecil agar bisa membeli truk baru dengan berbagai insentif. Dengan demikian, jika pemberlakuan aturan pembatasan usia itu berlaku, pengusaha angkutan kecil pengguna truk tua bisnisnya bisa terselamatkan.

"Pengusaha angkutan pengguna truk lama diberi kesempatan untuk menjual truk lama mereka yang nantinya digunakan untuk melakukan kredit truk baru. Kalau aturan tersebut terlalu dipaksakan, pengusaha truk yang menggunakan armadanya di atas 15-20 tahun bisnisnya terancam mati," jelasnya.

Bagi Heru, keberadaan truk lama sebenarnya tidak mengganggu. Ia menjelaskan, salah kaprah jika pengusaha truk lama yang selalu membanting ongkos angkutan. Justru yang memulai mengangkut berat berlebih adalah pengusaha pengguna truk baru termasuk persaingan tidak sehat khususnya tarif, sebenarnya

dimulai dari pengusaha pengguna truk baru.

"Biasanya ketika order jasa angkut sepi, mereka akan menerima berapa pun ongkos angkutnya. Hal itu dilakukan agar tetap ada pemasukan bulanan untuk membayar cicilan truk. Sementara pengusaha angkutan truk lama tidak akan terlalu pusing jika

order angkutan sepi karena pada umumnya truk mereka sudah menjadi hak milik pribadi," papar Heru.

Jika aturan pembatasan usia truk benar-benar diterapkan, menurut Heru, dampak lainnya akan terjadi kelangkaan armada angkut yang pada akhirnya proses distribusi barang terhambat sehingga

menimbulkan inflasi yang ujungnya berdampak pada kenaikan ongkos angkut dan barang. Kemudian, logistik asing berpeluang menguasai industri angkutan barang khususnya truk. Dengan demikian, pengusaha angkutan lokal hanya bisa menjadi pemain kecil di negeri sendiri.

TRUK BEKAS TAK DIMINATI

Berdasarkan data Kementerian Perdagangan pada rentang 2000-2006, diperkirakan 44 ribu truk masuk jalanan Indonesia. Umumnya truk bekas itu biasanya diimpor dari Eropa dan Jepang melalui Singapura. Truk bekas yang dibeli rata-rata baru berumur 3-5 tahun sesuai dengan regulasi pemakaian maksimal di negara asalnya.

Menurut Gemilang, kebijakan truk impor bekas sampai saat ini masih dibuka oleh pemerintah DKI Jakarta. Tetapi yang menjadi masalah tidak ada aturan jelas tentang usia truk yang diperbolehkan masuk. "Pengusaha saat ini tidak tertarik mengimpor truk bekas karena harga truk bekas tak jauh berbeda dengan truk baru," katanya.

Gemilang menjelaskan, beberapa tahun lalu truk impor bekas masih diminati karena pada saat itu harga jual truk baru tergolong tinggi. Saat itu pabrikan asal Jepang sangat monopolis, namun setelah pabrikan pesaing seperti Cina dan Korea Selatan masuk pabrikan asal Jepang mulai menyesuaikan harga kompetitor.

Pada prinsipnya, saat ini truk bekas tidak menarik dari segi harga dan produktivitas. Selain itu, terkait usia truk bekas, juga terjadi kerancuan aturan. Sebab masa pakai atau usia truk tersebut ditentukan berdasarkan registrasi awal saat mengurus STNK. Padahal truk bekas tersebut telah digunakan cukup lama di negara asalnya, bukan berdasarkan tahun produksinya.

KEBUTUHAN KEBIJAKAN

Sementara itu, Setijadi menilai ada beberapa kebijakan yang bisa ditetapkan oleh Pemerintah untuk memberdayakan para pelaku transportasi jalan, di antaranya perubahan klasifikasi armada transportasi, penggunaan skema pendanaan khusus, dan insentif perpajakan; seperti dijelaskan berikut ini.

"Saat ini, armada transportasi diklasifikasikan sebagai barang komersial sehingga dikenakan bunga pinjaman komersial. Karena itu, diperlukan perubahan klasifikasi armada transportasi menjadi barang investasi agar tidak dikenakan bunga komersial tersebut," katanya. Pengusaha memerlukan skema pendanaan yang memudahkan investasi atau peremajaan armada dengan uang muka ringan (10%), bunga murah (5%-8% per tahun), dan jangka waktu pinjaman panjang (5-8 tahun).

Selain itu, menurut Setijadi, Pemerintah perlu mempertimbangkan penggunaan skema pendanaan dalam bentuk National Interest Account (NIA). Selain sesuai dengan ruang lingkup jasa yang ditawarkan NIA, yaitu pembiayaan *buyer's credit*, hal ini juga dimungkinkan karena peremajaan armada akan berdampak terhadap peningkatan ekspor nasional. Program peremajaan armada tersebut sulit dilakukan secara komersial karena membutuhkan pendanaan dengan nilai yang cukup besar. "Program peremajaan armada tersebut juga membutuhkan insentif perpajakan. Pada prinsipnya, insentif perpajakan ini dapat dimungkinkan sepanjang untuk penanaman modal, sedangkan revitalisasi bisa dikategorikan sebagai penanaman modal prinsip atau perluasan. Armada truk merupakan sarana jasa angkutan dan termasuk dalam kriteria transportasi publik yang merupakan industri jasa yang bisa mendapatkan fasilitas insentif perpajakan tersebut," saran Setijadi.



PERKETAT ATURAN EMISI

Teks: Abdul Wachid
Foto: Giovanni Versandi

Rencana pemberlakuan batas usia operasional angkutan umum (barang dan penumpang) yang diatur dalam Perda DKI No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi juga akan memasukkan standar emisi gas buang minimal Euro 3. Peraturan itu akan diberlakukan setelah keluar Peraturan Gubernur (Pergub) DKI yang sekarang tengah disusun.



Standar minimal Euro 3 untuk Indonesia termasuk ideal karena di negara maju sudah menggunakan standar Euro 5. Penerapan standar emisi gas buang masih belum bisa diterapkan maksimal karena kualitas bahan bakar yang rendah dan truk tua masih dominan. "Terkait truk tua, jika dilakukan pengecekan emisi truk tua besar kemungkinan banyak yang masih di bawah Euro 1. Banyak truk lama yang beredar saat ini gas buangnya mengandung polutan berat," papar Haryo Sulistyarso, pengamat transportasi Institut Teknologi Sepuluh Nopember (ITS) Surabaya.

Haryo mengatakan, pemberlakuan bisa dilakukan berjenjang, artinya tidak serta-merta bisa diterapkan serentak di seluruh Indonesia. Mungkin bisa

dimulai di kota-kota besar yang tingkat polusi udara dan kepadatan angkutan barangnya cukup tinggi. Aturan emisi menjadi penting karena sebagai upaya mengurangi dampak *health cost* (biaya kesehatan) yang dirasakan masyarakat.

Permasalahan gas emisi buang memang erat kaitannya dengan keberadaan truk tua yang kini masih dominan beroperasi di Indonesia. Karena itu, pemberlakuan aturan tentang batasan standar emisi gas buang merupakan upaya untuk mengurangi dominannya truk tua. "Masalahnya bukan truk tua atau truk baru. Tapi kalau kita mau berkaca dari negara kawasan Eropa, kita akan sadar bahwa di sana mereka menerapkan standar emisi gas buang secara ketat," kata Rudy Subagio, pengusaha perkebunan asal Malang.



Haryo Sulistyarso
Pengamat Transportasi ITS
Surabaya

Pengusaha perkebunan yang memiliki armada angkut truk sendiri tersebut menjelaskan, negara-negara maju menciptakan generasi-generasi mesin yang baru dengan gas buang yang rendah. Tujuannya tak lain agar bisa menekan zat berbahaya yang ujungnya menciptakan teknologi ramah lingkungan. "Khusus di Indonesia, semua tergantung kebijakan pemerintah. Jika memang berani, tinggal diberlakukan saja," tambahnya.

Bila melihat ke belakang, di Indonesia baru menerapkan standar emisi Euro 2 pada 2007. Padahal di negara maju seperti di Jerman sudah digunakan pada tahun 1990. Bahkan di beberapa negara di Eropa saat ini standar emisi yang digunakan sudah Euro 6. Dengan demikian, jika berkiblat di negara Eropa, Indonesia sudah sangat tidak kompetitif karena Euro 3 baru masuk pada awal tahun 2015, sementara di negara lain telah mencapai Euro 6. Rudy memprediksi Indonesia mungkin baru bisa menerapkan Euro 6 pada tahun 2050.

Kondisi yang terbilang dilematis, sebab tidak bijak jika membandingkan dengan negara-negara di Eropa karena banyak faktor yang tak sebanding. Salah satunya, Indonesia hanyalah sasaran pasar produksi otomotif, sementara negara Eropa merupakan produsen. Karena itu, di atas kertas Indonesia banyak ketinggalan dari sisi teknologi dan daya saingnya.

"Sulit rasanya menerapkan aturan emisi gas buang di Indonesia. Pasti tidak bisa. Karena banyak komponen seperti pelumas dan fasilitas penunjang lainnya masih belum siap. Sekalipun hanya untuk kota-kota besar seperti Jakarta masih belum bisa karena di sana juga masih banyak truk yang beroperasi standar emisinya masih di bawah Euro 2 sehingga memaksa para pengusaha angkutan untuk membeli truk baru yang berstandar Euro 3," tutur Rudy.

Rudy Subagio
Pengusaha Perkebunan
asal Malang



Indonesia Masih Euro 2

Euro atau *European Emission Standards* merupakan batas ideal emisi gas buang versi Eropa. Level terakhirnya kini Euro 6. Tiap empat atau lima tahun sekali standar ini direvisi dengan ketentuan yang lebih ketat. Standar emisi Eropa mengatur batas-batas yang diperbolehkan dari kandungan gas buang dari kendaraan kendaran baru yang dijual di negara-negara Uni Eropa.

Indonesia saat ini masih memberlakukan ketentuan

standar Euro 2 berdasarkan Keputusan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 141/2003 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Tipe Baru yang efektif berlaku sejak 2007. Pada saat ini, kadar emisi yg diatur adalah *Nitrogen Oxide (NOx, Total hydrocarbon (THC), Non-methane hydrocarbon (NMHC), Carbon Monoxide (CO)* dan partikel lainnya pada hampir semua jenis kendaraan, termasuk mobil, truk, kereta api, traktor

(atau alat berat lainnya), tongkang, namun tidak termasuk di dalamnya kapal laut dan pesawat udara.

Tiap jenis kendaraan berlaku standar yang berbeda. Kendaraan memenuhi standar ditentukan dengan menjalankan mesin dengan urutan tes yang telah diatur di dalam *European Emission Standards*. Kendaraan yang tidak memenuhi persyaratan standar tidak boleh dijual di negara Uni Eropa, tapi standar tersebut tidak berlaku pada kendaraan yang telah ada sebelum peraturan berlaku.

Larang Truk Tua

Menurut Stefan dari *Asian Truckers*, truk tua seperti Mercedes 911 masih melintas di jalanan Malaysia. "Hal itu memungkinkan karena negara tersebut masih menggunakan standar Euro 2," katanya. Berbeda dengan Singapura. Singapura sekarang menggunakan standar Euro 5 karena itu negara ini melarang keras penggunaan truk tua.

Berdasarkan rilis yang dikeluarkan National Environment Agency's Singapore, Singapura akan memberlakukan penggunaan standar Euro 6 mulai 1 September 2017. Tujuan utamanya adalah meningkatkan kualitas udara akibat emisi kendaraan. Sama halnya dengan Singapura, Hong Kong juga menerapkan Euro 5 untuk semua jenis kendaraan mulai Juli 2012 guna meningkatkan kualitas udara dan kesehatan masyarakat akibat polusi udara.

Sebagai upaya mengganti truk tua yang dimiliki para pengusaha, Pemerintah Hong Kong memberikan insentif untuk peremajaan truk. Selain itu, sesuai rilis di situs Pemerintah Hong Kong disebutkan, negara itu tidak akan mengeluarkan izin kendaraan yang berusia 15 tahun ke atas mulai 1 Februari 2014. "Sementara itu, Thailand memberlakukan standar emisi Euro 4, karena itu truk yang digunakan relatif baru," imbuh Stefan.



Indonesia baru menerapkan standar emisi Euro 2 pada 2007. Padahal di negara maju seperti di Jerman standar emisi Euro 2 sudah digunakan pada tahun 1990.

EU EMISSION STANDARDS UNTUK HEAVY DUTY DIESEL ENGINES, G/KWH (SMOKE IN M⁻¹)

Sumber: www.dieselnet.com

TIER	DATE	TEST CYCLE	CO	HC	NOX	PM	SMOKE
Euro I	1992, < 85 kW	ECE R-49	4.5	1.1	8	0.612	
	1992, > 85 kW		4.5	1.1	8	0.36	
Euro II	Oct-96	ECE R-49	4	1.1	7	0.25	
	Oct-98		4	1.1	7	0.15	
Euro III	October 1999 EEVs only	ESC & ELR	1	0.25	2	0.02	0.15
	Oct-00	ESC & ELR	2.1	0.66	5	0.1	
0.13*	0.8						
Euro IV	Oct-05		1.5	0.46	3.5	0.02	0.5
Euro V	Oct-08		1.5	0.46	2	0.02	0.5
Euro VI	Jan-13		1.5	0.13	0.5	0.01	



Secara rasio, jumlah uji KIR di berbagai daerah tergolong kurang, sebab uji berkala pada umumnya diperuntukkan bagi angkutan penumpang.

UJI KIR HANYA FORMALITAS

Teks: Abdul Wachid
Foto: Giovanni Versandi

Musibah truk tronton maut yang menyebabkan kecelakaan beruntun di Jalan Veteran, Gresik, pada pertengahan Oktober 2014, diketahui ternyata truk sudah lama tidak melakukan uji kendaraan bermotor (KIR), yakni selama enam tahun. Hal ini diketahui dari hasil pemeriksaan kendaraan yang dilakukan Dinas Perhubungan Jawa Timur. Dalam temuannya buku uji KIR truk tersebut berlaku sampai 19 September 2008.

Kondisi truk pun dinilai tidak layak dan tua. Selang yang menuju sumbu roda depan, putus sehingga cairan rem tidak mengalir ke sumbu roda depan. Artinya, rem depan tidak berfungsi dengan baik. Hasil pemeriksaan menyebutkan truk memuat 25 ton semen. Ada pun berat kendaraan 6,37 ton. Dengan demikian, berat total mencapai 31,73 ton. Padahal jumlah berat yang diizinkan hanya 18 ton, artinya kelebihan 13,73 ton.

Dengan kelebihan muatan itu, truk melaju di jalan yang menurun tajam. Akibatnya, truk memiliki daya dorong

ke depan dan rem tidak berfungsi dalam posisi menurun. Kendaraan pun sulit dikendalikan. Berdasarkan kasus tersebut diketahui masih minimnya kesadaran pengusaha truk untuk melakukan uji KIR. Tak hanya itu, Dinas Perhubungan dan Kepolisian setempat dinilai tidak bisa mencegahnya.

"Di Indonesia uji KIR hanya sekedar formalitas karena masih banyak kekurangan yang belum dibenahi. Apalagi lokasi uji KIR tidak menyesuaikan pertumbuhan kendaraan yang meningkat tiap tahunnya sehingga terjadi penumpukan truk sampai berhari-hari," kata Haryo Sulistyarso, Pengamat Transportasi Institut Teknik Sepuluh Nopember Surabaya.

Sebetulnya, uji KIR cukup membantu dalam pengendalian truk tua dan truk yang layak beroperasi. Namun, di lapangan banyak standar pengecekan truk layak tak terpenuhi secara maksimal. Padahal di atas





kertas regulasi uji KIR yang ada di Indonesia tergolong baik karena telah mengadopsi dari standar uji KIR internasional. "Kelemahan di negara kita hanya pada lemahnya pengawasan dan terbatasnya sarana penunjang, termasuk akurasi pengecekan," tambah Haryo.

Secara rasio, jumlah uji KIR di berbagai daerah tergolong kurang, sebab uji berkala pada umumnya diperuntukkan bagi angkutan penumpang. Dengan

begitu, layanan uji KIR akan tidak berjalan maksimal karena masing-masing kendaraan tidak diperiksa detail kondisi kelayakannya. Kawasan Surabaya hanya memiliki dua tempat uji KIR. Padahal, terdapat sekitar 200 ribu kendaraan angkutan barang yang tiap tahunnya hanya dilayani dua tempat uji KIR tersebut.

Secara teoritis, per hari dua tempat uji KIR harus memeriksa sekitar 200 kendaraan. Dengan

jam kerja 10 jam per hari, maka per jamnya petugas harus memeriksa sekitar 20 kendaraan. Perhitungan teknisnya berarti satu buah kendaraan hanya diperiksa sekitar enam menit sampai delapan menit. Kondisi yang tidak realistis dengan tempat, petugas, dan alat yang terbatas sudah barang tentu hasil uji KIR tidak maksimal.



PERBANYAK LOKASI UJI KIR

Kurangnya tempat uji KIR akan merugikan pengusaha angkutan karena terjadi penumpukan kendaraan seperti yang terjadi di Balai PKB Cilincing, Jakarta Utara

Kurangnya tempat uji KIR akan merugikan pengusaha angkutan karena terjadi penumpukan kendaraan dan mengharuskan truk untuk menginap beberapa hari. Hal pun akhirnya itu terjadi di Jakarta setelah ditutupnya Balai Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Kedaung Kali Angke, Jakarta Barat pada Juli 2014. Kini tempat uji KIR kendaraan bermotor di Jakarta tinggal tiga tempat, yaitu di Balai PKB Ujung Menteng (Jakarta Timur), Balai PKB Cilincing (Jakarta Utara), dan Balai PKB Pulogadung (Jakarta Timur).

Ditutupnya Balai Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) Kedaung Angke Jakarta Barat berdampak pada Balai PKB lainnya, termasuk dampak kemacetan mengular, seperti yang terjadi pada Balai PKB Cilincing, Jakarta Utara. Hal itu membuat para sopir truk sengsara. Mereka harus antri, bahkan menginap di PKB Cilincing.

"Uji KIR harusnya diperluas. Tempat uji KIR di Jakarta harus didirikan 10 lagi agar petugas mempunyai waktu untuk memeriksa truk. Baik truk tua maupun baru harus diperiksa secara maksimal. Ironisnya, sekarang satu tempat uji KIR malah ditutup sehingga membuat banyak truk antri satu hari sebelumnya. Ini kan tidak fair. Selalu dunia usaha angkutan barang dibebani banyak masalah, bukan dibantu pemerintah," kata Heru Karjanto, pengusaha asal Rembang.

Heru kemudian pun menyayangkan tentang kebijakan Pemerintah DKI Jakarta yang akan segera menerapkan usia truk. Menurutnya, Indonesia harus mencontoh Malaysia. Di Malaysia truk tua dibebaskan beroperasi. Tidak ada batasan usia dan jarak tempuh operasional, tetapi Malaysia lebih mengutamakan pengawasan uji KIR secara ketat. "Pemerintah Malaysia memahami jika masing-masing pengusaha trucking memiliki pangsa pasar berbeda, sehingga jika membatasi usia truk maka akan mematikan pengusaha trucking kecil," tambahnya.

TINJAU ULANG BATAS USIA



Di negara maju seperti Eropa, umur teknis truk tak semata berdasarkan usia saja, tetapi juga mempertimbangkan jarak tempuh (kilometer) yang telah dicapai truk. Hal itu yang perlu dievaluasi di Indonesia. Dalam hal ini, pada saat uji KIR terkadang ketika pengecekan, jarak tempuh masih bisa diakali.

Selain itu, bisa dilihat dengan mengecek kinerja mesin, dalam hal ini masa pemakaian mesin. Jarak tempuh truk yang pendek tidak lantas membuat kondisi mesin tidak mengalami penurunan kinerja. Faktor kemacetan yang berakibat pada waktu tempuh lebih lama turut memengaruhi kinerja mesin. Sebagai contoh, truk barang dengan rute Surabaya-Malang mengalami kemacetan di jalan dibandingkan truk barang dengan rute Surabaya-Semarang tanpa terkendala macet, kinerja mesin truk barang

dengan rute Surabaya-Semarang tanpa terkendala macet cenderung lebih baik.

Rata-rata investasi atau perhitungan depresiasi truk di Indonesia dihitung tujuh tahunan dengan kondisi normal. Jarak tempuh operasional truk untuk luar kota rata-rata maksimum 600-700 km per hari dengan kemacetan normal. Dengan demikian, dalam sebulan satu truk bisa mencapai 18 ribu km khusus truk yang beroperasi nonstop. Padahal jika diakumulasi, batas usia kendaraan hanya mencapai 200 ribu-250 ribu km.

Di luar negeri, usia produktif truk dinilai hanya mampu bertahan pada usia lima tahun. Karena pada usia lima tahun kinerja dan efisiensi kendaraan sudah menurun. "Khusus di Singapura tidak relevan jika dibandingkan dengan Indonesia, karena secara geografis jarak tempuh di sana tergolong pendek dan tidak terkendala macet. Sementara di Jepang lebih pada faktor bahwa negara tersebut merupakan produsen truk terbesar di Asia. Faktor bisnis menjadi salah satu pertimbangan usia truk di sana hanya lima tahun," papar Haryo.

Untuk mengurangi populasi truk lama tidak harus dengan cara paksa membatasi usia truk, pemerintah bisa mengurangi perlahan dengan cara memperbesar pajak. Makin lama usia produksi truk, makin mahal pajak tahunan yang dikeluarkan pengusaha truk. "Pengusaha juga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan pengemudi lain. Jangan berpikir untung saja. Karena nyawa taruhannya jika truk celaka," tutupnya.



BEBAN TINGGI TRUK TUA

Teks: Sigit Androyono
Foto: Giovanni Versandi



Perawatan Rutin untuk truk lama ataupun baru akan mendisiplinkan uptime truk sendiri.

Persaingan antara perusahaan angkutan yang menggunakan truk lama dan truk baru dinilai tak sehat. Direktur PT Lookman Djaja, Kyatmaja Lookman mengatakan, perbedaan truk lama dan truk baru adalah biaya perolehannya pada saat ini. Truk lama mungkin sudah kembali modal alias BEP. Sedangkan truk baru masih ada beban modal yang harus dikembalikan. "Sebagai contoh, truk lama harga Rp 300 juta sudah lima tahun jalan dan modal sudah kembali, tentunya sudah tidak ada biaya modal yang harus ditanggung lagi. Anggap saja per tahun harus kita kembalikan Rp 60 juta selama lima tahun itu. Jika truk baru dengan harga yang sekarang sudah lebih mahal bilang saja Rp 500 juta, tentunya biaya yang ditanggung masih ada sekitar Rp 100 juta tahun ini," jelasnya. Sebagian kalangan menilai, perbedaan ini menciptakan perang harga yang tak fair.

Truk lama tentu sudah bukan investasi yang bagus. Kyatmaja berpendapat, biaya pemeliharaan truk lama lebih tinggi daripada truk baru. Truk baru hanya menanggung *fast moving* item dalam hal ini *service* ringan dan ketika truk sudah lama beroperasi tentunya biaya pemeliharaan akan makin tinggi. "Ini belum dihitung waktu yang dihabiskan untuk perbaikan. Jadi sekarang tinggal biaya pemeliharaan ditambah waktu dibandingkan dengan biaya balik modal," tambah pria lulusan Australia ini.



Saat ini, biaya modal masih lebih tinggi apalagi jika ditambahkan bunga *leasing*. Karena itulah, banyak pengusaha masih memakai truk lama. Bagi pengguna truk lama, pengusaha harus juga memikirkan nilai penyusutannya selama umur manfaat truk.

“Biasanya depresiasi kendaraan itu sekitar delapan tahun. Karena pada saat itu, kendaraan dalam keadaan tertentu waktunya diganti total, tapi hal ini tergantung perawatan,” ujar Kyatmaja.



Pada kendaraan seperti *tractor head*, jika tidak dirawat secara seksama, umur masa ganti suku cadang bisa tiga tahun. Lukito S., *Chief Engineer* PT Pelangi Nusantara Power menjelaskan, jenis kendaraan ini sebenarnya sangat mudah dalam perawatan tetapi jika tidak rutin dirawat, beberapa suku cadang besarnya bisa rusak parah dalam beberapa waktu. Hal ini tentu sangat merugikan pengusaha. Misalnya, *dump truck* nilai penyusutannya bisa hanya tiga tahun. Karena pada waktu itu, menurut Kyatmaja, sebagian suku cadang *dump truck* sudah jadi besi tua karena banyak komponen yang rusak karena truk dipaksa bekerja keras.

Kendaraan dengan penggunaan normal, nilai penyusutannya mencapai Rp 700 ribu s.d. Rp 1 juta per km dan bisa berumur 8-10 tahun. Setelah melewati umur ekonomisnya, mesin harus *service* berat, seperti *service* sasis dan sistem rem harus diganti. Tanpa melalui perbaikan besar, biasanya akan mengorbankan keselamatan. “Memang banyak komponen truk yang mungkin masih berfungsi tetapi ketika sudah mencapai masa ekonomisnya, komponen tersebut tidak akan berfungsi baik 100%. Sehingga pada usia belasan tahun tanpa melalui pemeriksaan ketat, tidak mengherankan jika banyak truk yang mengalami rem blong, sasis patah, as roda patah, dan mesin rusak,” kata Kyatmaja.

BIAYA LAIN HARUS DIPERHITUNGKAN

Pengusaha sendiri yang akan merugi jika truk masuk bengkel dalam waktu lama. Waktu *service* seperti itu memang tidak pernah diperhitungkan, walaupun seharusnya bisa diperhitungkan. Contohnya, pajak STNK yang dibayarkan satu tahun sekali tidak akan berhenti meski truk rusak, sama halnya dengan KIR dan surat-surat lainnya dalam proses perpanjangan dan perizinan yang umum pada kendaraan komersial.

Selain itu, ketika kendaraan

rusak di tengah jalan, akan timbul risiko muatan atau suku cadang yang dicuri. Truk yang rusak juga memerlukan tempat untuk perbaikan dan pengamanan serta mekanik yang tepat untuk memperbaiki dan tentunya semua ini membutuhkan biaya yang makin lama makin mahal.

Truk yang rusak ketika membawa barang juga akan berpengaruh ke *service level* yang diberikan perusahaan kepada konsumen, akibatnya kepuasan pelanggan menurun.

Menurut Kyatmaja, truk rusak juga berpengaruh ke utilisasi kendaraan. Misalnya, dalam kondisi normal selama sebulan truk bisa berjalan delapan *trip*, setahun 96 *trip*. Ketika truk rusak selama tiga bulan, akan berimbas ke penghasilan perusahaan atas unit rusak tersebut.

Bagi pengusaha, selain biaya kerugian akibat kerusakan, ada biaya lain, yaitu biaya uji coba. Uji coba bisa terjadi karena mekanik perusahaan tidak kompeten untuk mengerjakan perbaikan kendaraan. Salah satu jenis truk yang rawan gagal adalah truk *built up* eks-Jepang. Mekanik mengatakan sudah memperbaiki kendaraan dengan benar menggunakan suku cadang yang ada di pasaran. Tetapi yang terjadi malah tidak memperbaiki pokok permasalahan sehingga perbaikan harus dilakukan berulang-ulang untuk hal yang sama.

"Jika perbaikan itu dilakukan di tempat terkontrol seperti di bengkel perusahaan, ya baik-baik saja. Yang kita khawatirkan, setelah selesai diperbaiki truk mengalami kecelakaan di jalan karena ada komponen yang tidak berfungsi dengan baik," katanya.

Mekanik tidak kompeten juga menjadi masalah di hampir seluruh perusahaan pengangkutan. SDM tidak kompeten merupakan blunder terbesar pengusaha angkutan. Sebagian besar mekanik belajar autodidak. Jumlah mekanik juga sangat menentukan karena truk tua bisa rusak kapan saja dan di mana saja. Mekanik yang terlalu

banyak akan membebani keuangan perusahaan, sedangkan mekanik terlalu sedikit akan lebih banyak membuang waktu yang diperlukan untuk memperbaiki truk karena antrian perbaikan.

Selain mekanik, satu lagi problem yang mengikuti pengguna truk lama, yaitu ketersediaan suku cadang. Menurut Direktur PT Chakra Jawara, Wisjnu Wardhana Trimulyono, hal termudah yang bisa dilakukan adalah menggunakan suku cadang truk lain atau dalam istilah bengkel, kanibal. Tiap suku cadang punya standar internasional yang sifatnya dijual umum. Dari situ pengusaha tinggal memilih saja spesifikasi yang sama tanpa harus melewati ATPM. "Tentu saja perhatikan ukuran dan toleransi lain yang harus sesuai dengan tipe kendaraan," jelasnya.

Hal ini sebenarnya yang harus menjadi PR pemerintah, menurutnya, mereka tidak bisa menghilangkan seluruh penjualan suku cadang truk lama, yang bisa yaitu mengurangi persentase peredaran di pasaran. Sebab jika dibiarkan masalah ini berlarut, Indonesia bisa menjadi tempat *dumping spare part* truk bekas seperti di negara tetangga.

Kyatmaja menambahkan, pengusaha juga bisa menggunakan suku cadang yang tidak orisinal. Walaupun ini berdampak ke banyak hal, seperti usia perbaikan akan lebih sering karena suku cadang asli bisa bertahan lima tahun sedangkan suku cadang imitasi umurnya lebih pendek. Suku cadang imitasi mungkin akan merusak komponen yang lain. Contoh, penggantian kampas kopling imitasi





▲ Truk tua yang melewati umur ekonomisnya, mesin harus di-service berat, seperti service sasis dan sistem rem harus diganti.



akan merusak dekrup dan roda gila. Suku cadang imitasi juga mungkin menyebabkan kecelakaan karena bagiannya tidak berfungsi dengan baik. Tetapi penggunaan suku cadang imitasi masih dimaklumi untuk hal yang tidak bersifat mekanis seperti spion, lampu, atau aksesoris lain.

Truk yang minim perawatan serta penggunaan melebihi kapasitas kendaraan jelas sekali memperpendek *up time* truk. Selain itu juga, gas buang truk lama akan menyebabkan polusi udara. Performa mesin truk lama bisa dipastikan tidak berfungsi maksimal sehingga emisi gas buang akan meningkat. "Seperti *ring piston*, lama kelamaan akan aus dan *nossel* juga akan timbul kerak, *injector pump* juga akan ada kerak, menyebabkan pembakaran yang kurang sempurna sehingga emisi gas buang truk tua akan meningkat," kata Kyatmaja.

Selain itu, teknologi truk baru sudah menggunakan komponen tambahan seperti *turbo intercooler* menyebabkan emisi yang lebih rendah sedangkan truk tua tidak ada. Truk tua dengan emisi gas buang tinggi akan berdampak ke perubahan iklim dan tidak ramah lingkungan.

"Truk lama di negara kita sangat jarang melalui proses pengecekan total yang berguna untuk proses rekondisi dan umur komponen kendaraan sering dipaksakan sampai rusak. Sekali lagi, kembali pada kesadaran pemilik usaha pengangkutan untuk merawat dan rutin uji laik jalan di dinas perhubungan terkait," tutupnya.



Perlu Kesadaran Pengusaha Angkutan Barang

Teks: Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi

Kebijakan mengenai angkutan jalan untuk semua pengendara bersumber pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas. Salah satu turunan dari UU tersebut adalah Peraturan Pemerintah No. 55 tahun 2012 tentang Kendaraan.

Dalam PP tersebut berisi tentang pengawasan muatan barang dan orang, disebutkan pengemudi dan/atau perusahaan angkutan umum dan barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

Tetapi sayang sekali, praktik di lapangan tidak seperti yang diharapkan. Pemerintah sudah gencar menggelar operasi gabungan.



PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 12

1. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus sesuai dengan peruntukannya, memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan kelas jalan yang dilalui.
2. Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dibuat dan/atau dirakit di dalam negeri serta diimpor, harus sesuai dengan peruntukan dan kelas jalan yang akan dilaluinya serta wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
3. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR

Pasal 13

1. Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di jalan wajib diuji.
2. Pengujian sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) meliputi uji tipe dan/atau uji berkala.
3. Kendaraan yang dinyatakan lulus uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diberikan tanda bukti.
4. Persyaratan, tata cara pengujian, masa berlaku, dan pemberian tanda bukti sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan ayat (3) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Dalam Undang-undang sampai saat ini belum ada aturan mengenai batasan usia truk.

Moh. Chisjqi selaku Wakil Sekjen Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia mengatakan, "Operasi dengan aparat kepolisian, sudah kami gelar beberapa kali dalam satu bulan tetapi ada saja pelanggar yang melakukan kesalahan yang sama." Dari operasi yang digelar, pelanggaran terbanyak adalah modifikasi dan tidak uji KIR secara rutin. Pelanggaran sejenis modifikasi bisa membuat truk mampu memuat

melebihi JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan). Pelanggar jenis ini biasanya adalah truk angkutan hasil tambang, konstruksi, dan perkebunan yang terkena tilang overtonase. Berbeda dengan angkutan *consumer goods* yang lebih tertib dikarenakan teknik pemuatan yang memiliki standar," ungkapnya. Sedangkan untuk kendaraan yang tidak uji KIR lebih kurang sama. Tetapi, lebih banyak didominasi truk tua.

Selain itu, dalam pelaksanaannya, tindakan operasi terhadap pelanggaran pengujian tetap diberlakukan selama semua kendaraan yang ada di jalan memiliki surat keabsahan keterangan lolos uji maupun laik jalan sesuai aturan pada Undang Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 12 dan 13.

Dari hasil pengujian tersebut, kendaraan angkutan barang dapat memberikan kenyamanan pelayanan ditinjau dari kondisi kendaraan. Ini sesuai dengan ketentuan dalam pasal 150 dan Pasal 168 Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang kendaraan dan pengemudi maka Dinas Perhubungan berkewajiban menerbitkan buku uji yang berisi sebagai berikut.

PASAL 150

1. Kendaraan bermotor, kereta gandengan dan kereta tempelan, yang telah dinyatakan lulus uji berkala, diberikan tanda bukti lulus uji berupa buku dan tanda uji berkala yang berlaku di seluruh wilayah Indonesia.
2. Buku uji berkala sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sekurang-kurangnya berisi data mengenai :
 - a. Nomor uji kendaraan;
 - b. Nama pemilik;
 - c. Alamat pemilik;
 - d. Merek/tipe;
 - e. jenis;
 - f. tahun pembuatan/perakitan;
 - g. isi silinder;
 - h. daya motor penggerak;
 - i. nomor rangka landasan kendaraan bermotor;
 - j. nomor motor penggerak/mesin;
 - k. berat kosong kendaraan;
 - l. jumlah berat yang diperbolehkan dan atau jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan untuk mobil barang dan mobil bus;
 - m. jumlah berat yang diizinkan dan atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan untuk mobil barang dan mobil bus;
 - n. konfigurasi sumbu roda;
 - o. ukuran ban teringan;
 - p. kelas jalan terendah yang boleh dilalui;
 - q. ukuran utama kendaraan;
 - r. daya angkut;
 - s. masa berlakunya;
 - t. bahan bakar yang digunakan;
 - u. kode wilayah pengujian,
3. Tanda uji sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) berisi data mengenai :
 - a. kode wilayah pengujian;
 - b. nomor uji kendaraan;
 - c. masa berlaku.
4. Buku dan tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuat dari bahan yang mempunyai unsur-unsur pengamanan

PASAL 168

1. Setiap mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang telah lulus uji berkala dilengkapi dengan tanda samping.
2. Tanda samping mobil bus, mobil barang, dan kendaraan khusus sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sekurang-kurangnya memuat keterangan mengenai:
 - d. berat kosong kendaraan;
 - e. jumlah berat yang diperbolehkan dan jumlah berat yang diizinkan untuk kendaraan bermotor tunggal;
 - f. jumlah berat yang diperbolehkan, jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan, jumlah berat yang diizinkan, dan jumlah berat kombinasi yang diizinkan untuk kendaraan bermotor yang dirangkaikan dengan kereta tempelan atau kereta gandengan;
3. Tanda samping kereta gandengan dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) sekurang-kurangnya memuat keterangan mengenai:
 - a. berat kosong kereta gandengan atau kereta tempelan;
 - b. jumlah berat yang diperbolehkan dan jumlah berat yang diizinkan;
 - c. daya angkut barang;
 - d. masa berlaku surat dan tanda uji;
 - e. kelas jalan terendah yang boleh dilalui.



Moh. Chisjriel, Wakil
Sekjen Ikatan Penguji
Kendaraan Bermotor
Indonesia

Chisjriel menambahkan, dalam UU memang belum ada mengenai batasan usia truk. Praktik di lapangan sebenarnya sangat tergantung pada pengusaha angkutan yang tertib untuk uji KIR sesuai Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 pasal 148 yang berbunyi sebagai berikut.

1. Setiap kendaraan bermotor jenis mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) huruf c, d dan e, kereta gandengan dan kereta tempelan, dan kendaraan umum yang dioperasikan di jalan, wajib dilakukan uji berkala.
2. Masa uji berkala sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), berlaku selama enam bulan.

Pengusaha harus rutin tiap enam bulan membawa kendaraan ke tempat pengujian untuk mendapat sertifikasi. Sedangkan komponen pengujiannya adalah seperti yang tertulis pada Keputusan Menteri Perhubungan No 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor pada pasal 7, yaitu

1. Komponen uji tipe kendaraan bermotor dalam keadaan lengkap, sekurang- kurangnya meliputi:
 - a. uji rem utama dan rem parkir;
 - b. uji lampu utama;
 - c. uji radius putar;
 - d. uji speedometer;
 - e. uji/pemeriksaan konstruksi (fisik dan fungsi perlengkapan kendaraan bermotor);
 - f. uji emisi gas buang;
 - g. uji tingkat suara klakson;
 - h. uji/pengukuran berat kendaraan;
 - i. uji kincup roda depan;
 - j. uji/pengukuran dimensi;
 - k. uji posisi roda depan;
 - l. uji prestasi/performansi;
 - m. uji jalan/kemampuan jalan;
 - n. uji/pengukuran penghapus kaca depan;
 - o. uji sabuk keselamatan;
 - p. uji suspensi;
 - q. uji kebisingan;
 - r. uji lain, yang disesuaikan dengan perkembangan teknologi kendaraan bermotor.
2. Untuk tahap awal berdasarkan perkembangan industri kendaraan bermotor di dalam negeri, pelaksanaan komponen uji tipe kendaraan bermotor hanya dilakukan terhadap komponen sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf a sampai dengan huruf m.
3. Komponen uji tipe kendaraan bermotor dalam bentuk landasan (*chassis engine*), sekurang-kurangnya meliputi:
 - a. uji rem utama dan rem parkir;
 - b. uji radius putar;
 - c. uji speedometer;
 - d. uji/pemeriksaan konstruksi;
 - e. uji emisi gas buang;
 - f. uji tingkat suara klakson;
 - g. uji kincup roda depan;
 - h. uji/Pengukuran berat landasan;
 - i. uji lampu;
 - j. uji lain, yang disesuaikan dengan perkembangan teknologi kendaraan bermotor.



Subagio Utomo SH, MM,
Kepala Bidang Pengendalian
dan Operasional Dishub Kota
Surabaya

Dengan beberapa aturan yang mengikat, harapan Dinas Perhubungan, masyarakat bisa terbuka dan sadar bahwa di balik gencarnya mengadakan operasi bukanlah karena efek jera atau pendapatan dari denda melainkan bahaya yang ditimbulkan.

Subagio Utomo, selaku Kepala Bidang Pengendalian dan Operasional Dinas Perhubungan Kota Surabaya menegaskan, tiap kendaraan bermotor berpotensi untuk menimbulkan kecelakaan. Maka sesuai UU, kendaraan yang beroperasi di jalan baik itu pribadi, muatan orang dan angkutan barang harus memiliki sertifikasi laik jalan.

Filosofi di balik uji laik jalan menurut Subagio adalah *pertama*, memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan di jalan. "Alasan pertama juga tidak mesti menjamin keselamatan bersama. Ini juga tetap tergantung pemilik perusahaan angkutan agar mau merawat kendaraan. Maka dari itu kami dari perwakilan pemerintah berharap semua pihak sadar akan risikonya," tambah pria berkacamata ini.

Selama suatu kendaraan telah lolos uji laik jalan, mereka juga bisa beroperasi di jalan dengan aman. Meskipun truk sudah tua tetapi pemilik usaha tetap memberikan perawatan yang rutin dan maksimal, kendala di jalan tidak akan ditemui.

Alasan kedua adalah melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran lingkungan yang muncul dari beroperasinya kendaraan bermotor. Ini tergantung pada emisi gas buang dari kendaraan. Mengenai ambang emisi batas gas buang kendaraan bermotor lama telah diatur dalam Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup No. 5 tahun 2006 tentang Ambang Batas Emisi Gas Buang Kendaraan Bermotor Lama Khususnya Roda Empat.

Kategori	Tahun Pembuatan	Parameter			Metode Uji
		CO (%)	HC (ppm)	Opasitas (% HSU)	
Berpenggerak motor bakar cetus api (bensin)	< 2007	4.5	1200		<i>Idlev</i>
	≥ 2007	1.5	200		
Berpenggerak motor bakar penyalaaan kompresi (diesel)	< 2010			70	Percepatan Bebas
	≥ 2010			40	
	< 2010			70	
	≥ 2010			50	
- GVW < 3.5 ton					
- GVW > 3.5 ton					

CO = Karbon Monoksida | HC = Hidokarbon ppm

ppm = *part per million* | HSU = *Hartridge Smoke Unit* (persentase kepekatan gas buang)



Pemerintah sudah gencar menggelar operasi gabungan, tetapi praktek di lapangan tidak seperti yang diharapkan.

Jika kendaraan yang berada di luar batas ketentuan tersebut berarti ada pelanggaran. Kendaraan lama sangat rentan memiliki emisi gas buang yang buruk. Ini akibat dari suku cadang yang tidak diganti dan kurangnya perawatan rutin.

Dari hal ini jelas kerugian akan ditanggung bersama dan melibatkan kerugian pada pengguna jalan lain hanya karena sebab sepele, tidak uji KIR. "Jadi pemerintah sudah memberikan fasilitas pengujian rutin dan bengkel resmi yang disediakan oleh pihak ATPM, tinggal kesadaran pengusaha agar truk lama yang dimiliki tetap bisa memberikan pendapatan pada perusahaan, bukannya masalah akibat kecelakaan atau kerusakan mendadak," imbuhnya.



Wisjnu Wardhana Trimulyono
Direktur PT Chakra Jawara

KEAMANAN TAK BISA DITAWAR

Teks: Abdul Wachid
Foto: Giovanni Versandi

Perdebatan tentang keberadaan truk tua turut menjadi isu menarik dalam acara Indonesia Truckers Club *TalkBiz by TruckMagz* akhir November lalu di Surabaya. Sebagian pengusaha setuju bila usia truk dibatasi. Sementara sebagian pengusaha lain berpendapat, yang diperlukan adalah penyesuaian tarif antara pengusaha truk lama dengan truk baru.

Selama ini pengusaha angkutan barang memiliki perhitungan berbeda dengan berbagai penyesuaian dalam penentuan tarif angkut. Pada umumnya, penentuan tarif angkut didasarkan pada jarak tempuh, volume dan berat dari muatan, risiko dan bahaya pengangkutan, dan ongkos lainnya. Kondisi ini menimbulkan perbedaan tarif 20 persen hingga 30 persen antar-pengusaha angkutan truk lama dengan truk baru. "Saya kira perlu disepakati penentuan tarif bawah dan tarif atas dengan perhitungan yang realistis. Pemerintah harus terlibat agar persaingan antar-pengusaha angkutan menjadi sehat terutama dalam hal tarif," ujar Wisjnu Wardhana Trimulyono, Direktur PT Chakra Jawara, Agen Tunggal Pemegang Merek IVECO.

Sementara terkait truk tua, dalam pengamatan Wisjnu, banyak truk yang beredar saat ini kondisinya sangat tua sekali, depresiasinya sudah nol bahkan minus. Untuk itu perlu adanya penengahan dari pemerintah secara bijaksana agar para pengusaha tidak merasa dirugikan. Pemerintah perlu menyasati keberadaan truk tua dengan membatasi trayek atau jarak operasional truk tersebut.

Pembatasan jarak bisa berdasarkan jumlah jaraknya (kilometer) atau dibatasi dalam satu kawasan saja, semisal trayek dalam kota, antar-kota dan antar-propinsi. Masing-masing trayek kemudian dibuat klasifikasi usia truk yang layak berdasarkan trayek. Makin pendek jarak tempuhnya, makin tua truk yang diizinkan beroperasi dan begitu sebaliknya.

Melalui aturan trayek tersebut dapat meminimalkan risiko kecelakaan truk akibat kondisi truk tidak layak dan meningkatkan efisiensi truk tersebut. Kepentingan masyarakat menjadi faktor utama keamanan menjadi sangat penting. Berkaca pada kejadian sebelumnya, truk tua yang memaksakan diri melakukan trayek jauh berpotensi mengalami kecelakaan dan mogok di jalan jauh lebih besar.

"Kita semua pasti tidak menginginkan ada lagi peristiwa truk menabrak rumah, misalnya. Atau, ketika truk mengalami mogok di tengah kota tentu secara langsung mengganggu aktivitas perekonomian," jelasnya.

Pertimbangan keamanan dalam menggunakan truk di beberapa

bidang pekerjaan tertentu malah tidak bisa ditoleransi. Bidang pekerjaan vital yang memerlukan tingkat keamanan yang tinggi, seperti di proyek minyak dan gas, pelabuhan, dan bendungan, truk yang digunakan harus yang sehat. Rata-rata usia truk yang digunakan untuk proyek-proyek tersebut maksimal berumur lima atau tiga tahun.

Dengan demikian masing-masing bidang pekerjaan memiliki skala prioritas yang berbeda dalam menentukan armadanya. Seperti halnya untuk pengangkutan yang tidak terlalu membutuhkan tingkat keamanan ekstra seperti kayu dan sejenisnya tak harus menggunakan armada berusia muda.

PEMBATASAN TONASE

Kebijakan lain yang perlu dilakukan pemerintah guna mengendalikan truk tua adalah membatasi muatan truk. Alasannya, penggunaan truk tua yang mengangkut muatan lebih dari batas maksimal akan membahayakan karena kemampuan daya angkut tersebut sudah pasti menurun. "Kalau biasanya mereka mengangkut lebih 31 ton. Tetapi ketika truk tua atau berusia di atas 10 tahun, daya angkut pasti berkurang. Kalau sudah begitu masih ditambah overtonase, harusnya truk tidak diizinkan untuk jalan. Umur boleh diperpanjang tetapi tonase harus diturunkan," papar Wisjnu.

Menurut Wisjnu, para pengusaha angkutan tidak bisa berpandangan secara sepihak bahwa keberadaan truk tua memberi

sumbangsih dalam perekonomian dalam negeri. Tetapi, mereka juga perlu menyadari terjadinya peristiwa kecelakaan dan mogoknya truk di jalan juga menghambat nadi perekonomian. "Semua harus berpikir faktor keamanan yang paling utama. Ini semua rumusan yang tidak bisa ditawar lagi jika ingin masalah ini selesai," tegasnya.

Sebagai ATPM, Wisjnu menganjurkan para pengusaha angkutan agar meremajakan armadanya. Dalam hal ini ATPM selalu objektif dengan menekankan kepada pengusaha angkutan tentang pentingnya faktor keamanan dalam penggunaan truk. "Kami tak ada kepentingan apa pun. Semuanya hanya untuk kepentingan bersama," tutupnya.



Pemerintah perlu menyasati keberadaan truk tua dengan membatasi trayek atau jarak operasional truk tersebut.



Perhatikan Hukum Timbal Balik

Muntjul Diamond Grup

Memulai bisnis dengan bengkel las, Kijantoro Purnomo berhasil membawa Muntjul Diamond Group berkembang dan memiliki tiga divisi utama; Diamond Safety Glass, Heavy Transport Manufacturer, dan Transport Car Carrier. Mengaku tidak pernah mengatur manajemen secara tegas, Kijantoro berpedoman pada hukum timbal balik dalam berbisnis: Jika suatu perusahaan mempersempit kesejahteraan karyawan yang memberikan semua pengabdianya, perusahaan tersebut lambat laun akan mengalami kesulitan pula.

Teks

Sigit Andriyono

Foto

Giovanni Versandi

Siapa yang mengira nama besar Muntjul Diamond Grup berawal dari sebuah bengkel las listrik bernama Muntjul yang berdiri di area seluas 100 meter persegi di Jalan Semarang Surabaya. Perusahaan yang memiliki tiga divisi utama, yaitu Diamond Safety Glass, Heavy Transport Manufacturer, dan Transport Car Carrier ini mempunyai pabrik dan bengkel besar di Jakarta. Sejatinya, kedua pabrik di dua kota; Surabaya dan Jakarta berkembang bersama dengan kapasitas produksi yang terus meningkat. Hanya karena perbedaan pasar yang lebih potensial, cabang Jakarta lebih tumbuh dibanding Surabaya.

Produk pertama karoseri Muntjul

Diamond adalah bak besi beserta gandengannya. Pada masanya, produk tersebut merupakan karoseri favorit, banyak pengusaha yang menggunakannya. Berbagai macam segmen bisnis menggunakan bak besi sebagai media pengangkutannya. "Saat itu banyak pengusaha yang pesan dari berbagai daerah di luar Surabaya," ungkap Kijantoro Purnomo yang memulai usaha semenjak usia 24 tahun. Menurutnya, bak besi sangat tangguh untuk trayek panjang. Muatan juga bisa bervariasi dalam satu perjalanan.

Sekitar tahun 1970-an muncul aturan baru dari Dinas Perhubungan bahwa pelaku overtonase akan ditindak tegas. "Karena biaya perbaikan jalan tinggi pemerintah mempertegas aturan yang sudah ada. Banyak pengusaha bingung bagaimana mengatasi masalah overtonase," ungkap Kijantoro menjelaskan awal munculnya tren pengangkutan menggunakan gandengan bak besi. Tahun 1974, kelas jalan kelas III, dengan total berat yang diperbolehkan 7,5 ton. Dari perhitungan teknis dapat dibagi kepala truk dengan berat 4-5 ton dan muatan 2,5 ton. Tetapi jika menggunakan gandengan, pengusaha *trucking* bisa menambah muatan 2,5 ton lagi di belakang. Total muatan yang bisa diangkut adalah 5 ton. Solusi ini dianggap cukup cerdas

oleh pengusaha pengangkutan. Karena memakai gandengan bisa memuat lebih dan tidak menyalahi aturan. Akhirnya banyak orang menggunakan gandengan sekaligus menjadikan perusahaan ini sebagai pionir produsen bak besi gandengan.

Meledaknya karoseri bak besi tahun 1974 menjadi titik balik perusahaan, apalagi bak besi mulai ramai digunakan di hampir seluruh kota-kota besar di Jawa. Salah satu proyek terbesar Muntjul Diamond adalah pemesanan bak sampah dari salah satu instansi pemerintah. Seluruh armada yang aktif mengangkut sampah, menggunakan produk Muntjul Diamond.

Rekor perusahaan yang luar biasa, produksi gandengan bisa mencapai 60-70 unit tiap bulan. Rahasia pengerjaan bak besi yang cepat menurut Kijantoro adalah pada sistem kerja. Ia menggunakan mal untuk produk massal. Sedangkan perusahaan lain masih menggunakan sistem konvensional berdasarkan pesanan. Ini keunggulan Muntjul Diamond, bekerja lebih cepat dan sistematis.

Misalnya ada pemesanan dengan ukuran khusus di luar mal, waktu pengerjaan juga tidak jauh berbeda, hanya mengubah sedikit ukuran, proses selanjutnya tetap sama. Mengenai material dan suku cadang saat itu juga tidak ada



Franklin Purnomo & Kijantoro Pornomo
Pendiri Diamond Grup

masalah. Apalagi barang bekas impor dari Singapura banyak masuk ke dalam negeri, jadi secara tidak langsung produksi makin cepat karena didukung importir barang bekas di kawasan Asia Tenggara. "Di samping perizinan barang impor masih mudah, importir ikut senang karena begitu barang sampai sini, karyawan saya langsung mengerjakan. Hampir tidak ada barang yang menumpuk di gudang," ujar Kijantoro yang memulai bengkel las bersama dua saudara kandungnya walaupun pada tahun

1997 akhirnya mengurus usaha masing-masing.

Produksi gandengan secara massal, berlangsung selama beberapa periode. Tetapi ada saja pihak-pihak yang merasa dirugikan. Komentar miring tersebar bahwa bengkel Muntjul dinilai menaikkan harga. Kijantoro, "Lha saya tidak pernah menaikkan harga, mereka (klien) sendiri yang membuat harga naik di pasaran," jelasnya membeberkan kondisi persaingan tahun 1970-an. Meskipun begitu, Kijantoro tetap kebanjiran order hingga akhirnya harus berpindah ke lokasi bengkel yang lebih luas di Jalan Semarang.

Sebagai pengusaha berpengalaman di bidang karesori, Kijantoro tidak pernah mengatur manajemen secara tegas. "Perkembangan perusahaan hingga tumbuh besar ya bisa dibilang jalan begitu saja," ungkapnyanya sambil tersenyum. Ini bukan berarti tanpa penataan yang rapi dan manajemen terpadu, sejak 1980-an sudah ada pembukuan dan *base design* untuk tiap produk.

Ketekunan dan Keuletan

Sifat tekun dan keuletan Kijantoro terasah sejak kecil. Tumbuh dari keluarga sederhana, menciptakan sosok yang mandiri dan kreatif dibanding teman sebayanya. Sejak usia SMP sudah muncul jiwa bisnis meskipun itu hanya layang-layang. Ketika dewasa pun ia bertekad untuk punya usaha sendiri. Bermodal dari menjual motor bekas, akhirnya ia bisa membeli mesin las, merekrut 300 karyawan dan membuka bengkel las. Dari situlah cikal bakal Muntjul Diamond Grup.

Perjalanan tanpa perjuangan sepertinya hanya ada dalam film dan novel. Perjuangan Kijantoro menghadapi krisis moneter tahun 1997 layak mendapat pujian. Saat itu demi kelangsungan perusahaan hampir 90% karyawan dirumahkan untuk mengurangi pengeluaran pabrik. Ia harus menjual rumah pribadi untuk memberi pesangon pada karyawan. Kijantoro tidak mau karyawan di-PHK tanpa pesangon, asalkan pabrik tetap berdiri ia rela

mengorbankan rumah.

Sebagai tinggal sementara, ia harus tinggal di rumah kontrakan selama lebih kurang lima tahun demi usaha yang harus dipertahankan. "Keluar dari sini, tiap karyawan harus memperoleh hak atas pengabdian mereka selama bertahun-tahun," ujar pria berusia 74 tahun ini. Meskipun sebelumnya perekonomian Indonesia

sedang bagus dan bisa dibilang tahun 1990-an adalah masa keemasan bagi Muntjul Diamond Grup, Kijantoro tidak mau karyawan keluar dari pabrik dengan rasa menyesal apalagi demo meminta pesangon. Awal tahun 2000 kondisi perekonomian mulai membaik, pabrik juga berangsur membenahi diri pasca-krisis moneter.



Produk tangki trailer milik Pertamina yang siap diantar



Hi-Blow trailer merupakan salah satu produk andalan Diamond Karoseri

Anggaplah Seperti Rumah Sendiri

Sikap Kijantoro yang terbuka dan menghargai sesama, membuat banyak karyawan yang keluar pekerjaan bukan karena pindah atau pensiun dini. "Meski saya sudah anjurkan mereka untuk pensiun, mereka tidak mau, alasannya karena ingin terus mengabdikan," ujarnya sambil tersenyum bercerita tentang kesetiaan karyawan. Sifat seperti ini yang membuat karyawan merasa dekat dan memiliki perusahaan. Kijantoro juga membuka lebar pintu ruang kerjanya untuk siapa pun mulai dari petugas kebersihan hingga manajer yang ingin sekadar cerita atau memohon bantuan.

"Saya pernah ditemui salah satu karyawan yang memerlukan bantuan keuangan. Ia meminjam sejumlah uang untuk kebutuhan rumah tangga. Saya tolak, tapi saya beri uang tunai separuh dari nominal yang ia minta. Saya tidak mau melihat karyawan tersiksa mengangsur pinjaman," tutur pria yang ramah dan murah senyum ini.

Prinsip Kijantoro adalah kalau karyawan punya tanggungan utang, akan ada beban perasaan ketika bertemu atau berpapasan, akhirnya mereka menjauh. Apalagi belum bisa melunasi sesuai janji, makin merasa minder saat kerja. Kijantoro tidak mau itu semua, ia ingin karyawannya bekerja dengan sepenuh hati dan menganggap perusahaan seperti rumah sendiri.

Kijantoro memiliki pendapat sendiri dan menjadi pedoman hingga sekarang, yaitu hukum timbal balik. Jika suatu perusahaan mempersempit kesejahteraan karyawan yang memberikan semua pengabdian, perusahaan tersebut lambat laun akan mengalami kesulitan pula.

Kini perusahaan dipegang Franklin Purnomo, anak lelakinya yang tinggal di Surabaya. Salah satu produk inovasi baru adalah tangki Hi-Blow untuk pengangkutan semen atau tepung. Beberapa produsen semen di Jawa banyak yang menggunakan tangki Hi-Blow milik Diamond.

““

Keunggulan Muntjul Diamond, bekerja lebih cepat dan sistematis.



Cerdas Memikat Pelanggan

CV Makmur Jaya

Bisnis suku cadang truk terus berkembang. Salah satu perusahaan yang ikut meramaikan bisnis ini adalah CV Makmur Jaya. Kejujuran dan menjaga kepercayaan konsumen menjadi kunci keberhasilan bisnis perusahaan ini. Ketepatan waktu, ketersediaan barang serta kepastian mutu barang menjadi komponen layanan yang paling dicari konsumen di perusahaan ini.

Teks

Abdul Wachid

Foto

Giovanni Versandi

Perkembangan industri otomotif dan komponen di Jawa Timur mengalami tren positif seiring meningkatnya bisnis *trucking* dan penjualan truk baru. Bukti berkembangnya industri ini mulai terlihat di Surabaya. Berdasarkan data Dinas Perindustrian dan Perdagangan Jawa Timur, peningkatan jumlah pedagang komponen terjadi di kawasan Kedungdoro yang kini tercatat sekitar 750 pedagang komponen dan pertokoan Mangga Dua terdapat 200 pedagang.

Berdasarkan data Disperindag Jatim, di kawasan Kedungdoro delapan tahun terakhir tiap tahunnya selalu muncul pelaku bisnis baru di bidang komponen suku cadang. Salah satu perusahaan baru suku cadang yang turut berkembang pesat baik ialah CV Makmur Jaya. Berdiri sejak tahun 2007, CV Makmur

Jaya kini mengalami pencapaian bisnis yang menjanjikan. Terbukti dari sisi permintaan dan penjualan suku cadang truk dan bus terbilang meningkat, terutama menjelang lebaran. Nilai pembelian suku cadang bus satu perusahaan saja per bulannya bisa mencapai Rp 300 juta.

Pencapaian yang dirasakan CV Makmur kini tak lepas atas kerja keras pemimpin perusahaannya, yakni Adi Jupriyadi. Pria 31 tahun tersebut memiliki pengalaman panjang di bidang bisnis suku cadang. Ia selama enam tahun pernah bekerja sebagai pemasar suku cadang. "Saat menjadi pemasar saya hanya mengandalkan kejujuran dan menjaga kepercayaan konsumen. Hanya itu kunci keberhasilan bisnis saya," jelasnya.

Menurut Adi, persaingan bisnis suku cadang terbilang ketat, masing-masing toko mempunyai langganan dan mempunyai cara sendiri agar pelanggan menjadi loyal. "Bisa dibilang cocok-cocokan. Kalau pelanggan sudah telanjur nyaman dengan satu toko, otomatis enggan beralih ke toko lain," ujar bapak dua anak ini.

Beberapa konsumen CV Makmur Jaya tak sedikit yang menjadi pelanggan loyal bahkan ada yang menjadi pelanggan selama sembilan tahun sejak sang pemilik masih menjadi pemasar. Di antara kualitas barang, harga, dan layanan, menurut Adi, pelanggan lebih mengutamakan layanan terlebih untuk membangun

kepercayaan. Ketepatan waktu, ketersediaan barang serta kepastian mutu barang menjadi komponen layanan yang paling dicari konsumen di toko yang terletak di pusat Kota Surabaya tersebut.

CV Makmur Jaya memiliki trik jitu untuk mempertahankan pelanggan yang loyal atau menarik pelanggan baru. Salah satunya dengan cara memberi potongan harga. "Kita harus pintar menghadapi persaingan. Tidak mungkin kita bisa bertahan kalau tidak punya trik bisnis yang tepat," paparnya.

Meski mengutamakan layanan, CV Makmur Jaya berprinsip pelayanan yang prima terhadap pelanggan harus bersifat proporsional. Hal ini juga menjaga risiko kerugian perusahaan khususnya dalam pembayaran yang terkadang terlambat. "Hubungan dengan pelanggan harus proporsional. Prinsipnya hak dan kewajiban masing-masing pihak terlayani. Tidak pilih kasih," tuturnya.

“

Di antara kualitas barang, harga, dan layanan, pelanggan lebih mengutamakan layanan terlebih untuk membangun kepercayaan.

Adi Jupriyadi
Pendiri CV Makmur Jaya



Siasat Berdaya Saing

Bagi CV Makmur Jaya menjalin hubungan baik dengan pelanggan tidak harus dalam konteks bisnis, di luar bisnis, berkomunikasi sekadar bertanya kabar juga diperlukan. "Kita perlu cair dalam menjalin hubungan bisnis. Jangan kaku layaknya penjual dan pembeli," ujarnya.

Adi meyakini sikap yang sudah diterapkan sejak dirinya menjadi pemasar itu ialah menjadi alasan ia memiliki banyak relasi bisnis dan dipercaya pelanggan. "Modal relasi dan kepercayaan adalah kunci sukses usaha ini. Karena itu pula, selama enam tahun sejak CV Makmur Jaya berdiri permintaan akan barang terus meningkat," tambahnya.

Pelanggan CV Makmur Jaya berasal dari berbagai daerah seperti, Kalimantan dan Bali. Untuk daerah Jawa Timur, dominasi pelanggannya berasal Probolinggo, Kediri, dan sekitarnya. Memiliki pelanggan yang kebanyakan luar kota bahkan luar pulau membuat CV Makmur Jaya harus memiliki strategi khususnya saat pengiriman. Sebab, ketidaktepatan waktu seringkali terjadi dan berdampak pada turunnya kepercayaan pelanggan terhadap perusahaan.

Terkait hal ini CV Makmur Jaya menyiasatinya dengan tidak bergantung kepada satu jasa pengiriman saja. Selain itu, CV Makmur Jaya melakukan penyesuaian moda angkutan jika pelanggan membutuhkan waktu tempuh yang cepat. "Kami sangat menyesuaikan permintaan pelanggan. Kalau pelanggan

ingin barang cepat sampai tinggal dikirim pakai pesawat," kata Adi. Sementara untuk pengiriman luar kota dalam provinsi, CV Makmur Jaya cukup menggunakan jasa ekspedisi biasa.

Dalam hal pelayanan lainnya, CV Makmur Jaya sangat menekankan karyawannya memiliki pengetahuan detail terhadap barang yang dijual. Mengingat terdapat sekitar 3.000 ribu lebih komponen suku cadang yang tersedia. Dengan begitu, pelayanan terhadap pelanggan dapat berlangsung efisien dan efektif.

Penguasaan produk juga menjadi modal dasar CV Makmur Jaya untuk mengarahkan pelanggan menggunakan barang sesuai kebutuhannya. CV Makmur Jaya akan menjelaskan dari produk yang dijual mulai dari kelengkapan barang, harga, mutu barang dan merek. Layanan ini akan memudahkan pelanggan dalam pengambilan keputusan saat membeli. "Pelanggan sebenarnya sudah paham, harga jual barang yang mahal pasti diikuti kualitas barang yang baik," jelas pria asal Jakarta ini.

Di sisi lain, untuk manajemen barang, banyaknya komponen yang dijual mewajibkan CV Makmur Jaya untuk menerapkan *stock opname* tiap hari. "Kami selalu mencatat barang yang keluar-masuk dengan teliti. Proses ini harus dilakukan secara disiplin, karena jika teledor perusahaan akan rugi," ujarnya. CV Makmur Jaya menggunakan *stock opname* secara berlapis dengan komputerisasi dan manual. Hal itu dilakukan menghindari selisih barang ketika masuk dan keluar sekaligus bisa mengetahui kehilangan barang.



Kelengkapan barang, harga bersaing dan barang bermutu memudahkan pelanggan CV Jaya Makmur dalam bertransaksi.

“

Berbisnis itu lurus-lurus saja, nggak usah macam-macam. Kalau sudah rezekinya, pasti sukses juga.

Selalu Berpikir Maju

Sang pemilik CV Makmur Jaya memulai usaha pada tahun 2007 tanpa membuka toko dan barang yang dijual pun masih diambil dari toko lain dengan sistem kredit. Kala itu, CV Makmur masih belum melakukan stok barang. CV Makmur Jaya baru membuka toko tahun 2008 dengan mengkontrak di kawasan Kedungdoro Surabaya selama enam tahun, sebelum akhirnya pindah toko masih di kawasan yang sama pada akhir tahun ini.

Sebelumnya, Adi Jupriyadi bekerja sebagai pemasar suku cadang truk di perusahaan berbeda. “Enam tahun menjadi pemasar sudah cukup bagi saya untuk mendirikan usaha sendiri. Saat itu saya bermodal keberanian dan modal jaringan saja,” katanya. Selain modal relasi bisnis, faktor usia yang masih muda membuat Adi Supriyadi memberanikannya melangkah maju. Saat itu usianya masih 24 tahun.

Setahun memulai usaha, masa-masa sulit pun dirasakan Adi. Mulai mencari pelanggan sampai pengiriman ia lakukannya sendiri. “Saya bilang dulu seperti kantor berjalan, karena saya masih sering turun tangan langsung,” kenangnya. Namun, sekarang Adi tidak sendiri, ia memiliki 11 karyawan dari sebelumnya yang memiliki tiga karyawan saja.

Kesuksesan yang ia capai saat ini tak lantas membuat Adi puas. Baginya, dalam bisnis jangan berhenti belajar. Anggap saja sedang “bersekolah” di tempat kerja sendiri. Selalu berpikir maju dalam berbisnis juga sangat diperlukan. Kemudian, bersyukur dengan keberhasilan yang dimiliki sekarang dengan mengingat masa-masa merintis usaha sebelumnya.

Pria yang pernah menjadi pekerja kasar ini pun makin meyakini, kejujuran adalah kunci sukses bisnisnya. “Berbisnis itu lurus-lurus saja, nggak usah macam-macam. Kalau sudah rezekinya, pasti sukses juga,” tutupnya.





Truk Tua Macetkan Persimpangan

Teks/ Foto: Anang Fauzi dan Giovanni
Versandi

Nafas tua, begitulah mereka
memanggil namaku

TRUK TUA



Usia senja minim perawatan, truk sebabkan kemacetan di simpang jalan



Setelah sopir memeriksa beberapa saat kendala mesin tetap mengganggu



Terpaksa ditarik untuk keluar dari jalan raya



Mungkin inilah penyebabnya, demi memaksimalkan service, kabin kemudi dijadikan ekstra bak kargo

TRUK TUA





Veteran di Jalan Raya

Inilah wajah-wajah para pejuang yang terus memutar rodanya memberikan pengabdian hingga tetes oli terakhir demi ongkos muatan tercukupi

TRUK TUA





Kakek dan Cucu

Pesan "Kakek" kepada "Cucu" di sampingnya. Ingatlah Nak. Perjalananmu masih panjang, akan banyak kebijakan baru, surat tilang, dan jembatan timbang yang kau lalui.



Bisnis Trucking Tetap Menjanjikan

Indonesia Truckers Club Talkbiz by TruckMagz

Teks: Abdul Wachid
Foto: Giovanni Versandi

Pada penghujung tahun 2014 merupakan tahun penuh tantangan bagi pengusaha *trucking*. Setelah dibentuknya jalur ganda kereta api barang, kini konsep tol laut juga dikembangkan. Kompetisi kian sengit ketika kenaikan harga BBM yang disinyalir memukul pelaku usaha transportasi barang. Benarkah angkutan darat khususnya truk akan tergerus dalam persaingan? Bagaimana strategi mereka dalam menghadapi persaingan?

Keresahaan dan berbagai pertanyaan tersebut, kemudian sedikit terjawab melalui acara bincang bisnis Indonesia Truckers Club bertajuk "Peluang dan Tantangan Bisnis Trucking di Indonesia pada era Jokowi-JK" di Hotel Bumi Surabaya. Acara ini terselenggara atas kerja sama majalah *TruckMagz* dan PT Chakra Jawa, ATPM IVECO.

Forum diskusi berhasil menghadirkan sekitar 215 peserta yang berasal dari latar belakang berbeda, seperti perusahaan transportasi (*trucking company*), distributor suku cadang, perusahaan penyedia jasa logistik, perbankan, dan asosiasi pengusaha *trucking*. "Diskusi yang menarik. Saya baru pertama kali mengikuti acara seperti ini khususnya bertemakan bisnis *trucking*. Bermanfaat sekali karena selama ini problem utama pengusaha *trucking* ialah kebuntuan informasi dan komunikasi. Saya kira forum ini memfasilitasi semua yang dibutuhkan pengusaha," ujar Sindhunata Linarti, pengusaha angkutan asal Palembang.

Senada dengan pendapat sebelumnya, Wisjnu Wardhana Trimulyono, Direktur PT Chakra Jawa menganggap *event* ini memberi kesempatan bagi pengusaha *trucking* dan pelaku bisnis terkait sebagai mediator. "Bagi asosiasi atau pun komunitas pengusaha *trucking* yang cukup vokal terhadap kebijakan pemerintah *event* ini tepat untuk bertukar informasi dan gagasan," paparnya.



Ia menambahkan, ke depan acara semacam ini butuh diselenggarakan lagi mengingat masih banyak isu terkait bisnis angkutan yang menarik dibahas. Apalagi saat sesi diskusi antusiasme dari peserta cukup bagus dengan saling lempar pendapat antar-peserta dengan narasumber dan begitu sebaliknya. "Saya kira jika diadakan lagi untuk kedua kali ada secara rutin, peserta akan jauh lebih siap untuk beradu gagasan," tambah Wisjnu.



Presentasi produk Iveco oleh Wisjnu Wardhana Trimulyono, Direktur PT Chakra Jawara



REL GANDA & TOL LAUT BUKAN ANCAMAN

Diskusi pertama dibuka oleh Sugihardjo, Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Kementerian Perhubungan. Dalam presentasinya, ia menjelaskan tentang pangsa pasar dan gambaran penyelenggaraan angkutan barang. Sugihardjo juga menerangkan tantangan terbesar bagi pengusaha *trucking* adalah terbatasnya infrastruktur khususnya jalan. Meski begitu, Sugihardjo meyakini bisnis *trucking* akan tetap ada dan selalu dibutuhkan. "Pengusaha *trucking* tidak perlu takut akan keberadaan rel ganda maupun wacana tol laut. Karena keduanya pasti membutuhkan truk sebagai moda angkutan penunjang

dalam proses akhir distribusi. Bisnis *trucking* masih menjanjikan," ujarnya.

Anggapan bahwa bisnis *trucking* tidak akan tergerus diperkuat Hendy Helmy, *Vice President* Penjualan PT KAI. Menurutnya, moda angkutan kereta api memiliki ceruk pasar tersendiri karena hanya menerima muatan dengan kapasitas angkut besar. Kapasitas angkutnya maksimal per gerbong sebesar 42 ton (Jawa) dan 50 ton (Sumatera) atau total 1.260 ton muatan per perjalanan (Jawa) dan 3.000 ton per perjalanan (Sumatera). "Para pengusaha *trucking* tidak perlu takut. Kami menerima muatan yang besar saja," tuturnya.

Ia pun meyakinkan para peserta khususnya pengusaha *trucking*, moda angkutan kereta api hadir bukan untuk mengungguli *trucking*. PT KAI hadir hanya untuk berkolaborasi dengan moda angkutan lain agar biaya logistik menjadi murah.

"Masing-masing moda angkutan pasti memiliki kekurangan dan kelebihan. Kami pun menyadari bahwa trucking lebih fleksibel untuk waktu keberangkatan, sementara kereta api sebaliknya."



Forum diskusi ini berhasil menghadirkan sekitar 200 peserta yang berasal dari latar belakang berbeda.

Sementara itu, dalam presentasi Agung Kresno Sarwono, Direktur Operasional dan Teknik PT Terminal Teluk Lamong, ia menerangkan, bisnis *trucking* ke depan masih berperan penting untuk menunjang aktivitas pelabuhan. Terlebih dengan adanya wacana tol laut, pemerintah berencana menambah 24 pelabuhan di Indonesia dalam waktu lima tahun ke depan.

Dengan adanya penambahan pelabuhan, akan menjadi angin segar sekaligus peluang besar bagi pengusaha *trucking* untuk mengembangkan bisnisnya. "Sekalipun ke depan moda angkutan laut mengambil alih kue logistik dari *trucking*. Tetapi secara persentase, terutama komposisi distribusi petikemas khusus *trucking* masih besar," kata Agung. Dalam paparannya, Agung menjelaskan, komposisi ideal distribusi petikemas pada masing-masing moda angkutan ialah, 32% kapal laut, 16% kereta api dan 52% *trucking*.

Meski bisnis *trucking* diprediksi dalam jangka panjang masih cukup menjanjikan, bagi Kyatmaja Lookman, Presiden Direktur PT Lookman Djaja masih banyak pekerjaan rumah yang perlu dibenahi. Kyatmaja menyarankan pemerintah agar segera memiliki kebijakan terkait infrastruktur terutama jalan. "Beban jalur pantai utara sudah tak mampu menampung volume kendaraan yang tiap tahunnya makin meningkat. Sekarang saja dalam sehari pantura dilewati sekitar 50.000 kendaraan per hari, padahal idealnya hanya 20.000 kendaraan," ujarnya.



Penyerahan kenang-kenangan kepada narasumber.

Dari kiri: Kyatmaja Lookman, Presiden Direktur PT Lookman Djaja Land dan Ratna Hidayati, Pemimpin Umum/Pemimpin Redaksi TruckMagz



Foto bersama narasumber dan sebagian peserta



Penyerahan kenang-kenangan kepada narasumber. Dari kiri: Hendy Helmi, Vice President Penjualan dan Bina Pelanggan Angkutan Barang PT KAI dan Yonathan Himawan Hendarto, Direktur PT Rajawali Inti.



Foto bersama narasumber dan anggota komunitas Indonesia Young Trackers



Penyerahan kenang-kenangan kepada narasumber. Dari kiri: Sugihardjo, Staf Ahli Bidang Logistik dan Multimoda Kementerian Perhubungan dan Wisnu Wardhana Trimulyono, Direktur PT Chakra Jawara.



Foto bersama narasumber dan para sponsor. Dari kiri: Ariel Wibisono, Presiden Direktur PT Rajawali Dwi Putra Indonesia; Felix Susanto, Direktur Agung Alam Anugerah Properties; Kyatmaja Lookman, Presiden Direktur PT Lookman Djaja Land; Hendy Helmi, Vice President Penjualan dan Bina Pelanggan Angkutan Barang PT KAI; Agung Kresno Sarwono, Direktur Operasional dan Teknik PT Teluk Lamong; Ratna Hidayati, Pemimpin Umum/ Pemimpin Redaksi TruckMagz; Wisnu Wardhana Trimulyono, Direktur PT Chakra Jawara; Yonathan Himawan Hendarto, Direktur PT Rajawali Inti.



Penyerahan kenang-kenangan kepada narasumber. Dari kiri: Agung Kresno Sarwono, Direktur Operasional dan Teknik PT Teluk Lamong dan Felix Susanto, Direktur Agung Alam Anugerah Properties.



Member of



MASA EMAS
Business Group

BANJIR REJEKI[®]

100% Berhadiah!

BANJIR REJEKI **PRIORITAS**



APPLY NOW!
GET BENEFITS
+free Weekly Bulletin



ELEKTRONIK | INSURANCE | INVESTMENT | GEMSTONE | ALAT DAPUR | MESIN | LAPTOP | etc
Jl. A. YANI 86-88 (DEPAN JAGAL), CARUBAN - INDONESIA, TELP. 08523066609, EMAIL: ths_oke@yahoo.com



Chakra Jawa

Integrated Machineries and Transport Equipment Solutions

Head Office :

Gedung TMT 1, Lantai 3 Suite 301
Jl. KKO Raya No.1 Cilandak
Jakarta Selatan 12560 INDONESIA
Tel : +62 21 29976849
Fax : +62 21 29976840 - 41
www.chakrajawa.co.id



IVECO



ZF Services Partner



To be the best Integrated Machineries and Transport Equipment Solutions in Indonesia

CHAKRA JAWARA as subsidiary of PT. Mahadana Dasha Utama or Mahadasha operating in dealership business, provides high quality services by focusing in customer needs and customers satisfaction.

CHAKRA JAWARA has over more than 300 people working in 9 offices across of Indonesia and proudly assist our customers for their transportation activity in remote mining areas.

CHAKRA JAWARA in cooperation with IVECO & ZF ensuring all products meet the requirements of performance and durability necessary for operational success in Indonesia. Powered by trained technicians, CJ offers customers comprehensive equipment and transportation management solutions.



PT. Chakra Jawa - Balikpapan
Jl. Mulawarman RT 22 No. 209
Balikpapan 76115 - Kalimantan Timur
Tel: 0542 770701
Fax: 0542 770709

PT. Chakra Jawa - Pekanbaru
PT. Trakindo Utama - Compound
Jl. Soekarno Hatta No. 36
Labuh Baru Barat, Pekanbaru 28192
Tel: 0761 7891149
Fax: 0761 572564 / 0761 7893151
Tel Direct CA 0761 572310

PT. Chakra Jawa - Banjarmasin
Trakindo Utama - Compound
Jl. A. Yani 155 A Km 3,5
Banjarmasin 70235
Tel: 0511-325 11 67
Fax: 0511-325 02 33

PT. Chakra Jawa - Palembang
Komplek Puko Ario Kemuning No. 5
Jl. Jenderal Sudirman KM. 5
Palembang, Sumatera Selatan 30128
Tel: (+62-711) 561-0155
Fax: (+62-711) 561-0166

PT. Chakra Jawa - Satsul
Jl. Citrawati RT 2 Satsul Sungai Danau
Kab. Tanah Bumbu
Kalimantan Selatan
Tel: 08125121318

PT. Chakra Jawa - Kuala Kencana
TPT. Trakindo Utama Mining Div. KK-RC - Compound
Jl. Kuala Tembaga Lot E3
Kuala Kencana 99920
PO BOX 7014, LIP
Tel: 0901- 302157 / 302183
Tel Direct CJ 0901- 438246/134

PT. Chakra Jawa - Samarinda
Komp. Korpri Loa Bakung
Jl. Jakarta Blok EY - 02 Loa Bakung
Samarinda 75129
Tel: 0541 7074788 / 0541 6275658
Fax: 0541 6275659



Tractor Head

IVECO 682

SISTEM INJEKSI GENERASI TERBARU

Teks: Abdul Wachid
Foto: Dok. PT. Chakra Jawara

Mengusung slogan “*Strength at Work*”, IVECO menghadirkan produk unggulannya, yakni IVECO 682. Kemunculan IVECO 682 menandai masuknya teknologi terbaru dalam hal desain, kenyamanan, dan standar kualitas. Sejak kemunculannya pertama kali tahun lalu di Eropa, IVECO 682 menawarkan mesin IVECO *fiat powertrain cursor 9*, yang dilengkapi dengan *common rail* sistem injeksi bahan bakar generasi terbaru.

Mesin IVECO *fiat powertrain cursor 9* adalah mesin dengan teknologi terbaru dalam hal keandalan dan kinerja yang tinggi. Mesin memberikan elastisitas optimal dan kinerja yang tinggi dalam kondisi apa pun. Pada saat yang sama, menawarkan standar yang paling kompetitif dalam ekonomi bahan bakar dengan biaya perawatan yang rendah, ditambah siklus penggantian oli mesin yang lebih panjang. Selain itu, tingkat emisi Euro3 Eropa menjamin emisi gas buang yang ramah lingkungan.



Keunggulan IVECO standar kualitas tinggi dan biaya operasional rendah



Tipper

IVECO 682 telah melewati 2 juta km tes di semua jenis jalan dengan segala macam kondisi cuaca. Ketahanan tes ini dilakukan dalam kondisi cuaca yang berbeda-beda seperti kondisi yang sangat panas, kondisi yang sangat dingin, badai, pasir, lumpur, hujan deras, dan salju. Semua tes ini melampaui batasan standar yang telah ditentukan. Tiap komponen juga diuji secara terpisah sehingga keandalannya berada pada tingkat yang diinginkan. Sebagai contoh telah dilakukan 500.000 kali *bench test* pada *axles* sesuai standar kualitas tes Eropa yang ketat.

Khusus *frame*, IVECO 682 mengadopsi sasis baja tarik tinggi dengan ketebalan yang berbeda sesuai dengan model. Selanjutnya, as roda depan dan belakang menggunakan sistem pengereman yang memiliki dua sirkuit pneumatik terpisah. Ditambah penggunaan *air cut-off braking system* membantu kinerja pada kompartemen pengereman pada as roda.

Kelebihan utama dari produk IVECO 682 adalah standar kualitas tinggi dari produk IVECO serta biaya operasional rendah dengan tingkat ketangguhan yang luar biasa.

IVECO 682 tersedia tiga tipe, yakni *tractor head*, *tipper*, dan *mixer*. Di Indonesia agen tunggal pemegang merek IVECO ialah PT Chakra Jawa. PT Chakra Jawa merupakan dealer berbagai truk dengan merek IVECO. Sebagai distributor utama truk *heavy-duty*, rata-rata pelanggan PT Chakra Jawa merupakan perusahaan yang beroperasi di pertambangan, kehutanan, konstruksi, minyak & gas, dan truk kontainer.



Mixer



BAN RADIAL BRIDGESTONE *versus* GAJAH TUNGGAL

Teks: Sigit Andriyono

Ban menjadi komponen dalam industri *trucking* yang menyerap anggaran cukup besar. Karena itu, dalam beberapa penelitian mengenai faktor-faktor yang memengaruhi dalam pembelian ban disebutkan yang utama adalah harga.



Ban memiliki beberapa komponen. Menurut Hendro Prasetyo, Operations Manager PT Prima Sentosa Ban, Authorized Distributor Michelin, ada tujuh komponen ban.

NO.	KOMPONEN	MATERIAL	FUNGSI
1	<i>Tread Strip</i>	Karet mentah	Memberikan ketahanan aus yang tinggi dan grip untuk semua kondisi jalan, berguna untuk <i>rolling resistance</i> .
2	<i>Steel belt</i>	Anyaman kabel baja yang tersusun rapi	Melindungi lapisan ban serta meningkatkan kekuatan struktural pada ban khususnya bagian luar.
3	<i>Steel Casing</i>	Kabel baja	Memperkuat struktur ban dan mendukung kenyamanan pengemudi.
4	<i>Inner Liner</i>	Karet mentah	Mencegah difusi udara dan menjaga kelembaban di dalam ban.
5	<i>Sidewall</i>	Karet mentah	Melindungi dari cuaca dan efek buruk sisi jalan.
6	<i>Bead reinforcement</i>	Nilon, karet, dan anyaman kabel baja	Memperkuat posisi ban terhadap gaya geser dan memberi perlindungan terakhir.
7	<i>Bead Core</i>	Kabel baja yang ditanam pada karet	Memastikan cengkraman karet ban pada pelek.

Ada dua klasifikasi ban, yaitu ban radial dan ban bias. Klasifikasi didasarkan pada konstruksi ban dan fitur-fiturnya.

Sebuah ban radial memiliki fitur lapisan melintang radial yang berjalan tegak lurus terhadap arah putaran ban. Teknologi ini menjamin bisa mengurangi penumpukan panas dan nyaman ketika jalan landai. Selain itu, ban radial yang diproduksi dengan lapisan khusus menghasilkan dinding ban yang lebih fleksibel. Sedangkan ban bias diproduksi dengan lapisan diagonal, yang menyebabkan dinding ban tidak fleksibel.

Unsur-unsur lain dari ban radial yang masing-masing mendukung fitur keselamatan sebagai berikut.

- Sebuah tapak yang melindungi interior dan menjamin cengkraman yang tinggi pada aspal jalan. Juga memberikan ketahanan terhadap gesekan yang lebih lama serta manuver yang lebih baik.
- Lapisan spiral untuk daya tahan tinggi dan manuver.
- Sebuah penyangga fleksibel memberikan perlindungan untuk interior dari guncangan dan kerusakan.
- Kabel baja berlapis, yang merupakan bagian utama dari ban. Ini menahan tekanan saat pemompaan dan beban guncangan dari jalan tidak rata .
- Sebuah *chafer* yang melindungi *plycord* dari panas yang dihasilkan oleh gesekan dengan pinggir jalan pelek.

Kelebihan Ban Radial Dibandingkan Ban Bias

- + Mengurangi konsumsi bahan bakar karena rolling resistance yang sedikit.
- + Tata letak lapisan ban yang lembut memastikan kontak lebih stabil dengan kontur jalan.
- + Mengurangi getaran.
- + Umur ban lebih lama karena mampu meredam panas yang dihasilkan oleh ban.

Pada edisi kali ini, *TruckMagz* membandingkan ban radial mereka Bridgestone dan Gajah Tunggal. Kedua merek tersebut, ban radial Bridgestone R172 dan Gajah Tunggal GT Super 88N, umum digunakan untuk kargo dan perusahaan ekspedisi antar-kota dalam provinsi. Menurut Rizal (29) mekanik perusahaan ekspedisi antar-kota, kedua ban tersebut memiliki kemampuan karakteristik yang sedikit berbeda. "Bridgestone bertapak lebar, Gajah Tunggal memiliki tapak sempit pada semua tipe ukuran. Ini memberikan kegunaan pada trayek yang diambil," jelasnya.

Sementara Haris (33) kepala mekanik perusahaan kargo jarak menengah mengungkapkan tentang pilihan ban manapun yang dipakai, perusahaan tetap menghitung biaya per kilo meter dari trayek masing-masing. Keseluruhan tarif tentu harus bisa memenuhi biaya perawatan kendaraan. "Kalau trayek bagus dan didukung muatan, bisa saja menggunakan ban Bridgestone. Tergantung manajemen perusahaan," ungkapnya. Menurut Haris, kedua ban juga memiliki ketahanan masing-masing ketika bersentuhan dengan jalan. Gaya mengemudi sopir dan jalan ikut menentukan masa pakainya.

Dalam hal harga keduanya cukup berbeda. Ini yang menjadi pertimbangan biaya pemeliharaan. Tiap perusahaan pengangkutan pasti memiliki patokan tarif yang berhubungan dengan jarak tempuh truk. Dari tarif berdasar jarak tadi bisa dihitung berapa biaya pemeliharaan tiap kendaraan mulai dari ban, oli, dan suku cadang.

PERBANDINGAN BAN

BRIDGESTONE R172	PARAMETER	GAJAH TUNGGAL GT SUPER 88N
273 mm	LEBAR	Ukuran tersedia 138-232 mm
1049 mm	DIAMETER LUAR	Ukuran tersedia 567-852 mm
Fleksibel, cukup mencengkram	MUATAN RINGAN	Irit BBM dan nyaman
Handling agak berat	MUATAN BERAT	Tetap stabil
Stabil dalam kecepatan tinggi	KECEPATAN	Tidak banyak getaran dalam kecepatan tinggi
Mahal	BIAYA PERAWATAN	Murah
Kecepatan tinggi banyak getaran	KELUHAN	Rentan rusak jika sering membawa muatan berlebih
Tidak mudah aus dan tahan panas	DAYA TAHAN	Kuat jarak jauh dan panas
Cocok untuk kargo jarak panjang dengan muatan sedang	SARAN	Tetap terkontrol untuk musim hujan meski jalan tergenang air



TRUK LAMA RASA BARU

Sebagian pengusaha trucking tak menyadari, pengoperasian truk lama berdampak pada biaya bulanan khususnya perawatannya menjadi boros.

Teks: Abdul Wachid

Pada umumnya, daya fungsi truk dengan penggunaan normal akan menurun. Truk disebut masuk kategori truk lama ketika mencapai 700 ribu-1 juta km. Berarti itu sekitar 8-10 tahun karena pada waktu itu mesin sudah waktunya turun, sasis mesti diperbaiki, sistim rem sudah harus diganti, dan sebagainya.

Usia setelah itu tanpa melalui perbaikan besar biasanya akan mengorbankan keamanan. Meski banyak komponen yang mungkin masih berfungsi tetapi ketika sudah mencapai masa usianya tidak akan berfungsi baik 100 persen. Sehingga pada usia belasan tahun tanpa melalui pemeriksaan ketat, tidak mengherankan banyak truk yang

Merekondisi atau mengganti ulang secara total semua komponen truk telah menjadi pilihan bagi beberapa pengusaha trucking guna meningkatkan performa armadanya.



mengalami rem blong, sasis patah, as roda patah, bahkan mesin rusak.

Dengan demikian, perawatan secara berkala menjadi wajib dilakukan agar pengeluaran perusahaan tak tergerus tiap bulannya. "Komponen truk lama yang sering bermasalah dan memerlukan perhatian khusus adalah transmisi dan mesin," kata Heru Karjanto, pengusaha asal Rembang. Pengusaha angkutan yang mayoritas memiliki armada tua ini memiliki trik khusus agar truknya selalu siap beroperasi di jalan.

Heru lebih mengutamakan perawatan ketimbang perbaikan, perawatan yang dilakukan secara rutin berkala. Kemudian, perusahaannya selalu memiliki ketersediaan suku cadang yang memadai. Fungsinya, sebagai upaya



▲
Pembersihan pasca truk beroperasi dilakukan agar menghindari percepatan korosi di bagian-bagian yang rawan berkarat.

antisipasi saat kendaraan bermasalah di jalan, mekanik bisa langsung memperbaiki. Ia pun menganjurkan melakukan rekondisi atau mengganti total beberapa komponen dengan suku cadang terbaru jika komponen tersebut sudah tak rusak.

Sementara komponen yang membutuhkan perhatian tiap hari salah satunya ialah filter. Filter udara harus rajin dibersihkan minimal tiap 20 km sebab debu merupakan problem utama dari mesin diesel. Debu yang masuk ke ruang mesin mempercepat keausan pada ruang bakar karena debu akan menjadi bahan pengasah antara silinder dengan *ring* piston. Selain filter udara, filter solar juga harus diperhatikan kebersihannya. Bila rusak harus segera diganti. Tidak disarankan menunda perbaikan, harus terbebas dari sampah supaya tidak terjadi penyumbatan.

Seringkali pengusaha *trucking* abai dalam perawatan sekalipun untuk hal yang kecil. "Hal-hal kecil untuk perawatan seringkali dilalaikan pengusaha, apalagi ketika muatan sedang ramai," jelas, Rudy Subagio, pengusaha perkebunan asal Malang. Pria yang menggunakan armada truk lama guna menunjang

PERAWATAN HARIAN

Pemeriksaan dan perawatan tiap pagi sebelum beroperasi:

- Sebelum beroperasi melakukan pemanasan mesin. Hal ini dilakukan agar pelumas bisa melumasi seluruh bagian dalam mesin guna menghindari kendala mesin.
- Memastikan bahan bakar. Hal yang sangat penting karena mesin yang digunakan di hampir semua kendaraan bermesin diesel, BBM tidak diperbolehkan kurang dari 30 persen.
- Membersihkan filter udara.
- Pemeriksaan air baterai beserta kabel-kabelnya.
- Pemeriksaan rem.
- Pemeriksaan kopling (jarak pedal).
- Pemeriksaan sistem listrik dan lampu.
- Pemeriksaan tekanan angin ban.
- Pemeriksaan seluruh baut terutama baut roda.

Pembersihan unit setelah beroperasi.

PERAWATAN BERKALA

Perawatan berkala didasarkan pada jam kerja mesin, biasanya mengikuti rekomendasi dari pihak pembuat unit. Pelaksanaan bisa dilakukan sendiri atau dengan pihak lain.

Kegiatan meliputi:

- Pemeriksaan rutin kondisi unit.
- Penggantian pelumas.
- Penggantian suku cadang.
- Pemeliharaan rutin seperti ini dijamin membuat truk jadi lebih awet.

usahanya tersebut menyadari, pemeriksaan dan perawatan rutin berkala membantu dalam mengantisipasi kerusakan yang lebih jauh lagi. Perawatan rutin berkala juga mengurangi *down time* unit, efektivitas kerja unit, dan target kerja akan lebih produktif.



KUALITAS BAN TBR CINA

Apakah benar produk ban TBR (Truck & Bus Radial) Cina cenderung naik-turun kualitasnya?

Jika ya, apakah hal ini memang disengaja atau karena human/technical error? Siapakah yang bermain di sini?

Kuncoro, Surabaya

Jawaban oleh:

BAMBANG WIDJANARKO

Pirelli & Double Coin Tbr
Tire Advisor

Dewasa ini, produk-produk dari luar negeri khususnya dari Cina, sangat banyak dijumpai di pasaran. Dari produk alat rumah tangga, mainan anak, makanan, barang elektronik termasuk juga *spare part* kendaraan dan ban, baik ban untuk kendaraan pribadi maupun ban untuk kendaraan niaga, baik ban TBB (*Truck & Bus Bias/nilon*) maupun ban TBR (*Truck & Bus Radial/kawat baja*).

Khusus untuk produk ban terutama ban TBR, terdapat berbagai macam merek dengan harga yang bersaing membanjiri seluruh pelosok Tanah Air. Para pelaku bisnis transportasi disodori dengan berbagai macam pilihan merek ban TBR dengan harga yang berbeda-beda dan dengan standar kualitas yang berbeda-beda pula.

Para pelaku bisnis transportasi dan para pengguna ban TBR tersebut merasakan adanya kecenderungan penurunan kualitas ban TBR yang mereka gunakan. Pada awal penggunaan sampai dengan jangka waktu tertentu, kualitas beberapa merek ban TBR dirasakan menurun, sehingga akhirnya menimbulkan pertanyaan, "Apakah benar produk ban TBR Cina cenderung naik-turun kualitasnya? Jika ya, apakah hal ini memang disengaja atau karena *human/technical error*? Siapakah yang bermain di sini?"

Dalam memproduksi sebuah ban, pabrik harus memperhitungkan akan diaplikasi ke manakah ban tersebut, apakah akan digunakan untuk kendaraan pribadi yang bebannya relatif lebih ringan ataukah akan digunakan untuk kendaraan niaga yang bebannya jauh lebih berat. Apakah ban tersebut akan digunakan di jalan yang halus (*highway*) ataukah di jalan yang kasar (*off road*). Pabrikasi harus juga memperhitungkan berapa besar efek benturan dan tusukan yang akan ditanggung oleh ban tersebut, juga ban tersebut akan digunakan di negara dengan dua atau empat musim. Semua aspek tersebut akan diteliti, diuji coba dan dianalisa secara seksama di laboratorium baik di dalam ruangan maupun di luar ruangan untuk menciptakan formula dengan spesifikasi tertentu serta untuk menjaga standar kualitas dan mutu produk di bawah pengawasan *quality control* yang sangat ketat. Biasanya penyebutan tipe atau kode yang tertera pada sebuah jenis ban mengandung makna yang menggambarkan spesifikasi ban yang bersangkutan.

Produk ban andalan tersebut selain didaftarkan untuk memperoleh hak cipta yang dipatenkan, juga diuji coba serta didaftarkan pada lembaga pengawas peredaran ban dunia karena standar kualitas sebuah

ban merupakan faktor yang sangat penting menyangkut keselamatan semua pengguna jalan.

Ada berbagai lembaga pengawas peredaran ban di dunia seperti, ETRTO, TRA, JATMA, INMETRO, CUNA, DIN, LATU, CCC, juga termasuk SNI. Masing-masing pabrikan berafiliasi pada beberapa lembaga tersebut, sesuai dengan daerah pemasaran yang membutuhkan sertifikasi tersebut.

Lembaga-lembaga tersebut menerapkan aturan serta standar yang sangat ketat, karena lembaga ini memiliki kompetensi dan validitas yang tinggi. Semua produk, dalam hal ini produk ban yang telah didaftarkan pada lembaga ini tidak bisa dengan seenaknya diubah standar kualitas dan spesifikasinya. Perubahan standar kualitas dan spesifikasi yang dilakukan pabrikan dengan seenaknya bisa mengakibatkan jatuhnya sanksi serius bagi pabrikan bahkan bisa berakhir dengan pencabutan izin produksi.

Tidaklah mudah bagi sebuah pabrik untuk menancapkan nama mereknya di pasaran yang dapat diterima dan dipercaya oleh konsumen. Karena itu, pabrik pun tidak akan bermain-main dengan standar kualitas produk yang sudah memperoleh ruang di pasar.

Apakah hal ini juga berlaku di Cina?

Tentu saja. Di Cina terdapat lembaga CCC (*China Compulsory Certificate*) yang merupakan sertifikasi wajib di Cina yang mengawasi standar mutu produk yang diproduksi di negara tersebut. Perlu diingat, dewasa ini hampir semua pabrikan kelas dunia pun memproduksi barangnya di Cina. Semua merek-merek ban papan atas dunia semacam Pirelli, Michelin dan Bridgestone juga memiliki tempat produksi yang berlokasi di Cina dan dikerjakan oleh tenaga kerja setempat (tentunya dengan kontrol dan standar mutu seragam dengan beberapa pabrik mereka yang tersebar di seluruh belahan dunia). Sebagai kuda hitam dalam perekonomian dunia, tentu kemampuan produksi negara Cina sudah tidak perlu diragukan lagi. Bahkan saat ini produk Cina telah menguasai sebagian besar *marketshare* di dunia, tidak terkecuali di Eropa dan Amerika.

Bagaimana dengan anggapan bahwa persaingan harga menyebabkan pabrikan menurunkan standar kualitas produknya demi menghadapi persaingan di pasaran?

Seperti penjelasan sebelumnya, dengan adanya lembaga pengawas tersebut, tidak mungkin sebuah pabrikan tiap saat atau sewaktu-waktu dengan seenaknya mengubah spesifikasi dan standar kualitas produknya.

Untuk menghadapi persaingan di pasaran, pabrikan akan mengambil strategi agar dapat menembus pasar dan bersaing dengan produk kompetitor tanpa menurunkan mutu dan kualitas atau mengubah spesifikasi produk andalan mereka yang sudah ada di pasaran sebelumnya.

Pabrikan memilih untuk membuat tipe baru atau bahkan merek baru dengan standar kualitas yang lebih rendah dan harga yang lebih murah untuk segmen pasar di bawahnya. Sebaliknya untuk menghadapi segmen pasar di atasnya, pabrik juga membuat tipe maupun merek baru dengan standar kualitas yang lebih tinggi dan dengan harga yang lebih mahal dari yang sudah ada.

Dari penjelasan ini, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa anggapan kualitas ban TBR Cina yang cenderung naik-turun karena adanya permainan dalam standar kualitas tidaklah benar.

Human atau *technical error* tetap ada pada sektor produksi apa pun, namun jika hal ini terjadi pada terlalu banyak ban TBR yang diproduksi, maka pabrik tersebut akan mendapat sanksi keras dari lembaga sertifikasi yang mengawasinya.



Persoalan yang selama ini harus lebih diperhatikan justru kurangnya tenaga teknisi yang benar-benar andal dan menguasai teknologi ban TBR sehingga dapat memberikan edukasi tentang cara pakai yang baik dan benar kepada konsumen di lapangan. Kebanyakan orang lebih memilih dan memperhatikan omzet dan profit daripada sisi teknisnya. Akibatnya sering terjadi penjual dan pembeli sama-sama bingung, frustrasi dan saling menyalahkan saat muncul problem teknis. Karena produk ban TBR merupakan teknologi yang relatif masih baru, pemakai butuh pemahaman cara pakai yang sedikit berbeda dari ban TBB, perlu adanya pembiasaan cara pakai terlebih dahulu.

Sebenarnya penggunaan ban TBR jauh lebih menguntungkan dibanding ban TBB, tapi ban TBR memerlukan perawatan tekanan angin yang sedikit lebih intensif. Cara pakai ban TBR yang tidak benar justru malah akan merugikan penggunaannya.

Yang selama ini sering dialami oleh pelaku bisnis transportasi dan user, ban TBR jika dipakai dalam jumlah sedikit pada unit kendaraan yang sedikit juga, penggunaannya dapat terpantau dan terpelihara dengan baik dan hasilnya pun sangat baik. Namun pada saat jumlah penggunaan ban TBR mulai meningkat pada jumlah unit kendaraan yang lebih banyak, kelalaian dan keteledoran mulai terjadi dan pemakaian tidak terpantau lagi, sehingga mulailah muncul problem teknis.

Kemajuan teknologi dan globalisasi telah berdampak pada munculnya bermacam teknologi canggih yang menawarkan berbagai keuntungan dan manfaat yang lebih pada konsumen. Namun, secanggih apa pun teknologi, harus digunakan dengan baik dan benar. Jika tidak, maka kecanggihan teknologi yang ditawarkan tidak akan dapat dirasakan manfaatnya secara maksimal bahkan malah akan menyulitkan si pengguna, karena justru akan muncul problem-problem teknis yang membingungkan. Istilah kerennya *gaptek* (gagap teknologi). Sehingga muncullah berbagai anggapan seperti dalam pertanyaan, "Apakah benar produk ban TBR Cina cenderung naik-turun kualitasnya? Jika ya, apakah hal ini memang disengaja atau karena *human/technical error*? Siapakah yang bermain di sini?" Dengan penjelasan yang panjang lebar ini, diharapkan pertanyaan-pertanyaan tersebut itu dapat terjawab.

Jadi, siapakah yang bermain dalam hal ini?
Jawabnya adalah tidak ada, yang ada cuma
gagap teknologi sesaat saja...



Sumber: img.directindustry.com

TRUCK CRANE Teks: Abdul Wachid **TAWARKAN KINERJA MAKSIMAL**

Aktivitas pembangunan gedung, jalan, jembatan, dan pertambangan sangat membutuhkan moda transportasi angkut yang tepat dan efisien. Pemilihan alat angkut yang efektif akan membuat pekerjaan jauh lebih produktif dan mengurangi risiko kecelakaan. Berbagai alat angkut kini banyak digunakan perusahaan yang bergerak di bidang konstruksi dan pertambangan, salah satu di antaranya ialah *truck crane*.

Truck crane, moda transportasi ini mempunyai keunggulan dan kelebihan komparatif yang tinggi dibandingkan dengan semua model transportasi dan mobilisasi barang yang ada. *Truck crane* memiliki keunggulan dalam hal

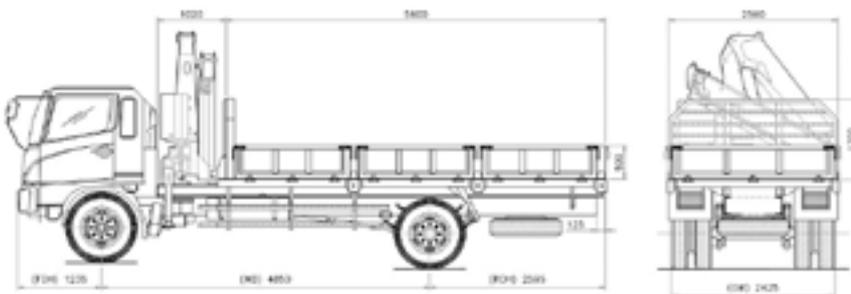


dikarenakan dimensi dari *truck crane* itu sendiri cukup besar karena itu penggunaan *truck crane* sangat terbatas.

Truck crane merupakan kombinasi antara *crane* dan truk. *Crane* ditempatkan di atas truk mengombinasikan karoseri bak besi kargo dengan desain los bak atau *flat deck*. *Truck crane* biasa digunakan dalam aktivitas pembangunan gedung dan pertambangan. Perusahaan kontraktor jalan dan gedung menggunakan *truck crane* guna mendukung pengangkutan tiang pancang dan paku bumi. Di sektor minyak dan gas *truck crane* digunakan untuk dukungan operasional, transportasi pipa-pipa, pemeliharaan dan fasilitas-fasilitas pendukung.

"*Truck crane* juga dikembangkan mengikuti kebutuhan pemakai dan menawarkan kinerja yang maksimal untuk tiap jenis aplikasi baik di sektor perkebunan dan hak penguasaan hutan, bongkar muat kontainer, penanganan mesin-mesin berat *heavy equipment*, angkutan, dan beton blok," jelas Ufuk Dianto Wibowo, Direktur Nicovindo Mandiri.

Beragam fungsi *truck crane* yang multiguna ditunjang kemampuan dan kapasitas daya angkat hingga 7 ton. *Truck crane* menggunakan jenis *medium truck* dengan bak besi 5 pintu, tinggi mencapai 70 cm atau 80 cm atau bahkan tanpa dinding. Sementara tonase kendaraan berkapasitas muatan hingga 15,2 ton.



kemudahan bongkar muat barang yang berat dan panjang. *Truck crane* dapat dioperasikan oleh satu orang pengemudi saja.

Alat angkut ini hanya mengangkat beban dalam jumlah besar dan dalam

jarak yang sangat terbatas. Artinya, penggunaan *truck crane* sebagai alat pengangkat dan pemindahan beban pada umumnya digunakan di tempat-tempat atau di areal yang membutuhkan dimensi cukup luas,



TAK ADA PERANG TARIF

Teks: Abdul Wachid
Foto: Dokumen Pribadi



Zainul Muqorobin
Kepala Unit Teknik Asuransi
Jasindo cabang Surabaya II

Tingkat penggunaan asuransi baik perorangan maupun perusahaan mengalami tren positif beberapa tahun terakhir. Berdasarkan data Asosiasi Asuransi Umum Indonesia pada semester pertama 2014, industri asuransi umum mampu mencetak pertumbuhan premi sebesar 21 persen, yakni dari Rp 21,05 triliun pada semester pertama tahun lalu menjadi sebesar Rp 25,484 triliun pada periode yang sama tahun ini.



Pangsa pasar terbesar masih didominasi oleh premi asuransi kendaraan bermotor, harta benda, dan kesehatan. Adapun sumbangsih premi asuransi kendaraan bermotor sebesar Rp 7,58 triliun, sedangkan asuransi harta benda dan kesehatan masing-masing berkontribusi Rp 6,72 triliun dan Rp 2,21 triliun. Masing-masing lini usaha ini tercatat tumbuh 20 persen, 9,5 persen dan 47,4 persen.

Salah satu perolehan premi asuransi kendaraan bermotor yang turut mengalami tren kenaikan ialah kendaraan komersial. "Secara nasional peningkatan pendapatan premi asuransi kendaraan komersil seperti truk meningkat cukup pesat. Hal ini juga dipengaruhi oleh pertumbuhan bisnis *trucking* yang tiap tahunnya makin tumbuh," tutur Zainul Muqorobin, Kepala Unit Asuransi Jasindo, Cabang Surabaya II.

Makin tumbuhnya bisnis *trucking* memperbesar peluang bagi asuransi kendaraan untuk meningkatkan laba perusahaan. Rata-rata kenaikan pendapatan premi asuransi truk mencapai lebih 20 persen per tahunnya. Zainul menilai prospek asuransi truk terus meningkat tiap tahunnya mengingat dari

segi risiko masih bisa terkontrol dengan baik. Apalagi menurut data Kepolisian Republik Indonesia tahun ini populasi mobil barang tercatat 5,156 juta unit, naik 9 persen dari 4,723 juta unit.

Pengguna jasa asuransi truk berasal dari dua golongan, yakni nasabah yang menggunakan asuransi melalui perantara *leasing* dan secara mandiri. Nasabah terbesar berasal dari nasabah yang membeli truknya melalui *leasing* kemudian disertakan pula fasilitas asuransi. Pembelian truk melalui *leasing* yang kian meningkat sangat memengaruhi penggunaan asuransi.

Meski tren penggunaan asuransi kendaraan komersial tumbuh, tak lantas menyimpulkan bahwa tingkat kesadaran berasuransi perusahaan angkutan juga tumbuh. Sebab, rata-rata perusahaan tak akan melanjutkan asuransi ketika cicilan truknya mampu dilunasi. Sejauh ini beberapa perusahaan juga memandang penggunaan asuransi juga akan menambah beban biaya di luar perawatan dan operasional.

"Mereka belum sadar bahwa manfaat asuransi baru dapat dirasakan ketika armadanya mengalami kecelakaan dan kerugian. Padahal biaya asuransi terbilang kecil, yakni kurang dari 2 persen dari nilai kendaraan," papar Zainul.

TERKENDALA SUKU CADANG

Bisnis asuransi ialah bisnis risiko. Oleh sebab itu, dengan potensi risiko kecelakaan yang sering terjadi idealnya memberi kesadaran pengusaha untuk menggunakan asuransi. Apalagi kerugian yang dialami jika terjadi kecelakaan tidak hanya pada kendaraan, tetapi muatan yang diangkut dan kepercayaan pengguna jasa angkutan.

Perusahaan asuransi menyakini prospek asuransi ke depan sangat bagus seiring dengan pertumbuhan jumlah truk berserta potensi risiko yang dialaminya. Mengingat angka kecelakaan yang melibatkan truk beberapa tahun terakhir terbilang sering.

Di sisi lain, sejak muncul aturan terbaru dari Otoritas Jasa Keuangan (OJK) per Januari 2014 praktis persaingan tarif tidak ada, murni semua jasa asuransi kini bersaing dalam sisi layanan. Aturan tersebut disambut baik oleh perusahaan asuransi karena menciptakan persaingan yang sehat. Keuntungan lain juga dirasakan jasa pembiayaan kendaraan yang berkerja sama dengan asuransi karena bisa memperhitungkan tarif sebagai nilai tawar kepada calon konsumen.

Kini semua asuransi dalam penyediaan jaminannya rata-rata sama, hanya proses klaim saja yang membedakan. "Melalui aturan terbaru OJK sekarang semua asuransi memang diarahkan untuk menerapkan standar pelayanan yang sama. Dalam aturan terbaru OJK telah mengatur secara detail dari syarat usia kendaraan hingga tarif," papar Zainul.

Jaminan yang ditanggung oleh asuransi terbagi empat. *Pertama*, kerugian berupa kerusakan atau kehilangan kendaraan. *Kedua*, tanggung jawab hukum terhadap kendaraan dan jika terdapat perkara. *Ketiga*, santunan bagi sopir dan kernet. *Keempat*, risiko tambahan seperti kerusakan dan bencana alam.

Dari empat jaminan yang disiapkan asuransi terdapat dua jaminan yang sifatnya anjuran, artinya bisa digunakan sesuai kebutuhan pengguna. Jaminan itu ialah santunan bagi sopir dan kernet serta risiko tambahan seperti kerusakan dan bencana alam. Pengguna asuransi bisa menggunakan keempat atau hanya dua jaminan. Penggunaan masing-masing jaminan akan memengaruhi premi yang dibayarkan perusahaan.

Tips Memilih Perusahaan Asuransi:

- Mengenal secara detail perusahaan asuransi yang akan dipilih. Mulai dari pengalaman hingga reputasinya terhadap publik terutama konsumen. Cara mengenali paling mudah dengan bertanya kepada beberapa bengkel truk yang bekerja sama dengan perusahaan asuransi.
- Mengetahui jelas pelayanan klaim terutama prosedur dan metode penyelesaian klaimnya.
- Mengetahui fasilitas bengkel yang disediakan dan *dealer* yang bekerja sama dengan pihak asuransi.

Kini, secara otomatis perusahaan asuransi hanya mengutamakan pelayanan sebagai daya tawar ke konsumen. Pelayanan seperti kecepatan layanan klaim, tanggap dengan tiap keluhan konsumen dan fasilitas bengkel yang memadai. Dengan demikian, nilai kepuasan konsumen asuransi baru bisa dirasakan saat proses klaim. Melalui proses klaim juga konsumen akan dapat merasakan tingkat layanan yang mereka terima, kemudian bisa membedakan dengan jasa asuransi lain.

Menurut Zainul, selama ini lamanya proses klaim dari pihak perusahaan asuransi kebanyakan terkendala ketersediaan suku cadang khususnya produk baru. Terbatasnya ketersediaan suku cadang berdampak pada pelayanan klaim yang lama karena harus melakukan pemesanan dulu ke pihak *dealer*. Guna mengatasinya beberapa asuransi membebaskan konsumennya untuk membeli sendiri suku cadang yang dibutuhkan tanpa perlu menunggu *dealer* yang ditunjuk pihak asuransi.

RATE ATAU TARIF ASURANSI SESUAI OJK

PERTANGGUNGAN *COMPREHENSIVE*

Jenis kendaraan Bus, Truk, dan Pick Up

KATEGORI	HP	WILAYAH 1		WILAYAH 2		WILAYAH 3	
		MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
Truk dan <i>Pick Up</i>	Semua HP	1.33%	1.46%	1.33%	1.46%	1.33%	1.46%
Bus	Semua HP	0.71%	0.78%	0.71%	0.78%	0.71%	0.78%

PERTANGGUNGAN *TOTAL LOSS ONLY*

Jenis kendaraan Bus, Truk, dan Pick Up

KATEGORI	HP	WILAYAH 1		WILAYAH 2		WILAYAH 3	
		MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
Truk dan <i>Pick Up</i>	Semua HP	0.53%	0.64%	1.05%	1.26%	0.49%	0.59%
Bus	Semua HP	0.18%	0.22%	0.18%	0.22%	0.18%	0.22%

SYARAT DAN KETENTUAN

Comprehensive

- Usia maks. 0-12 tahun
- Usia di atas 6 - 12 tahun dikenakan premi tambahan 5% per tahun

Total Loss Only (TLO)

- Usia maks. 0 - 15 tahun
- Usia di atas 6 - 10 tahun dikenakan premi tambahan 5%
- Usia diatas 11 - 15 tahun dikenakan premi tambahan 5% per tahun

Biaya Perluasan (Rate)

- Tanggung Jawab Hukum Pihak III = 1%
- Polis Asuransi Pengemudi = 0.5%
- Polis Asuransi Penumpang maks. 3 = 0.3%
- Huru-hara = 0.05% (SRCC)
- Sabotase dan Terorisme = 0.05% (TS)
- Banjir dan Angin Topan = 0.1%
- Gempa Bumi dan Tsunami = 0.1%
- WILAYAH 1 : Sumatera dan Kepulauan di sekitarnya
- WILAYAH 2 : DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten
- WILAYAH 3 : Selain wilayah 1 dan wilayah 2



Asosiasi Logistik Indonesia

Rajin Kawal Kebijakan Pemerintah

Teks: Abdul Wachid

Foto: Dokumentasi Asosiasi Logistik Indonesia

Rasio biaya logistik terhadap nilai tambah di Indonesia masih tinggi dibanding dengan negara lain. Dalam laporan dari laman resmi Bank Dunia, Indonesia mendapat peringkat 53 dengan *LPI score* 3,08. Meski begitu, menurut pelaku usaha, peningkatan peringkat itu tidak bisa dijadikan ukuran perbaikan kinerja logistik nasional, khususnya dibandingkan negara-negara ASEAN.

Karena itu, diperlukan

satu pendekatan komprehensif untuk mengurangi biaya logistik. Pendekatan *supply chain management* dan logistik diyakini mampu mengintegrasikan tiap mata rantai distribusi secara efisien dan efektif akan dapat meningkatkan daya saing logistik nasional. Dalam penerapannya perlu dukungan pemerintah baik berupa peraturan ditunjang infrastruktur maupun perkembangan sumber daya

manusianya.

Melihat kondisi Indonesia sekarang, kemampuan industri dalam negeri untuk dapat memproduksi barang dan jasa dengan biaya lebih rendah masih sulit dilakukan. Hal ini dikarenakan kinerja logistik Indonesia masih jauh dari memuaskan. Logistik merupakan aspek manajemen strategis dalam proses perencanaan, implementasi, pengendalian efisiensi, aliran biaya yang efektif dan



▶ ALI Logistics Bike

penyimpanan komoditas strategis masyarakat secara merata dan terjangkau. Tingginya biaya logistik yang terjadi tentu saja menghambat ketersediaan komoditas strategis dan bahan pokok bagi masyarakat.

Agar terwujudnya sistem logistik nasional yang efisien dan efektif tidak bisa hanya mengandalkan pemerintah, keberadaan pelaku logistik juga perlu dilibatkan tak terkecuali pihak asosiasi. Dalam hal ini salah satu pihak asosiasi yang cukup berperan aktif dalam beberapa kebijakan maupun isu-isu logistik ialah Asosiasi Logistik Indonesia (ALI).

Asosiasi Logistik Indonesia

merupakan organisasi nonprofit untuk *supply chain* dan logistik profesi di Indonesia. Berdiri sejak tahun 2002, selama 10 tahun terakhir ALI sangat memahami bahwa tren industri global terbaru menunjukkan peran *supply chain management* dan logistik di perusahaan dan pemerintahan menjadi lebih kritis dan penting untuk mempertahankan profitabilitas perusahaan dan efisiensi biaya logistik nasional.

Sebab, dari sisi perusahaan, profitabilitas mengalami jumlah yang sangat rendah, sementara pendapatan hanya tumbuh perlahan akibat daya saing pasar makin ketat. Banyak perusahaan kini mulai

melihat dan meninjau kembali *supply chain management* dan logistik yang diterapkan. Peningkatan fungsi *supply chain management* dan logistik dapat membantu perusahaan untuk mengurangi biaya operasional sehingga perusahaan mampu meningkatkan angka laba bersih.

Di Indonesia, terutama setelah krisis ekonomi, tren *supply chain management* dan logistik telah diakui baik oleh industri. Banyak perusahaan memulai program strategis terkait dengan peningkatan pada *supply chain management* dan logistik. Berbagai konsultan manajemen mempromosikan tren ini untuk industri dan pada saat yang sama, kebutuhan sumber daya manusia berkualitas baik di bidang *supply chain management* dan logistik berkembang sangat pesat.

Sebagai sebuah organisasi, ALI menempatkan visi dan misinya guna membawa suasana yang kondusif bagi industri logistik Indonesia agar tumbuh dan dapat memberikan kontribusi dalam mengembangkan sumber daya manusia di bidang *supply chain management* dan logistik di dalam negeri.

BUKAN WADAH PERUSAHAAN

Berbeda dengan asosiasi lain yang mewadahi perusahaan, sifat keanggotaan ALI ialah perorangan. Anggota yang tergabung dalam Asosiasi Logistik Indonesia merupakan praktisi, akademisi, pembuat regulasi, atau pengamat di bidang rantai pasokan dan logistik manajemen. ALI membuka keanggotaan publik pada Januari 2003. Anggota yang merupakan praktisi berasal dari berbagai industri, yaitu produsen, penyedia logistik, distributor, pedagang, pengecer, minyak dan gas.

Asosiasi yang diketuai Zaldy Masita ini dalam setahun memiliki banyak kegiatan rutin. Salah satunya pelatihan anggota, lokakarya, dan sertifikasi profesi. Ditambah dengan pertemuan anggota yang diadakan tiap tiga bulan dan pertemuan pengurus tiap bulan. "Dalam tiap pertemuan anggota banyak isu-isu terkini yang kami bahas. Isu yang dibahas biasanya terbagi dua, pembahasan isu makro dan mikro," papar Mahendra Rianto, Wakil Ketua Asosiasi Logistik Indonesia.

Isu makro itu berkaitan dengan rekomendasi ALI kepada pemerintah agar direalisasikan dalam bentuk kebijakan. Sementara isu mikro lebih kepada internal pelaku logistik dalam hal perbaikan sistem, daya saing terhadap logistik asing atau kompetensi pekerja logistik. Dalam setahun sekali ALI juga mengadakan konferensi internasional disertai dengan pameran. Event yang dimaksud ialah Indonesia Transport, Supply Chain & Logistics (ITSCSL) dan Intralogistics (ILI) 2014 yang berlangsung pada 29-31 Oktober 2014 di Jakarta International Expo, Jakarta.

Kegiatan tersebut terselenggara juga atas kerja sama Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) dan Kamar Dagang dan Industri Indonesia (Kadin).

Terselenggaranya event tersebut diharapkan ALI berdampak terhadap perusahaan agar menyadari akan pentingnya manajemen *supply chain* dan logistik dalam meningkatkan produktivitas perusahaan. Konferensi tersebut menjadi sangat penting dalam penyampaian opini dari para ahli yang mempunyai pengaruh kuat di antara para pelaku industri profesional dalam mencari solusi dari tantangan logistik ke depan.



Seminar Urban Logistics



Malam Penganugerahan Sislognas-ALI Award

BERPERAN AKTIF DALAM KEBIJAKAN PEMERINTAH



Mahendra Rianto

Wakil Ketua
Asosiasi Logistik
Indonesia

Sejak tahun 2007 Asosiasi Logistik Indonesia turut menginisiasi pemberlakuan sislognas yang baru dikeluarkan pemerintah melalui Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012. Tak sekadar menginisiasi, ALI juga mengawal sislognas dengan bergabung dalam tim ahli sislognas sampai dengan saat ini. Peran aktif ALI dalam memberi masukan terhadap pemerintah berkaitan sislognas dengan cara menjalin kerja sama dengan kementerian terkait. Kementerian yang dimaksud ialah Kementerian Perdagangan, Kementerian Perhubungan dan Kementerian Koordinasi dan Perekonomian.

"Di dalam sislognas, ALI mengajak pemerintah melihat Indonesia sebagai negara kepulauan yang luas maka harus bisa memastikan ketersediaan kebutuhan pokok masyarakatnya. Melalui sislognas juga pemerintah harus bisa memastikan kestabilan harga," kata Mahendra.

Agar bisa memastikan ketersediaan barang, Kementerian Perdagangan perlu menjamin bahwa jalur distribusi barang

aman, agar penyaluran kebutuhan pokok masyarakat selalu tersedia di semua daerah. Tak terkecuali di daerah terpencil yang infrastruktur jalannya terbatas, seperti kawasan perbatasan, pedalaman, dan pulau kecil.

Kemudian Kementerian Perdagangan perlu berkerja sama dengan Kementerian Perhubungan guna memfasilitasi moda angkutan atau transportasinya. Kementerian Perhubungan pun harus berkoordinasi dengan Kementerian Pekerjaan Umum terkait penyediaan infrastruktur jalan dan penunjangnya. "Ketiga kementerian tersebut harus mampu berkerja sama di bawah payung hukum sislognas agar kebutuhan pokok masyarakat bisa terpenuhi serta tidak terjadi disparitas harga," paparnya.

Pada pemerintahan sebelumnya sekalipun Peraturan Presiden tentang Sislognas telah diterbitkan, namun dalam penerapannya pada tingkat kementerian terjadi ketidaksesuaian kebijakan. Apalagi pemerintah sebelumnya terlalu memanjakan moda angkutan darat khususnya truk. Padahal, secara daya angkut

moda angkutan truk kapasitasnya terbilang paling kecil ketimbang moda angkutan lain, seperti kereta api dan kapal laut, termasuk harga per kilo muatannya angkutan truk terbilang mahal.

Keberpihakan pemerintah sebelumnya bisa terlihat dengan banyaknya pembangunan jalan tol dan rencana pembangunan jembatan Selat Sunda yang akhirnya dibatalkan oleh pemerintah saat ini. "Pembatalan proyek jembatan Selat Sunda juga atas rekomendasi ALI karena tidak sesuai dengan visi sislognas," tutur Mahendra.

Kini ALI secara aktif terus memberi rekomendasi kepada pemerintah agar memberi porsi besar kepada moda transportasi laut dalam aktivitas logistik. "Idealnya pemerintah memanfaatkan moda transportasi laut karena lebih efisien dari dari daya angkut dan lebih murah ongkos angkutnya. Selain itu, penggunaan moda transportasi laut tak perlu dipusingkan dengan pembebasan lahan yang selama ini menjadi penghambat pembangunan jalan maupun jembatan," pungkasnya.



CURANG KURANGI MUATAN

Teks: Sigit Andriyono

Hidup di kota besar memiliki tantangan yang berbeda dengan penduduk desa, mulai tekanan hingga keperluan sehari-hari. Tantangan hidup muncul mewarnai jika seseorang merasa tidak memiliki pendapatan yang cukup tiap bulannya. Pengalaman tersebut dijalani Wahyu (32) mantan sopir salah satu perusahaan BBM terbesar di Indonesia yang menambah penghasilan dengan berbuat curang. Ia memilih menambah penghasilan lewat praktik truk "kencing" karena ada kesempatan. "Hidup penuh dengan pilihan, apalagi saat itu juga ada peluang karena aturan yang longgar untuk melakukan praktik berisiko," ujarnya. Dengan modal nekat dan koneksi dari beberapa teman, Wahyu melakukan pelanggaran dengan menjual muatan ke penadah.

Ketakutan yang luar biasa ia rasakan saat harus membelokkan

kendaraan ke arah lokasi penadah. "Saya sempat gemetar dan berhenti sesaat untuk menenangkan diri. Hari itu sengaja saya liburkan kernet," cerita Wahyu kali pertama menuju lokasi pertemuan. Daerah pertemuan berada di kawasan perdesaan di pinggiran Madiun. Mendekati lokasi, ada beberapa orang bersepeda motor yang memandu Wahyu. Sesampainya di sana, beberapa drum berukuran besar sudah disiapkan di gudang tertutup yang luas. "Saya dipersilakan keluar dan menunggu di warung makan. Lalu tak lama, ada orang gudang memberikan secarik kertas kepada saya berisi nominal harga yang sudah disepakati sebelumnya," ungkap Wahyu menjelaskan proses pengurangan muatan yang berlangsung cepat dan rahasia.

Kemudian Wahyu menukarkan kertas tadi di kasir yang bersebelahan dengan gudang. Menurut penuturan Wahyu, saat itu tidak ada truk lain

yang mengantri atau sedang diparkir dalam gudang. Segera setelah pembayaran selesai, Wahyu kembali pada trayek semula. "Beruntung saat itu tidak ada GPS tracker yang terpasang. Saya bisa mengirim beberapa kali," paparnya sambil diam sesaat. Ternyata tak lama dari kiriman terakhir, Wahyu tertangkap operasi yang digelar kepolisian. Tak disangka, di belakang aktivitas rutin gudang polisi sedang mengembangkan peta penyelidikan, hingga didapat data beberapa truk yang rutin "mampir" ke gudang tersebut.

Sekarang Wahyu bekerja di Malang sebagai kernet angkutan sayur. Ia meninggalkan Bojonegoro tempat bekerja dulu. "Saya sengaja memilih Malang agar jauh mengasingkan diri dari tempat kerja dulu. Saya jadi kernet sudah hampir empat bulan dan sampai sekarang tidak ada yang mengetahui pekerjaan saya sebelumnya. Saya harap dari sini



saya bisa mencari rezeki dan harapan baru. Saya benar-benar menyesal," tuturnya tertunduk sedih.

High risk, high result, begitu ungkapan yang bisa mewakili tindakan yang dilakukan Wahyu. Uang hasil pengurangan muatan ia gunakan untuk mencukupi kebutuhan. Ia tidak mengungkap nominal yang didapat, tetapi jika dibanding gaji sebulan sopir ia menjawab, "Lumayan, hampir separuh gaji pokok saya."

Bagi pihak pembeli, BBM ilegal bisa dijual ke pengecer. Pengecer BBM bisa dari agen atau rumahan. Nur (37) adalah salah satu pengecer BBM yang mendapat aliran dari penadah. Menurutnya kini agak susah mendapat barang dari penadah, karena operasi dari pihak kepolisian rutin digelar. Sembari membuka warung makan, Nur juga memiliki kios kecil BBM. Dengan harga jual sama, dibandingkan dengan membeli dari SPBU, Nur bisa meraup keuntungan lebih banyak. "Kalau dari SPBU, keuntungan saya pas. Kadang sulit untuk mendapatkan BBM sehingga hampir tidak bisa jualan. Kalau ada stok (dari penadah) kan lumayan bisa mainkan harga saat BBM dicari orang," ungkapnya.

Agar bisa menjadi salah satu pembeli dari penadah syaratnya cuma kepercayaan dengan pemilik. Pemilik percaya bahwa pengecer bukan petugas yang menyamar, maka hubungan akan langgeng. Menurut Nur, selama ia berjualan BBM tidak pernah tesangkut petugas. Karena memang jika tidak ada suplai dari penadah Nur tetap membeli dari SPBU. "Sekarang saja, cuma tinggal beberapa liter stok dari mereka (penadah). Belum datang suplai lagi," ujarnya.

Praktik truk "kencing" juga pernah dilakukan Panca (29) kernet yang membantu sopirnya untuk mengurangi muatan minyak goreng. Berbeda dengan Wahyu yang bekerja sendiri, praktik yang dijalankan Panca dan sopirnya lebih rapi dan terorganisir. Permainan utama adalah bagi hasil dengan kru kapal tongkang minyak. Minyak goreng biasa diantar langsung ke pabrik. Selama dalam perjalanan tidak ada pembelokan trayek, minyak dikurangi dalam perjalanan menggunakan mobil *pickup*.

"Dari pelabuhan kami bekerja sama dengan kru kapal muatan agar dilebihkan dari batas tangki. Kami juga bayar ke kru untuk mengatur meteran pengisian sekaligus membayar kelebihan minyak termasuk upah," jelas Panca mengungkap proses awal praktiknya. Panca dan sopirnya bekerja sama untuk membeli minyak dari kru kapal.

Selama dalam perjalanan, sudah ada pembeli yang menunggu hasil kelebihan tangki dari Panca. Truk *pickup* tersebut juga menunggu di lokasi yang sudah di janjikan, jadi jika dipantau dalam GPS *tracker* pun rute truk tangki tidak keluar jalur. Truk *pickup* dilengkapi dengan drum, mesin dan meteran untuk mengukur minyak yang sudah dipindahkan.

"Negosiasi dalam perjalanan, transaksi langsung di tempat. Paling lama proses pemindahan 15 menit saja. Setelah itu kami melanjutkan perjalanan," cerita Panca mengenai proses transaksi.

Mengenai segel dan kunci yang menempel pada tangki sopir, Panca menemukan cara untuk mengakali. Kelemahan keamanan truk tangki miliknya adalah hanya mengandalkan

gembok. Ada empat jenis gembok yang rutin ganti tiap bongkar muat di lokasi pabrik, dan sopirnya memiliki semua kunci cadangan tersebut. "Kalau pun diganti urutan atau gembok baru, kami tinggal panggil tukang kunci untuk membuat cadangannya saat pengisian di pelabuhan," katanya.

Bagian paling sulit dari praktik ini adalah negosiasi dengan kru kapal. Jika ada kru kapal yang sedikit alot dalam negosiasi, misi dihentikan. Artinya hari itu libur, tidak ada praktik jual-beli muatan. Mereka tidak mau ambil risiko dengan memaksa kru untuk bekerja sama. Karena begitu ada paksaan, bisa saja proses selanjutnya tidak berjalan mulus. Mereka takut kru kapal melapor pada nahkoda dan urusan menjadi berantakan. Paling banyak praktik ini bisa ia jalankan tiga kali dalam sebulan. Selain tergantung pada kru kapal, praktik yang ia jalankan juga melihat kondisi minyak goreng. "Tiap kapal mengangkut minyak goreng dalam jumlah lebih kurang sama. Tetapi ada hari-hari tertentu jumlah yang diangkut sedikit lebih banyak. Saat itulah kami bergerak," tutur Panca.

Hasil yang ia peroleh cukup lumayan karena kesepakatan dengan pembeli juga menentukan. Tiap ada muatan lebih, sopirnya seperti membuka semacam bursa penjualan. Penawar dengan harga tertinggi mendapat minyak goreng incarannya. Selama praktik hampir satu tahun, Panca belum pernah terciduk petugas atau pihak perusahaan. "Kami cermat dan teliti terhadap muatan, karena jika gegabah kami juga kehilangan pekerjaan" tutupnya.

 <p>1. PT Arveo Pionir Mediatama // Jl. Bunguran 23-25, Surabaya Telp. (031) 355 6677 Web. info@arveo.co.id</p>	 <p>2. KEMENTERIAN PERDAGANGAN RI // Building 3rd Floor, Jl. M. Ridwan Rais, No.5, Jakarta 10110 Telp. 021 38419613 ext. 1293</p>	 <p>3. PT JASA ASURANSI INDONESIA // Kantor Cabang II Jl. Raya Darmo No. 24, Surabaya, 60264 Telp. 031-5673669 / Fax. 031-5689096</p>	 <p>4. CV MAKMUR JAYA // Jl. Kedung Doro no. 237, Surabaya Telp. 031-5320318 Fax. 031-5320319</p>
 <p>5. PT NICOVINDO MANDARI // Jl. Tanjungsari 41, Surabaya, 60182 Telp. 031-749221 Fax. 031-7484620 Web. www.nicovindomandiri.com</p>	 <p>6. PT. MUNCUL DIAMOND // Jl. Kesatrian No. 18, Sidokerto Buduran, Sidoarjo, 61252 Telp. 031-8929992 Fax. 031-8929994</p>	 <p>7. DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURABAYA // Jl. Dukuh Menanggal No.1 Surabaya, 60234 Telp. 031-8295324</p>	 <p>8. INSTITUT TEKNOLOGI 10 NOPEMBER // Campus ITS Keputih Sukolilo Jl. Raya ITS Surabaya, 60111 Telp. 031- 59942517</p>
 <p>9. PT CHAKRA JAWARA // Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 201 Jl. Cilandak KKO No., Jakarta Selatan, 12560 Telp. 021-29976840 Fax. 021-29976840</p>	 <p>10. KEMENTERIAN PERHUBUNGAN RI // Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta, 10110 Telp. 021-3811308 Fax. 021-345165</p>	 <p>11. PT LOOKMAN DJAJA LAND // Jl. Raya Karang Bolong 4 Ancol Jakarta Utara Telp. 021- 69833201 Fax. 021- 69833189</p>	 <p>12. PT DWI MULTI MAKMUR // Jl. Kapuk Muara No. 7 Komp. Duta Harapan Indah Blok OO No. 12, Jakarta Utara, 14460 Telp. 021-66694881 / Fax. 021-66694883 Web. www.dwimultimakmur.com</p>
 <p>20. PT GLOBAL EKXPO MANAGEMENT (GEM INDONESIA) // Perkantoran Mutiara Taman Palem Block C5/28-29 Jln. Kamal Raya Outer Ring Road 11730 Jakarta Barat Indonesia Telp. (021) 54358118</p>	 <p>14. PT KERETA API INDONESIA // Jl. Perintis Kemerdekaan No. 1 Bandung, 40117 Telp. 022-42300031 Fax. 022-4203342</p>	 <p>15. PT SIBA SURYA // Jl. Terboyo No. 7 Genuk Semarang, 50112 Telp. 024-6584460 Fax. 024-6582435 Web. www.sibasurya.com</p>	 <p>16. PT TERMINAL TELUK LAMONG // Jl. Perak Timur No. 610, Surabaya, 60165 Web. www.teluklamong.co.id</p>
 <p>17. SUPPLY CHAIN INDONESIA // Jl. Negla 25 Setiabudi Bandung, 40154 Telp. 022-7000 1090 Web. www.supplychainindonesia.com</p>	 <p>18. PT RAJAWALI INTI // Jln. Brantas Km 1 Probolinggo Tlp. (0335) 423259</p>	 <p>19. PT PURA TRANS // Desa Cangkir RT 04 RW IV Driyorejo Gresik</p>	 <p>20. PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA // Jln. Letjen Sutuyo 110-112. Waru Sidoarjo Tlp. 031-8531668</p>
 <p>21. PT RAJAWALI SHAKTI NUSANTARA // (Graha Rakhmat 1st Floor) Jln. Raya Prambanan No. 5 Surabaya 60131 Tlp. (031) 31 5010076 Faks. (031) 5010085</p>	 <p>22. PT PRIMA SENTOSA BAN // Jln. Kalianak 70-72 Asemrowo, Surabaya Tlp. (031) 7482100 / 7483100 Fax. (031) 7495757</p>	 <p>23. PT MERCU GRAMARON // Jln. Klampis Anom No. 12 Kompleks Perumahan Wisma Mukti - Surabaya Tlp. (031) 5932600 - 2700 Faks. (031) 5946370</p>	 <p>24. PT BUMI BENOWO SUKSES SEJAHTERA // Graha Gramaron Jln. Bunguran 23-25A Surabaya Tlp. (031) 355 6666</p>



The 6th Indonesia International Bus, Truck & Component Exhibition 2015

www.iibt-exhibition.net



18 - 21 MARCH 2015

JIExpo Kemayoran, Jakarta - Indonesia



Your **ULTIMATE** Opportunity

IN INDONESIA'S BUS RAPID TRANSIT (BRT)
SYSTEM PROJECT

SUPPORTED BY:



Association of Indonesian
Carosserie Industries
(ASKARINDO)

Organized by:



GEM INDONESIA
PT. GLOBAL EXPO MANAGEMENT
Subsidiary of GEMISEN GROUP



+62 21 54358118 (Hunting),
+62 21 54358169 / 70 / 90



+62 21 54358119



info@gem-indonesia.net



www.gem-indonesia.net



The 2nd
**Malaysia International
Bus, Truck & Components
Expo 2015**

第二届马来西亚国际巴士, 货车及组件展览

Don't miss MIBTC 2015

Malaysia International Bus, Truck and Component Expo is back in May 2015.

Mark your calendar for the largest commercial vehicle exhibition in Malaysia on 14 - 16 May 2015.

Fringe Programs to introduce :
Business Match Making,
Best Booth Design Award,
Asian Trucker Networking Night,
Driver Competition.

14 - 16 MAY 2015

Mines International Exhibition & Convention Center [MIECC]
Seri Kembangan, Selangor, Malaysia

马来西亚绿野国际会展中心, 吉隆坡, 马来西亚 [MIECC]

REGISTER ONLINE NOW for quicker access on the event day.

Organised by



Supported by



MIROS



Official Media Partner

