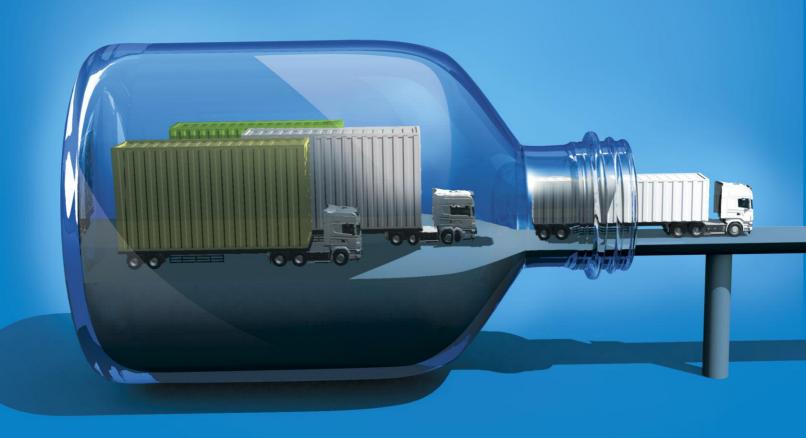
BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JUNE **2019**

BOTTLENECK PENERTIBANTRUK OVERLOAD-OVERDIMENSI





PENGAWASAN TARIF TERBENTUR Izin Penyelenggaraan angkutan



MAINTENANCE WHEEL END

PERAWATAN FIFTH WHEEL

MENGENAL DASHCAM DAN MANFAATNYA

LOGISTIK PERDESAAN



Indonesia Transport **Supply Chain & Logistics**

In-Conjunction with





SHOWCASE, LEARN, **NETWORK** & **BE INSPIRED!**





16-18 **October** 2019

HALL D JAKARTA INTERNATIONAL EXPO

CONTACT US!

Howu Zebua Assistant Accounts Manager +62 21 2556 5033 Email: howu.zebua@reedpanorama.com Astri Ratnasari International Sales Manager +62 21 2556 5019 E astri.ratnasari@reedpanorama.com Adityo Nugroho Assistant Marketing Manager +62 21 2556 503 E adityo.nugroho@reedpanorama.com Ratna Hidavati Official Event Partner (TruckMagz) T +62 812 3663 0313 E ratna.hidayati@truckmagz.co.id







WORLD CLASS AUTO SHOW SERIES







Update May 2019



9 Commercial Vehicles & Carrosseries



19 Passenger Car Brands



Hundreds of Supporting Industry Brands



11 Motorcycle Brands

www.indonesiaautoshow.com







for more information:



Driven with Passion by:

Host:

Organizer:





Member of:



Media Partner:

TRUCKMAGZ



Bottleneck Penertiban Truk Overdimensi-Overload

Overdimension dan overload tidak lagi jadi isu populer dalam bisnis angkutan barang dan logistik Indonesia. Bahkan para pelaku trucking Tanah Air kini cenderung apatis jika diajak berkomunikasi untuk penertiban overdimension dan overload, karena pemerintah dianggap tidak serius dalam penegakan hukumnya. Alhasil, celah ini rentan dimanfaatkan oknum-oknum di lapangan yang kerap menuding pihak transporter sebagai penyebab pelaku utama overdimension dan overload, padahal praktik overdimension dan overload juga didorong oleh keinginan pemilik barang yang maunya tarif angkutan semurah mungkin namun dapat membawa muatan sebanyak mungkin.

Pro dan kontra yang terjadi selama ini di kalangan pemilik barang dan transporter, disebabkan adanya anggapan bahwa penertiban overdimension dan overload tanpa dibarengi dengan perubahan tatanan pengangkutan barang yang baik akan berdampak pada berubahnya struktur angkutan secara keseluruhan. Belum lagi adanya persaingan pasar angkutan barang yang sangat ketat dan cenderung tidak sehat dengan adanya tarif di bawah standar, yang akhirnya berdampak pada semakin besarnya daya angkut kendaraan dianggap memberikan efisiensi dari sisi biaya operasional.

Sistem pengangkutan barang melalui jalur darat menggunakan truk di Indonesia selama ini memang belum ada tatanan baku yang terintegrasi. Tatanan dalam konteks ini adalah sebuah kesepakatan bersama yang disetujui dan dilaksanakan dengan komitmen yang sama, demi menciptakan sistem lalu lintas angkutan logistik yang mengutamakan keselamatan dan menguntungkan semua pihak.

Pemerintah sendiri melalui Kementerian Perhubungan telah menetapkan Indonesia bebas target, overdimension dan overload pada tahun 2021. Artinya, pada tahun 2021 sudah tidak ada lagi truk overdimension dan overload yang beroperasi di seluruh wilayah Indonesia. Dalam hal ini Pemerintah Indonesia juga harus memperhitungkan ekses dari targetnya tersebut. Jangan sampai dampaknya justru membuat kinerja logistik nasional terhambat, karena penertiban overdimension dan overload berkaitan langsung distribusi dengan sistem logistik nasional.

REDAKSI

Pemimpin Umum Ratna Hidayati

Penanggung Jawab /Pemimpin Redaksi Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan Felix Soesanto

Redaksi Sigit Andriyono Abdul Wachid Antonius Sulistyo

Fotografer Giovanni Versandi

Kontributor Ahli Zaroni Bambang Widjanarko

Accounting Evi Kumala Putri

Sirkulasi M. Abdurrohman

Penasihat Hukum Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

f TruckMagz

(A) +62 821 3912 1239 031 85 58 16 99 www.truckmagz.com

TRUCKMAGZ



DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #60

Laporan Utama

- 06 BOTTLENECK PENERTIBAN TRUK OVERLOAD-OVERDIMENSI
- 10 PENERTIBAN TRUK OVERDIMENSION-OVERLOAD
- 16 PEMERINTAH DIMINTA BENAHI TATANAN PENGANGKUTAN
- 20 KONTRAPRODUKTIF TERHADAP LALU LINTAS BARANG
- 24 PENGAWASAN TARIF TERBENTUR
- 28 YANG PALING PENTING PEMILIK BARANG & INDUSTRI

Liputan Khusus 32 PEMERINTAH KEWALAHAN ATASI LOGISTIK PANGAN

36 KEWENANGAN BULOG PERLU DIPERLUAS

Market Review 40 KOMPETISI PASAR PIKAP Rantai Pasok 44 LOGISTIK PERDESAAN

Leader interview 54 OLIVER YANG

Fokus Diler 58 ASTRA ISUZU MALANG

Data Gaikindo

62 UPDATE JANUARI - APRIL 2019

ATPM Update

64 KTB PERBANYAK ITEM FVP

Info Produk

66 Q-SOFT EKSPEDISI, INACOM

Bursa Truk

68 INDEKS HARGA TRUK BEKAS

Tips & Trik 72 MAINTENANCE WHEEL END

76 PERAWATAN FIFTH WHEEL

Truk Spesial 80 SWEEPER TRUCK

Variasi 86 MENGENAL DASHCAM & MANFAATNYA

Komunitas 88 LUMAJANG TRUCK COMMUNITY

Cover

BOTTLENECK PENERTIBAN TRUK OVERLOAD-OVERDIMENSI / 60

Ilustrasi: SY/TruckMagz

Penerbit

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan

PETEMON GRAFIKA

Ruko Niaga Sentosa Kav. 3

Jln. Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo Tlp. 031-85581699 Email. info@truckmagz.com

Jalan Petemon Kali No. 43 Surabaya

Tlp. 031-532-33-44



BOTTLENECK PENERTIBAN TRUK OVERLOAD-OVERDIMENSI

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovanni Versandi

Overdimension dan overload tidak lagi menjadi isu populer di kalangan pelaku bisnis angkutan barang dan logistik Indonesia. Aturan overdimension dan overload ini sejatinya mulai digaungkan dan disosialisasikan sejak setahun terakhir, namun penegakannya masih dilakukan secara parsial karena masih terjadi pro dan kontra di kalangan pemangku kepentingan terkait. "Sebetulnya bukan dari perusahaan logistik dan transportasinya yang menolak penegakan overdimension dan overload, tetapi ada beberapa industri yang minta secara langsung untuk menunda penegakan overdimension dan overload ini. Tahun lalu itu ada yang meminta ditunda dua tahun ke depan dan ada yang minta ditunda sampai tiga tahun ke depan, dan aturan penegakan overdimension dan overload ini sebenarnya ditargetkan harus berjalan Februari 2019," kata Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI).

Yukki mengatakan, pro dan kontra yang terjadi selama ini terutama dari pemilik barangnya itu sendiri, karena hal ini akan berdampak pada berubahnya struktur angkutan secara keseluruhan. "Perlu diakui juga bahwa pelanggar overdimension dan overload ini kan KIR-nya keluar dan STNK-nya ada, dan industri yang banyak melanggar overdimension dan overload itu salah satunya dari BUMN yang kepemilikan sahamnya juga dimiliki oleh pemerintah. Beberapa industri memang sudah ketemu langsung dengan pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan. Saat itu ada asosiasi industri semen, asosiasi industri baja, asosiasi air minum, dan asosiasi industri otomotif yang cukup menyuarakan terkait overdimension dan overload. Jujur saya menyampaikan bahwa saat itu ALFI tidak ikut tanda tangan (kesepakatan penegakan aturan overdimension dan overload) karena yang perlu untuk menyepakati ini salah satunya pemilik barang itu sendiri. Karena waktu kami mencoba berkomunikasi dengan pemilik barang, karena ALFI mewakili pemilik barang, itu dipastikan akan terjadi kenaikan harga dari sisi angkutan barang moda darat," ujarnya.

Sementara itu, Direktur Sarana Transportasi Jalan, Direktorat Jenderal (Ditjen) Perhubungan Darat, Kemenhub, Sigit Irfansyah mengakui jika pihaknya telah bertemu langsung dengan asosiasi industri semen mewakili pemilik barang. "Mereka bilang kalau transporternya tidak siap kalau jumlah armada harus ditambah. Memang tidak siap kalau besok harus tambah jumlah armadanya, makanya perlu bertahap. Karena dalam hal penegakan pelanggaran overdimensi ini kami masih diskusi terus dengan stakeholder terkait. Seperti dengan industri semen dan industri baja, dan tidak bisa langsung kami setop aktivitas pengangkutannya, nanti bisa tutup semuanya. Sehingga dalam konteks ini kami bicaranya harus bertahap, dan pembicaraannya lebih ke arah penindakan bagaimana kepada mereka yang melanggar ketentuan dimensi ini," kata Sigit.



Brigjen Pol Chryshnanda Dwilaksana

Dirkamsel Korlantas Polri



Kyatmaja Lookman

Wakil Ketua Umum Bidang Distribusi & Logistik DPP Aptrindo

Menurut Yukki, perlu melakukan refresh ulang terkait overdimension dan overload dengan pihak-pihak terkait untuk mencapai konsensus yang terbaik dan tidak ada pihak yang dirugikan. Yukki mengatakan, hal yang perlu diperhatikan di sini adalah beberapa industri yang kemungkinan akan mengalami kenaikan biaya. "Apakah sudah dihitung kalau ada kemungkinan terjadi inflasi? Sehingga hal ini harus kita hitung sama-sama dengan betul supaya tidak ada pihak yang dirugikan terutama dari pihak pemilik barangnya. Menurut saya setelah Lebaran nanti alangkah baiknya kita duduk kembali untuk mencapai konsensus, time table-nya seperti apa karena ada yang diubah di sini. Jadi bukan hanya kendaraan truknya yang diubah tetapi ini juga menyangkut dengan sasis truknya, yang artinya akan ada investasi di sana. Sehingga ini perlu dikomunikasikan," ujarnya.

MEMBANGUN KESADARAN

Korps Lalu Lintas Kepolisian RI (Korlantas Polri) melihat praktik overdimension dan overload ini sebagai bentuk menurunkan citra bangsa. "Korban sudah ada karena banyak kejadian seperti itu tetapi faktanya tidak semua orang care akan hal itu, dan selama ini tidak berpikir bahwa hal tersebut menimbulkan social cost yang tinggi. Itu merupakan image, refleksi budaya bangsa. Bagaimana kita mau bersaing, apalagi kalau bicara tentang logistik, rusak barang dan tidak ada kepastian sampai kapan karena kita tidak ada yang tahu. Saya kasih contoh di Australia, di sana orang yang melakukan kecurangan seperti praktik overloadoverdimensi akan didenda tiga kali dari keuntungan bisnisnya. Jadi orang takut rugi kalau mereka melakukan kecurangan," kata Brigjen. Pol. Chryshnanda Dwilaksana, Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel) Korlantas Polri.

Menurut Chryshnanda, di sini bottleneck-nya banyak sekali, bisa dari faktor jalan, faktor kendaraan yang parkir sembarangan, faktor kendaraan yang melambat sehingga menyumbat arus pendistribusian barang. Tidak bisa dilihat dari satu sisi. "Kendala terberat untuk masalah overdimension dan overload adalah tidak adanya kesadaran, tidak ada kepekaan dan kepedulian. Kalau bicara pelatihan sopir, sopir itu kan manut bos. Nah, di level itu belum ada kesadarannya, memang mereka pintar semua dan kebanyakan orang berada tetapi mereka tidak punya kesadaran. Maka di sini yang harus dibangun adalah kesadaran. Supaya sadar bagaimana? Ada tiga hal pokok. Satu, dia diberi pendidikan; dua, dipaksa dengan sistem traffic attitude record dan demerit point system; tiga, dihukum. Kalau tidak ada tiga ini ya akan begitu-begitu saja," ujarnya. Chryshnanda menambahkan, kondisi yang terjadi selama ini kalau melanggar justru bangga karena menganggap bisa melewati polisi aman-aman saja. "Kalau bangga melanggar, ini yang kacau sedangkan orang yang tertib tidak ada penghargaannya," katanya.

"Saya setuju dengan pernyataan Pak Chryshnanda terkait *awareness*, tetapi kalau orangnya tidak sadar juga, bagaimana? Aptrindo sendiri sejak awal berkomitmen untuk patuh terhadap aturan, terbukti tahun lalu kita sudah menandatangani deklarasi untuk tidak *overdimension* dan *overload* dua kali, dan beberapa waktu lalu mau tanda tangan deklarasi keselamatan di Yogyakarta. Bagi Aptrindo itu tidak masalah karena dari dulu Aptrindo berkomitmen untuk menegakkan keselamatan di jalan," kata Kyatmaja Lookman, Wakil Ketua Umum Bidang Distribusi dan Logistik DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo).

TATA NIAGA BARANG

Aptrindo menganggap upaya membereskan masalah overload ini tidak semudah yang dibayangkan, karena berkaitan erat dengan harga angkutan yang akan naik jika penegakan overdimension dan overload diterapkan. "Karena memang tidak ada pilihan moda angkutan barang yang lain yang lebih efektif dan efisien. Truk itu menjadi moda angkutan barang yang paling mudah digunakan, apakah dia berbiaya murah itu tergantung komoditasnya karena mahal-murahnya barang itu pun tergantung komoditas yang diangkut," ujar Kyatmaja.

Kyatmaja menjelaskan bahwa kondisi angkutan barang Indonesia masih didominasi barang primer. "Barang primer di sini bukan barang olahan lanjutan, seperti semen dan beras yang kalau diangkut pakai truk kecil-kecil pasti biayanya mahal. Satu-satunya cara itu mendekatkan sentra produksinya itu dengan angkutan massal, atau melakukan value added activity lebih cepat di tempat asalnya. Contoh kalau kita muat jagung, jagung bisa berubah jadi feed meals (makanan yang bisa langsung dikonsumsi tanpa diolah lagi), feed meals langsung berubah jadi ayam. Di sini ayam mempunyai nilai ekonomi yang lebih tinggi dibandingkan jagung. Ketika kita mengirim jagung ke kiri dan kanan otomatis biaya transportasinya akan mahal sekali," jelasnya.

Menurut Kyatmaja, bicara masalah overdimension dan overload mesti memperhatikan tata kelola niaga barangnya dan itu memang menjadi PR besar pemerintah. Jika dikaitkan dengan perdagangan, selama ini pemerintah lebih suka melakukan operasi pasar ketika harga komoditas pokok naik untuk menjaga stabilitas harga pangan. "Operasi pasar itu metode paling tidak efisien. Selama ini harga komoditas pertanian itu mahal karena petani membawa langsung hasil buminya tanpa diolah terlebih dahulu ke pasar. Hasil pertanjannya yang masih ada akar, batang pohonnya, daun, buah, itu dibawa semuanya pakai truk kecil. Anggaplah 30 persen yang diangkut itu ditranspor untuk dibuang, belum lagi kalau barang-barang itu ditumpuk sampai tinggi dan tidak disusun rapi kecenderungan busuknya tinggi. Kalau kita berpikir jangka panjang, masak mikirnya operasi pasar terus," urainya.

Kyatmaja menegaskan, jika tata niaga barang dan tata letak industri tidak diperbaiki maka selamanya overdimension dan overload tidak akan selesai. "Ketika menurunkan beban yang ada harganya naik, itu pasti. Tetapi kalau kita membenahi tata niaganya, mengurangi barang yang busuk akibat diangkut tidak tersusun rapi, mengurangi barang yang tidak perlu ditranspor maka dipastikan harga angkut tidak mesti naik. Pemberlakuan overdimension dan overload dengan mengurangi tonase itu hanya akan menaikkan harga. Tetapi kalau kita memperbaiki tata niaga barangnya, mengurangi tonase itu tidak mesti harga angkutnya naik karena barangbarang yang akan terbuang semakin sedikit," kata Managing Director PT Lookman Djaja ini.

*

Penertiban Truk *Overdimension-Overload*KALAU MAU TEGAS, TEGAS SEKALIAN

Teks: Sigit Andriyono, Antonius Sulistyo 🔸 Foto: Giovanni Versandi





Ariel WibisonoKetua DPD Aptrindo Jatim



Penegakan aturan overdimension-overload sejauh ini masih jalan di tempat. Perkembangan signifikan belum dirasakan oleh pelaku bisnis angkutan barang dan pemerintah sebagai regulator melakukan penertiban pelanggaran overdimension-overload ini. Padahal, aturan penegakan overdimension-overload ini sejatinya telah memiliki kekuatan hukum di Indonesia yang diatur dalam Undang-undang (UU) No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah (PP) No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, serta diatur pula melalui Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di

Ketua DPD Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Jatim, Ariel Wibisono mengatakan, penertiban truk overdimension-overload sudah ada dalam UU batasannya antara Peraturan Pemerintah dan UU. Namun menurut Ariel, penindakannya yang tidak disebutkan dalam UU sedangkan dalam PP disebutkan. "Ini yang akhirnya kebijakan ini tidak konsisten. Jadi sekarang ini, kendur atau tidaknya karena

aparat, bukan karena fasilitas," ujarnya. Ariel menambahkan, melalui Peraturan Daerah (Perda) juga membuat kebijakan ini tidak linear. "Pada Tahun 2018 memang Kemenhub membentuk BPTD untuk dalam satu komando, yaitu Kemenhub. Sehingga aturan ini sebetulnya aturan Kemenhub bukan aturan Dishub, ini yang menurut saya menjadi simpang siur," kata Ariel.

menyikapi terus peraturan yang harus diubah sepertinya akan capek, pemerintahmengimplementasikannya di lapangan juga bingung. Polisi mengacu pada UU dan di lapangan hanya bisa memberikan tilang. Penilangan ini terjadi karena sopir dan aparat, yang nantinya bisa terjadi pungli (pungutan liar). "Saya juga mendapat info akan ada e-log book, semacam kartu pendataan perusahaan dan kartu pendataan kepemilikan kendaraaan dan dikondisikan di jembatan timbang. Kartu ini akan menjadi pusat kontrol pendataan dan pelanggaran. Seperti ini bagus. Karena tujuan dari kebijaksanan adalah penertiban agar kita mengikuti aturan, tertib di jalan, dan tidak ada perang harga. Tinggal kami menunggu realisasi Kemenhub," ujarnya.



Syaiful Bahri Ketua DPD Aptrindo Banten

Ketua DPD Aptrindo Jateng, Chandra Budiwan menanggapi overdimension-overload sebagai permasalahan yang masih tumpang tindih. "Cara-cara penertiban truk overload ini tidak sesuai. UU Lalu Lintas mengatakan perlu ada sistem informasi dan komunikasi angkutan jalan menggunakan teknologi informasi. Jadi semua terintegrasi di situ. Di dalamnya ada database kendaraan, SIM, STNK, dan buku KIR. Di UU ada pasal yang menyebutkan pengawasan. Sehingga monitoring akan mudah dalam satu window. Ketika ada kendaraan dengan barcode atau RFID yang tertangkap kamera, maka akan muncul semua data. Jika STNK mati atau dokumen belum lolos, maka gate tidak ada terbuka. Cuma memang diperlukan tempat yang besar. Jembatan timbang sekarang masih belum bisa seperti itu. Sistem informasi ini ada *database center*-nya dan ini semua perlu integrasi. Dan sekali lagi, ini juga termasuk ranah kepolisian," urai Chandra.

Chandra juga menyesalkan bila selama ini sopir truk yang dijadikan kambing hitam dari permasalahan overdimension-overload. "Di UU lalu lintas, yang kena sanksi adalah pengemudi. Pengusaha apa ada sanksinya? Kalau pelanggaran itu beda dengan kasus pidana. Kalau di revisi KM 69/1993 bahwa pengusaha bisa dikenakan sanksi dan bisa dituntut perdata, seperti pemberhentian izin tapi bagaimana realitasnya? Pasalpasalnya kurang sesuai sehingga ini tumpang tindih. UU adalah hukum tertinggi, kenapa yang kena hukuman kok sopirnya padahal sopir ini kan mitra perusahaan. Sopir ya mengikuti apa atasannya. Kalau menerapkan SIAB dengan benar maka overload tidak akan ada," katanya. Ia menambahkan, aturan yang tumpang tindih artinya bertentangan dengan aturan dalam masyarakat. "Saya melihat ini karena belum terintegerasi dengan benar," imbuhnya.

Sementara itu, Ketua DPD Aptrindo Banten, Syaiful Bahri meminta pemerintah untuk melakukan penegakan overdimension-overload secara bertahap. "Sebetulnya bagi pelaku trucking, terlalu overdimension-overload juga tidak bagus. Artinya, membahayakan kendaraannya, sopirnya, dan pihak ketiga atau pemakai jalan yang lain juga dirugikan. Saya akui praktik overload kita memang luar biasa tetapi jangan lantas penegakannya langsung potong kompas dulu. Ketentuan untuk truk kalau sumbu tiga itu muatannya maksimal 12,8 ton, tetapi memang aktualnya bisa sampai 30 ton bahkan lebih. Sebaiknya diberi kelonggaran batas maksimumnya sampai dua kali lipatnya atau 24 ton itu masih bisalah, tapi kalau di atas itu jujur secara pribadi kami kurang setuju juga karena terlalu over, bahaya masalahnya. Bahaya ke pemakai jalan yang lain dan bahaya untuk jalannya itu sendiri. Saya menyadari hal itu kok," kata Syaiful.

Kalau dari sisi dimensi, kata Syaiful, di Banten sebagian angkutannya dump truck dan rata-rata ukuran baknya tidak sesuai dengan ketentuan dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub). "Sebab masih ada beberapa diler yang berani mengeluarkan indeks kapasitas angkut kendaraan baru yang dijualnya walaupun SRUT-nya tidak keluar, mungkin di situ diler yang memaksakan kepada karoserinya supaya produknya tetap bisa dijual. Memang yang terjadi di lapangan riilnya seperti itu," ujarnya.

Menurut Ketua DPC Aptrindo Surabaya, Putra Lingga, sejauh ini di DPC Aptrindo Surabaya tidak mengenal overdimension-overload karena para anggotanya bekerja berdasarkan kontainer yang sudah memiliki standar baku internasional. "Yang jadi masalah adalah yang muatan bukan kontainer, seperti dump truck ini banyak yang overdimensi dan overloading. Kenyataan di lapangan

itu tinggi bak itu bisa setinggi kontainer. Kami ingin pemerintah ini tegas dalam menindak, khususnya *dump truck* ini. Mereka muat bisa berkali-kali lipat, dan kebanyakan mereka ini kendaraan *support* BUMN," kata Putra Lingga.

Terkait SRUT (Sertifikat Registrasi Uji Tipe), menurut Ariel, saat ini penegakan overdimension-overload di wilayah Jawa Timur sudah cukup bagus. "Sekarang ini yang diperketat melalui SRUT dan ini masih jalan sampai sekarang. Karena itu menurut saya bentuk pencegahan di awal. Front door ini untuk menindak kecurangan dalam pembuatan karoseri. Cuma yang menjadi masalah adalah yang sudah melanggar. Kendaraan yang tidak sesuai dengan spesifikasi. Antisipasinya dengan tidak bisa melakukan uji KIR," katanya. Ia mengatakan, biasanya pelanggaran yang terjadi ini datangnya bukan dari perusahaan di Jawa. "Tapi Sumatera ini banyaknya ekspedisi yang sebenarnya tidak memiliki izin usaha. Truknya truk bekas dan beli truk juga sudah truk tua. Itu akan mati dimakan kompetisi bisnis," ujarnya menegaskan.

Sedangkan menurut Ketua DPD Aptrindo Lampung, Adam Ismail M.L., penerapan overdimension-overload memang diakuinya sudah berjalan di beberapa daerah, dan berpengaruh ke biaya atau tarif angkut yang semakin ketat. "Sementara di beberapa daerah belum efektif, sehingga potensi pungli juga berakibat kepada biaya tarif yang ketat. Truk overdimension-overload tendensi menyalahkan pengusaha angkutan, tetapi sesungguhnya overdimensionoverload akibat ongkos yang murah (dari pemilik barang) dan peraturan yang tidak konsisten. Sumber masalah ada di ketentuan tarif dan peraturan yang tidak konsisten. Kondisi di lapangan sekarang, pengaruhnya bagi kami adalah kecemasan dan waswas," jelas Ismail.

Penertiban truk overdimension-overload, menurut Syaiful, lagi-lagi kali ini dianggap kurang berhasil. Menurutnya, kalau mau tegas harus tegas sekalian, karena kondisi riil praktik overload sudah sampai 200 persen-300 persen, bukan lagi 100 persen kelebihannya. "Itu kalau bicara wilayah Banten dalam ruang lingkup industri dan pelabuhan, TUKS (terminal untuk kepentingan sendiri), termasuk pertambangan pasir yang juga parah menurut saya. Memang untuk industri baja ada toleransi dari pemerintah, tetapi ujungnya sekarang pun sama dan cenderung kembali ke semula. Karena di Banten ini, mana ada fasilitas untuk penimbangan semua kategori truk. Kalau pun ada seperti di daerah Cikande, itu juga tidak mungkin trailer ditimbang di situ karena area untuk moving-nya tidak ada," katanya.

Hambatan terberat penegakan *overdimension-overload*, menurut Chandra, adalah penegakan secara tegas dari pemerintah ini masih kurang. "Sebetulnya itu penyelesaiannya sangat simpel. Masalah yang terjadi adalah karena praktik kotor, yaitu truk yang overdimensi bisa lolos KIR. Bukan kesalahan pengusaha maupun petugasnya, tetapi masalah yang terjadi itu sangat kompleks. Sebenarnya itu tidak perlu terjadi hingga razia di

jalan. Karena menurut saya, jika mau penertiban truk overdimensi cukup uji fisik pada saat perpanjangan STNK. Pajak tahunan jika mau ditegakkan dengan benar, maka praktik overdimensi sudah bisa dibereskan. Jadi penegakan ini bisa lebih cepat. Dengan catatan semua harus transparan. Jika diberi waktu yang cukup, seharusnya dari awal penertiban ada pada uji fisik. Wewenang uji fisik ini bukan ranah Dishub, itu ranah dari kepolisian," urainya.

Ariel pun mengakui memang penindakan overdimension-overload masih lemah secara hukum, karena hanya penilangan sebagai bentuk penindakannya, tidak lebih dari itu. "Shock therapy yang dilakukan Kemenhub sifatnya untuk gertak saja. Pengusaha besar sekarang ini sudah tertata rapi, mulai dengan berlakunya PP tentang perusahaan transportasi yang harus memiliki izin khusus. SIUP-nya harus diubah menjadi SIUP JPT yang dulunya SIUP Perdagangan, dan Kelompok Lapangan Usaha (KLU) tidak bisa bermacam-macam bidang usaha. Angkutan barang masuk dalam KLU darat. Ini sudah bagus termasuk insentif untuk kendaraan bermotor pelat kuning. Tindakan pencegahan seperti ini sudah bagus. Jadi di awal ini peraturan untuk pembuatan atau perizinan terhadap perusahaan sudah dibatasi, maka tinggal tunggu waktu bahwa semua perusahaan akan taat mulai dari awal," jelasnya.



Adam Ismail M.L. Ketua DPD Aptrindo Lampung

Pengusaha truk daerah juga berharap ke depannya "Artinya, di Jakarta dengan Banten itu berbeda. Kalau di Jakarta paling dominan angkutan kontainernya, sedangkan di Banten kebanyakan angkutan curah. Sehingga aturan untuk angkutan di Banten tidak bisa diterapkan seperti kendaraan yang ada di Jakarta, seharusnya disesuaikan dengan muatannya. Pemerintah sendiri belum siap dari sisi infrastruktur logistiknya. Jika pemerintah memaksakan atmaka akan ada 200 persen tambahan dari armada truk existing sekarang. Kalau infrastruktuknya tidak siap akan jadi blunder, macet di mana-mana karena pertumbuhan jalan dengan kendaraan tiap tahunnya tidak seimbang," kata Syaiful. Ia juga menyarankan untuk membangun fasilitas khusus angkutan logistik. "Saya pernah usulkan di tingkat provinsi untuk membuat jalur logistik, tetapi ujungnya memang masalah dana juga," tambahnya.

Sementara itu, Ariel mengimbau agar BUMN terlebih dahulu harus bersinergi mewakili pemilik barang. "Harusnya (BUMN) di garis depan ditambah IT seperti e-log book. Jika sudah dijalankan, lalu ada perusahaan yang kena tilang, pemilik barang diberi laporan maka akan ikut tertib. Sekarang ini yang tidak bisa maksimal karena satu kena, satunya tidak. Jadi ini tebang pilih. Di Indonesia tidak bisa seperti itu. Selama tidak satu suara, jadi yang terjadi tawarmenawar. Pemilik barang menawar tonase dan tarif. Solusi

ini simpel tapi perlu waktu, harus melakukan transformasi digital. Jangan mengandalkan personil atau aparat. Jadi lakukan digitalisasi sistem dan reformasi birokrasi," ujarnya.

Adam pun mengimbau supaya pemangku kebijakan harus melakukan sosialisasi overdimensionoverload secara komprehensif. "Sosialisasi ini tidak hanya kepada pengusaha angkutan, tetapi yang lebih penting lagi sosialisasi kepada pemilik barang karena itu sumber overdimension-overload. Kami berusaha taat aturan karena kalau melanggar maka effect costnya akan memberatkan. Kalau ongkos sesuai diambil, tidak sesuai diabaikan sehingga kegiatan cenderung menurun," kata Adam.

"Dalam hal ini pemerintah diharapkan dapat duduk bareng dengan para pelaku industri logistik dan *trucking* tentunya supaya ada *win-win solution*. Kalau dipaksakan dengan aturan *overdimension-overload* yang selama ini, imbasnya akan luar biasa nanti. Jangan pula diterapkan secara langsung potong kompas, sebaiknya secara bertahap mungkin dua tahun atau beberapa tahun ke depan tapi harus jelas supaya lebih menguntungkan buat semua pihak," ujar Syaiful.



PEMERINTAH DIMINTA BENAHI TATANAN PENGANGKUTAN

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovanni Versandi



Praktik overdimension-overload selama ini menjadi persoalan besar di sektor logistik Indonesia. Para pemilik barang yang dianggap sebagai pihak yang mendorong terjadinya praktik overdimension-overload ini beranggapan, penegakan aturan overdimension-overload tidak serta-merta membuat ekonomi menjadi efisien. "Hitungannya misalkan, si pemilik truk dengan ditambah dimensi kendaraannya dan melakukan praktik overload, yang biasanya biaya di jalan habisnya Rp 100 ribu-200 ribu bisa mendapatkan lebih dari Rp 500 ribu. Itu memang menguntungkan dari satu sisi, tetapi lebih banyak yang dirugikan dalam hal ini," kata Ali Nurdin A. Gani, Ketua Umum DPW Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Banten. Ali menjelaskan, overdimensionoverload ini menciptakan persoalan yang sesungguhnya sangat mengkhawatirkan. "Banyak hal yang mesti dihitung menurut saya, seperti kapasitas truk yang telah ditentukan harus dipatuhi oleh para pengguna dan pemilik jasa trucking, termasuk aparat penegak hukumnya juga harus menegakkan dan jangan hal ini malah dimanfaatkan," katanya.

Hal senada juga disampaikan oleh Khairul Mahali selaku Wakil Ketua DPW ALFI Sumut dan Ketua Kadin Sumut. Khairul mengatakan, permasalahan pembatasan berat ini khususnya yang terkait barang ekspor, dari sisi volume terkadang menjadi hambatan di lapangan. "Misalkan saat ditimbang di jembatan timbang ada kelebihan muatan, di situ terjadi negosiasi lagi dengan petugas jembatan timbangnya dan sebagainya. Ini yang di lapangan membuat ada biaya tambahan karena tidak mungkin juga kami menaruh kelebihan barang yang diangkut itu di pinggir jalan. Memang biaya kelebihan ini tidak ada tarif jelasnya karena hal ini memang tidak ada aturannya, dan aturan di lapangan itu ngerti sama ngerti saja," ujarnya. Ia menambahkan, sampai sekarang laporan penilangan karena kelebihan muatan memang belum ada, karena kalau ada masalah di jalan biasanya diselesaikannya secara musyawarah dan mufakat di lapangan. "Di sini peran dari petugas dinas perhubungan kadang-kadang tidak peka dan mengetahui bahwa aturan ini kan dari pusat ke tingkat provinsi kemudian ke kabupaten/kota. Dalam hal ini product knowledge yang dimiliki SDM-nya tidak siap. Sehingga celah-celah aturan ini terkadang malah menimbulkan cost logistics tinggi," kata Khairul.

"Untuk wilayah Banten, saya lihat penegakan *overdimension-overload* ini tidak berefek karena memang di lapangan masih banyak terjadi *overdimension-overload*. Tentu kami dari pihak DPW ALFI Banten meminta kepada pemerintah daerah agar benar-benar menertibkan aparaturnya, dalam hal ini dinas perhubungan provinsi dan kepolisian daerah maupun jajaran polres supaya juga benarbenar menegakkan aturan itu. Kami juga mensosialisasikan kepada seluruh anggota ALFI Banten supaya menyesuaikan aturan, karena hitungan ekonomisnya pasti sesuai dengan *budget* normal dan semua juga dihitungnya sesuai *budget* normal," kata Ali Nurdin.



Ali Nurdin A. Gani Ketua Umum DPW ALFI Banten



Khairul Mahali Wakil Ketua DPW ALFI Sumut

Khairul mengakui bila pihaknya telah mencoba berkomunikasi dan berkoordinasi dengan asosiasi terkait, seperti Aptrindo sebagai owner dari trucking. Namun menurutnya, kebijakan ini juga tidak terlepas dari top management di lapangan dalam hal ini para kepala dinas perhubungan, yang dianggapnya kurang memberikan motivasi kepada bawahan yang ada di lapangan. Ia pun mengaitkannya dengan kegiatan ekspor. "Praktik overdimension-overload ini terbentur dengan VGM (Verified Gross Mass) kontainer atau verifikasi berat peti kemas yang telah diatur dalam SOLAS (Safety of Life at Sea). Sebab banyak terms of perdagangan itu kondisinya CFS (Container Freight Station) yang barang-barangnya berasal dari kabupaten/kota kemudian dibawa ke pelabuhan, baru dimuat di kontainer yang ada di pergudangan pelabuhan. Sehingga pengangkutan dari daerah asal menuju pelabuhan ini yang terkendala overdimension-overload," ujar Khairul.

Pelanggaran overdimension-overload di wilayah Sumatera Utara, menurut Khairul, berkaitan dengan pengangkutan barang yang bersifat high density atau memiliki tingkat kepadatan tinggi, seperti komoditas karet yang termasuk kategori barang yang berat. "Angkutan karet itu kan pakai palet juga, apalagi kalau

pakainya model *metal box* karena sekarang sudah jarang memakai palet kayu. Ada pula yang dari industri manufaktur, seperti baja ringan. Meski namanya baja ringan tetap saja dia terbuat dari baja yang berat kalau muatannya banyak," katanya.

Pelanggaran overdimension-overload di wilayah Banten, Ali Nurdin mengakui bila industri berat seperti baja masih mendominasi. Menurutnya, ALFI Banten sudah meminta kepada pihak industri baja untuk menggunakan kereta api (KA) barang dari manufakturnya ke base tertentu. Misalnya dari base di Jakarta ke tempat tujuan, jarak terjauh yang masih bisa ditolerir menggunakan angkutan truk adalah 20 kilometer, dengan pertimbangan untuk mendukung pengelola jalan. "Kami ingin angkutan baja ini diperbaiki ke depannya agar lebih tertib dan tidak merugikan masyarakat umum terutama pengguna jalan. Beberapa industri baja sudah ada yang menggunakan KA barang, cuma secara volume tidak seperti yang kami inginkan dan kami berharap semuanya. Jadi dibatasi saja jarak pengangkutan baja melalui jalur darat dalam hal ini yang menggunakan jalan, dengan batas terjauh 20 kilometer atau 30 kilometer saja yang menggunakan truk. Kalau lebih dari 20 km harus pakai KA barang," katanya.

Selama ini, menurut Ali Nurdin, baru sebagian kecil saja angkutan baja yang sudah pakai KA barang, selebihnya masih mengangkut baja dari Banten ke Semarang dan Surabaya pakai truk. "Kami mintanya ke Jakarta saja untuk angkutan bajanya yang menggunakan truk, sudah saja ditaruh di Stasiun Kampung Bandan yang bisa menjadi base untuk wilayah Jakarta misalkan. Kalau di Tangerang bisa di Serpong base-nya dan diangkut sedikit-sedikit saja kalau untuk pengiriman ke wilayah Tangerang. Sehingga usia jalan juga lebih bagus dan juga tidak masyarakat," mengganggu ujarnya. Ia merasa prihatin sekali jika melihat kondisi pada jam 09.00 malam dari Cilegon ke Jakarta atau Karawang, dengan kondisi di jalan tol sangat-sangat crowded. "Intinya, kami meminta pemerintah sebagai regulator untuk menggalakkan atau meminta kepada pihak BUMN dan pihak lainnya untuk melakukan langkah-langkah inovasi. Sebenarnya kalau dihitung biaya transportasi bisa lebih murah dengan kapasitas tertentu. Hanya mungkin untuk proses bongkar muatnya dan penyiapan gudangnya itu yang perlu dilakukan pemerintah, dalam hal ini pemerintah pusat juga harus ikut terlibat di dalamnya karena perlu membuat base-base di setiap stasiun," katanya.

Acuan Tarif Angkutan

Keefektifan penegakan aturan overdimension-overload dalam realisasinya tentu harus dibarengi dengan pengawasan dan evaluasi, termasuk kesiapan infrastruktur jalan serta kesiapan kendaraan angkutannya. "Ini merupakan satu kesatuan database. Bottleneck-nya, aturan penegakan overdimension-overload di Jawa tidak bisa diterapkan di seluruh wilayah Indonesia karena masing-masing kearifan lokal juga harus ditampung. Contohnya infrastruktur jalan, memang pemerintah kita saat ini tengah menggalakkan pembangunan infrastruktur jalan," kata Khairul Mahali. Jika dibandingkan dengan infratruktur yang ada di Pulau Jawa, kata Khairul, belum bisa diterapkan secara apple to apple. "Aturan overdimension-overload ini memang dibuat dari tingkat pusat, tetapi penerapannya di tingkat provinsi dalam hal ini kecamatan dan kabupaten/kota tidak segampang itu. Terkadang kalau barang menuju pelabuhan ini melewati beberapa kecamatan dan kabupaten/kota, dan itu semua ada retribusi-retribusi yang kaitannya dengan petugas di lapangan termasuk petugas di jembatan timbang. Kami di Sumatera ini tidak punya fasilitas jalan tol seperti yang ada di Jawa Timur, atau di daerah lain di Pulau Jawa yang punya infratruktur jalan lebih baik dibandingkan Sumatera. Sehingga perjalanan harus ditempuh melewati jalan-jalan kecamatan dan kabupaten/kota," ujar Khairul.

Sementara itu, Ali Nurdin mengatakan bahwa pihaknya tidak khawatir akan terjadi biaya angkutan naik akibat dampak penegakan overdimension-overload. "Sekarang apakah kemudian terjadi efisiensi biaya logistik atau menjadi ekonomi biaya tinggi kalau ditertibkan, menurut saya tidak juga sebenarnya karena tidak akan berpengaruh karena sekarang harga (angkutan) di pasar tetap saja. Jadi di sini yang saya lihat, orang mengambil kesempatan. Setiap harga pokok produksi sampai ke tujuan itu sebenarnya sudah dihitung sebelumnya, cuma mencari akal untuk efisiensi agar keuntungannya lebih banyak. Itu yang tidak dibenarkan dan menurut agama juga tidak diperbolehkan mencari keuntungan sebesar-besarnya dengan merugikan banyak aspek. Tetap keseimbangan itu menjadi penting," katanya.

Dari sisi ketepatan waktu delivery barang, menurut Ali Nurdin, jika pelaku usaha menerapkan sesuai aturan justru malah bagus. "Sekarang gini, overload dari sisi kendaraan saja tidak bisa jalan cepat. Dari situ saja sudah berapa besar kerugian yang ditimbulkannya terhadap masyarakat, dari sisi kecepatan. Kemudian dari sisi lebar dan panjang yang melebihi ketentuan, banyak yang dirugikanlah. Begitu naik flyover dia sudah mengganggu kelancaran lalu lintas karena truknya tidak bisa jalan cepat waktu nanjak sehingga menimbulkan kemacetan panjang, itu juga membuat ekonomi biaya tinggi jadinya. Kita bisa belajar dari negara-negara lain yang sudah menegakkan aturan sesuai kapasitas kendaraan angkutannya, itu saja dulu. Kita ingin semua menjadi baik," ujarnya.

"Tentu kami juga berharap adanya semacam acuan tarif angkutan barang, sebab kalau menjelang hari raya pasti ada kenaikan harga angkutannya. Dari sisi cost operasional, benefit pasti akan berpihak kepada seluruh stakeholder. Terpenting bisnis tetap untung tetapi juga jangan aji mumpung. Kerja benar dan kerja jujur saja sudah untung kok, kenapa harus curang dalam tanda kutip? Kemudian mengajak semua pihak bersalah dalam hal ini. Kalau kita benar polisi juga tidak akan menyetop. Memang dalam hal ini ALFI mewakili pemilik barang tetapi kami mengimbau dan meminta kepada anggota supaya tertib. Jangan karena ditambahi ya sudahlah risiko di jalan itu sudah biasa, ya tidak lucu jugalah. Kita harus memikirkan dimensi lain dalam hal ini uang negara untuk memperbaiki jalan yang rusak akibat praktik overdimension-overload ini. Kemudian keselamatan pengemudi juga harus diperhatikan, banyak dimensi yang harus diperhatikan untuk masalah overdimension -overload ini," urai Ali Nurdin.



Overdimension & Overload

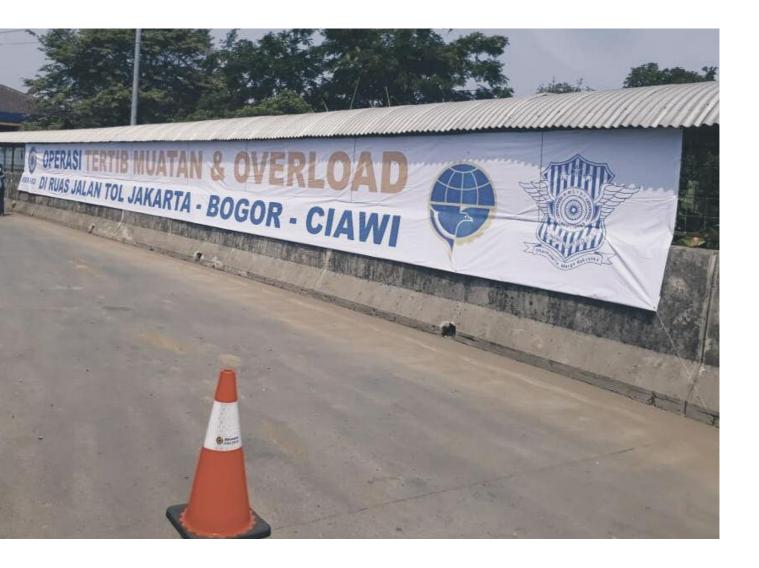
Kontraproduktif terhadap Lalu Lintas Barang

Lalu lintas sebagai urat nadi kehidupan sering kali dipahami hanya sebatas pergerakan dan perpindahan orang dan barang. Dalam berlalu lintas, pertanyaan mendasar adalah, apakah jarak tempuh dan waktu tempuh harus ada standar ideal. Jawaban ini kompleks namun Korps Lalu Lintas Kepolisian RI (Korlantas Polri) mengategorikannya ke dalam sistem manajemen untuk menjawab semua kebutuhannya dan model dalam sistem manajemen adalah kebutuhan. Lalu lintas diibaratkan seperti selang air, ketika kapasitas air melampaui batas maka akan terjadi perlambatan, demikian halnya jika terjadi over-kapasitas. "Ketika overload-overdimension ini di dalam traffic atau lalu lintas akan berdampak pada terganggunya kecepatan pasti, karena ketika kita bicara traffic intinya itu kan kecepatan. Jarak tempuh adalah kecepatan kali waktu tempuh, nah kecepatan minimal dilanggar karena over. Ketika terjadi sesuatu dia bisa menjadi celaka, ini juga menimbulkan masalah lagi. Jadi ini masalah waktu karena batas kecepatan minimal ini dilanggar, kalau over pasti kecepatannya akan melemah," kata Brigjen. Pol. Chryshnanda Dwilaksana, Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel) Korlantas Polri.

Kemudian faktor kedua, menurut Chryshnanda, ketika ini terjadi over maka berdampak kepada jalan dan terhadap pengguna jalan lainnya yang semuanya menjadi kontraproduktif. "Kalau kita masih sebatas menilang yang sifatnya parsial tentu akan gitugitu saja dan pasti akan berulang lagi," ujarnya. Ia menjelaskan, cara mengelola yang manual, parsial dan konvensional akan sulit memberikan pelayanan prima. Di samping itu, lanjutnya, potensi penyimpangan dan penyalahgunaannya juga besar. "Bahkan dapat kontraproduktif dengan apa yang menjadi fokus road safety. Ketika berbicara jarak tempuh dan waktu tempuh ideal, menurut Chryshnanda, standar kecepatan minimal dan maksimal harus ditentukan. Kecepatan minimal dilanggar maka akan menjadi perlambatan (trouble spot), demikian pula saat kecepatan maksimal dilanggar juga berpotensi menimbulkan kecelakaan dengan korban fatal akibat black spot," ujarnya.

Sementara dari sisi pelaku logistik, overdimension-overload sangat memengaruhi ketepatan waktu pengiriman barang. "Dari sisi kendaraan saja tidak bisa jalan cepat. Dari situ saja sudah berapa besar kerugian yang ditimbulkannya terhadap masyarakat, dari sisi kecepatan. Begitu naik flyover dia sudah mengganggu kelancaran lalu lintas karena truknya tidak bisa jalan cepat pas nanjak. Sehingga menimbulkan kemacetan panjang, itu juga membuat ekonomi biaya tinggi jadinya," kata Ali Nurdin A. Gani, Ketua Umum DPW Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Banten.





Laka Lantas Meningkat

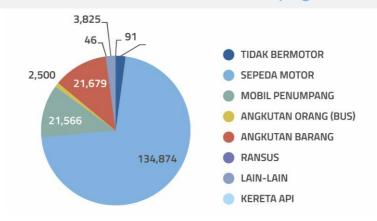
Praktik overdimension-overload pun riskan menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Akibat kelebihan beban muatan maka komponen kendaraan, seperti rem dan kampas kopling lebih cepat mengalami keausan, bahkan kemungkinan as roda patah sangat besar. Berdasarkan data Kecelakaan (laka) lalu lintas (lantas) Korlantas Polri, per 5 Januari 2019 tercatat jumlah laka melibatkan mobil barang yang terjadi antara tahun 2017 dan 2018 naik empat persen. Dari data tersebut, terjadi kenaikan 15 persen untuk tipe kendaraan truk trailer 20 feet. Laka Lantas berdasarkan kondisi kendaraan yang paling banyak terjadi pada tahun 2017, yakni kasus rem tidak berfungsi dengan jumlah 7.083 kejadian, dan pada tahun 2018 sebanyak 9.333 kejadian atau naik 32 persen. Ada kenaikan 15 persen terkait kerusakan mesin, 12 persen untuk kondisi ban yang kurang baik, 12 persen untuk kerusakan as roda atau gardan.



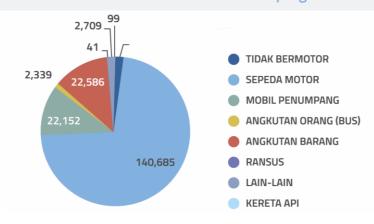
Brigjen Pol Chryshnanda Dwilaksana

Dirkamsel Korlantas Polri

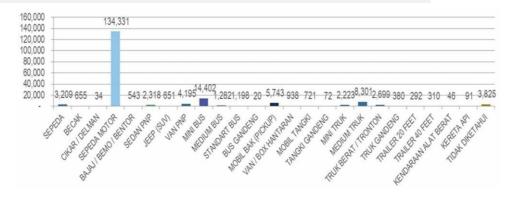
LAKA LANTAS 2017 Berdasarkan Kendaraan yang Terlibat



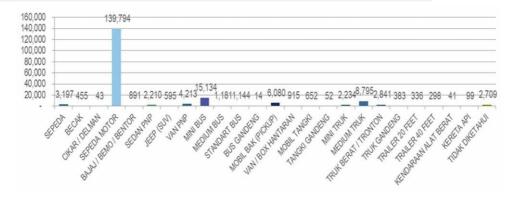
LAKA LANTAS 2018 Berdasarkan Kendaraan yang Terlibat



LAKA LANTAS 2017 Berdasarkan Tipe Kendaraan



LAKA LANTAS 2018 Berdasarkan Tipe Kendaraan



Traffic Attitude Record & Demerit Point System

Sejalan dengan pendekatan road safety management, Korlantas Polri tengah membangun sistem-sistem berbasis online yang mampu terintegrasi untuk membangun big data yang dapat dianalisa atau dihubung-hubungkan, dikonstruksi untuk melihat sesuatu yang menjadi prediksi dan tren yang sedang terjadi sehingga dapat ditemukan solusi sebagai antisipasinya. Sistem online atau secara elektronik dalam mendukung road safety dapat dipahami sebagai IT for road safety. Sistem teknologi informasi di era digital adalah sistem inputing data yang dianalisa dan menghasilkan produk, serta saling terhubung dalam jejaring. Untuk melandasi dan mewadahinya diperlukan back office sebagai pusat data, sistem-sitem aplikasi dan sistem-sistem jaringan yang menjadi pengintegrasi.

"Sebenarnya ketika e-Tilang dimulai pada tahun 2017, kami sudah mulai menjalankan apa yang dinamakan traffic attitude record dan demerit point system. Ini dilakukan secara bertahap ya, mengingat dalam pengembangan sistem secara elektronik itu tidak bisa tiba-tiba karena ini berkaitan dengan program lainnya. Memang saat ini sistem-sistem ini sudah kami rintis dan nanti ke depannya akan ada sistem seperti itu karena lalu lintas ini merupakan urat nadi kehidupan. Ketika terjadi suatu gangguan atau hambatan maka social cost yang harus dibayar mahal sekali, baik terkait perlambatan maupun kecelakaan lalu lintas dan itu masalah besar," kata Chryshnanda.

Traffic attitude record, menurut Chryshnanda, adalah bagaimana ketika seseorang berlalu lintas ada pertanggungjawabannya kepada orangnya atau pun kendaraannya, yang nantinya si pemilik kendaraan juga bisa bertanggung jawab dan bukan hanya si pengemudi. Sedangkan demerit point system, lanjutnya, bukan hanya terkait sistem perpanjangan SIM namun juga bisa dikenakan untuk pengurusan STNK atau sistem perizinan atau perpanjangan usahanya. "Kalau sekarang tidak ada sistem pencatatan seperti traffic attitude record atau sistem pencatatan yang lain atau hanya sekadar menilang, kapan selesainya? Pasti kucing-kucingan di lapangan. Selain itu, kalau penanganannya tidak secara elektronik atau masih manual, parsial, konvensional, juga tidak akan selesai," ujarnya. Terkait siapa yang akan melakukan konsep seperti traffic attitude record dan demerit point system ini, Chryshnanda mempersilakan semua pihak untuk terlibat. "Karena menurut saya, ini merupakan konsep yang harus dilakukan bersama-sama. Artinya, para pemangku kepentingan ini juga harus memikirkan, bagaimana ada integrated system yang kaitannya nanti dengan one get service," katanya.

Chryshnanda menekankan dalam hal ini bukanlah untuk mempersulit masyarakat, namun pihaknya berkomitmen menjalankan amanat undang-undang agar terwujud lalu lintas yang aman, selamat, tertib, lancar. "Artinya begini, kalau tidak ada sistem pencatatan atau pertanggungjawaban, kalau di lapangan yang terjadi kalau ditilang sudah bayar saja denda tilangnya selesai kan, bukan itu permasalahannya. Kita juga harus mencerdaskan kehidupan bangsa, harus membangun budaya tertib, harus meningkatkan kualitas keselamatan. Dengan meningkatnya kualitas keselamatan lalu lintas, menurunnya tingkat komponen fatal kecelakaan, terbangunnya budaya tertib lalu lintas, dan meningkatnya kualitas pelayanan di bidang lalu lintas angkutan jalan. Hal ini jelas berkaitan dengan program pembinaan keselamatan. Sekarang tingkat kecelakaan tinggi," ujarnya menjelaskan.



Pengawasan Tarif Terbentur Izin Penyelenggaraan Angkutan

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovanni Versandi

Persaingan pasar yang cenderung tidak sehat menjadi salah satu faktor utama pemicu praktik *overdimension* dan *overloading*. Kondisi yang terjadi di lapangan, banyak perusahaan angkutan barang yang melakukan praktik curang dengan menawarkan ongkos lebih murah daripada harga pasar. "Kondisi yang terjadi, banyak perusahaan *trucking* dari luar Banten yang acak-acak harga angkutannya, dengan menawarkan harga lebih murah yang ujung-ujungnya merusak harga pasaran. *Trucking* dari luar Banten itu banyak yang ke sini itu karena mungkin dari daerah lain tidak dapat muatan balik, jadi harga murah pun tidak jadi masalah dengan muatan lebih banyak," kata Syaiful Bahri, Ketua DPD Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Banten. Menurut Syaiful, harga angkutan murah memang bikin senang pihak pemilik barang. "Tapi buat *transporter* pasti menjeritlah dan akhirnya kita di Banten ikut-ikutan juga. Karena pemilik barang membandingkan harga murah yang ditawarkan *trucking* dari luar Banten tadi, kalau tidak mau kasih harga murah ya sudah tidak usah muat. Apa mungkin kami memblok mereka? Tidak bisa kan, karena bisa-bisa kami sendiri yang kena masalah nanti," katanya.

"Kalau menurut saya, pemahaman mereka tentang *overdimension* dan *overloading* berbeda dengan kami. Kalau pengusaha angkutannya sendiri atau *transporter*-nya seperti Aptrindo memang sepakat dengan kami bahwa *overdimension* dan *overloading* itu merugikan, baik dari segi operasional maupun dari sisi usia kendaraan lebih cepat penyusutannya karena pemakaian yang terlalu berlebih. Dalam audiensi yang pernah kami lakukan, kami mengundang asosiasi semen, asosiasi air mineral dalam kemasan, dan asosiasi baja. Sayangnya, mereka tidak mendukung dengan adanya penertiban *overdimension* dan *overloading* ini. Ini terbukti ketika mereka kami ajak untuk melakukan semacam komitmen bersama dengan penandatanganan pakta integritas, asosiasi-asosiasi tersebut tidak mau dengan alasan bukan dalam posisi sebagai pengambil keputusan. Padahal ini sudah ketiga kalinya kami melakukan komitmen semacam ini," urai Saiful Bachri, Kepala Sub-Direktorat (Kasubdit) Angkutan Barang, Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Kemenhub).

Kasubdit Angkutan Barang mengatakan, dalam hal ini perlu diperhatikan tentang cara pandangnya, apakah cara pandangnya lebih untuk kepentingan perusahaan atau demi keselamatan. Kalau cara pandangnya sekadar untuk keuntungan perusahaan, menurutnya kondisi yang terjadi akan sama seperti ini. Tetapi kalau cara pandangnya untuk keselamatan yang paling utama, pihaknya yakin semua pihak akan sepakat untuk menjalankan penegakan overdimension dan overloading. "Sebenarnya kalau terkait overdimension dan overloading itu merupakan efek dari dimensi kendaraannya yang overdimensi, sehingga berpotensi untuk mengangkut muatan melebihi daya angkut yang direkomendasikan pihak pabrikan maupun ketentuan perundang-undangan. Kalau dimensinya standar tentunya dia tidak overloading," ujarnya menambahkan.

Menanggapi keterkaitan praktik overloading dengan dimensi kendaraan, Kasubdit Uji Tipe Kendaraan Bermotor, Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Ditjen Perhubungan Darat, Kemenhub, Dewanto Purnacandra menegaskan bahwa pihaknya lebih menggiatkan pada tahapan penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT). "Jadi kami tetap melakukan pembinaan dan semakin memperketat proses pengujian kendaraan, kalau tidak sepenuhnya memenuhi persyaratan tidak akan diluluskan. Kemudian pelaku bisnis angkutan barang yang tadinya kacau-balau, seperti menata sendiri dimensi atau menggeser sendiri wheelbase atau axle kendaraan, sekarang yang melakukan itu ramai-ramai mengembalikan ke ukuran semula. Dalam arti minta semacam pemutihan dari kami untuk bisa mendapatkan SRUT, karena selama ini mereka tidak ada SRUT. Awalnya memang mereka bikin SRUT tetapi ternyata dimensinya berubah dengan menggeser sumbu tanpa izin dari kami, karena kalau menggeser axle atau memodifikasi harus uji tipe dulu," kata Dewanto menjelaskan.

Pelaku bisnis angkutan barang yang minta pemutihan demi mendapatkan SRUT tadi, menurut Dewanto, mesempat memodifikasi mang kendaraannya tanpa izin. "Sekarang dengan adanya operasi overdimension dan overloading mereka sudah pada tobat kelihatannya dan menormalkan kembali. Untuk menormalkan kembali ini, tempat uji KIR-nya itu menanyakan SRUT sementara si pelaku modifikasi ini sudah tidak ada (SRUT). Sekarang tugas kami adalah melakukan verifikasi kembali dengan cara yang tadinya overdimensi sekarang dinormalkan kembali, khususnya di daerah-daerah seperti di Provinsi Riau yang banyak melakukan praktik overdimensi," ujarnya.

"Teman-teman Aptrindo Provinsi Riau banyak yang rela memotong truknya demi menormalkan kendaraannya sesuai aturan, tetapi sekarang banyak yang menyesal nggak bisa angkut barang karena sudah dipotong tapi harganya tetap saja kembali ke B to B. Pemilik barang mana mau bayar mobil pendek (normal) dengan harga lebih mahal, kan tidak," ungkap Kyatmaja Lookman, Wakil Ketua Umum Bidang Distribusi dan Logistik DPP Aptrindo mewakili rekan sejawatnya di Provinsi Riau.

"Memang kondisi seperti itu tidak terlepas dari maunya si pemilik barang. Mungkin si pemilik barang maunya murah, sebab yang tadinya bisa angkut sekali jalan kalau angkutnya harus dua kali rit (ritase) harus keluar dua kali biaya. Tetapi model akal-akalan juga masih terjadi di tempat uji KIR. Cotohnya, ada yang lolos uji KIR meskipun dia pakai model-model bak yang knock down. Ketika harus KIR enam bulanan, bak itu dicopot dan diganti dengan ukuran standar. Masuk ke KIR dimensinya normal lagi, begitu lulus KIR dapat buku uji dipasang lagi bak knock down-nya tadi. Makanya di sini fungsinya jembatan timbang dan sesekali melakukan sidak di jalan untuk mengantisipasi praktik-praktik seperti itu, karena saat mereka beroperasi pasti bak knock down itu dipasang kembali," kata Dewanto.

Menurut Dewanto, penegakan overdimension dan overloading saat ini tetap berjalan karena target dari Menteri Perhubungan yang menetapkan tahun 2021 Indonesia bebas overdimension dan overloading. "Kami konsisten akan mewujudkan Indonesia bebas overdimension dan overloading, artinya sudah tidak ada lagi kendaraan overdimension-overloading. Memang kemarin sempat adem karena ada pilpres tetapi tetap berjalan dan setelah Lebaran kami giatkan lagi operasi overdimension dan overloading ini, karena untuk jembatan timbang baru bisa melakukan tugas dan fungsinya melakukan pemeriksaan overdimension dan overloading setelah Lebaran selesai. Kalau di jembatan timbang terbukti overloading dan overdimensi harus ditindak untuk bisa jalan. Kami akan kebut lagi nanti kami akan melakukan penindakan di jalan. Kami yakin bisa mencapai target 2021 Indonesia bebas overdimension dan overloading, karena sekarang pengelolaan seluruh jembatan timbang kami yang pegang sehingga lebih bisa dikontrol. Kalau dulu jembatan timbang dipegang oleh pihak provinsi," katanya.

Formula Tarif Angkutan Barang

Ongkos angkutan barang selama ini masih mengikuti mekanisme pasar. "Relatif dan tidak mesti semuanya sama karena itu tergantung juga dari jenis barangnya. Kalau muatan yang ringan biasanya hitungannya pakai ritase, tetapi kalau yang berat biasanya pakai hitungan tonase. Angkutan baja hampir semua pakai tonase perhitungannya. Contoh, dari Cilegon ke Surabaya yang biasanya Rp 325-Rp 350 umpamanya, karena ada yang berani kasih harga cuma Rp 300 atau Rp 270 karena mereka angkutannya pergi-pulang dari luar Banten, akhirnya si customer mau tidak mau memilih harga yang lebih murah lah karena di sini konsep ekonomi yang berjalan," kata Syaiful Bahri, Ketua DPD Aptrindo Banten.

Ia mengatakan, kerugian bagi pihaknya tentunya terkait biaya secara keseluruhan. Salah satu pos biaya terbesar adalah cicilan bulanan karena kebanyakan pen-

gusaha angkutan berinvestasi menggunakan lembaga pembiayaan (leasing). "Kalau pakai leasing, harusnya pendapatan bersih setiap bulannya Rp 27 juta atau Rp 30 juta untuk bayar *leasing*, tapi karena persaingan harga dengan muatan normal paling hanya dapat Rp 20 juta, cicilan leasing tidak akan tertutup. Akhirnya muatannya dibanyakin dan dimensi baknya digedein supaya nutup ke sana. Ujungnya, muatan itu tidak sesuai dengan ketentuan dari pabrikan kendaraan karena terpaksa. Mobilnya juga akan cepat penyusutannya, lebih cepat rusak kampas remnya, lebih cepat ganti bannya yang harusnya bisa sampai enam bulan jadi empat bulan. Realitasnya seperti itu," kata Syaiful. Ia mengandaikan, jika ada patokan atau standar harga angkutan barang juga dikhawatirkan akan melanggar undang-undang KPPU (Komisi Pengawas Persaingan Usaha). "Lebih baik dibuat pedoman tarif angkutan barang. Jadi ada batas atas dan batas bawah yang tidak boleh dilanggar, itu baru benar. Sehingga harus ada kesepakatan bersama, jangan selalu menyalahkan pemilik truknya sementara pemilik barangnya tidak," ujarnya.

Terkait pedoman tarif angkutan, saat ini Ditjen Perhubungan Darat, Kemenhub sedang menyusun rancangan peraturan menteri tentang penyelenggaraan angkutan barang di jalan dan kendaraan bermotor umum, yang salah satu pasalnya mengatur tentang formula tarif angkutan barang. "Dari formula tarif ini, akan menjadi salah satu pedoman bagi operator angkutan barang dan harus diketahui juga oleh pihak pemilik barang. Artinya, kalau terjadi transaksi di dalam tarif angkutan ini maka tarif dasar sesuai formula tarif angkutan barang itu yang dijadikan pedomannya. Formula tarif angkutan barang dalam rancangan peraturan menteri ini sudah memperhitungkan biaya operasional langsung, kemudian biaya tidak langsungnya termasuk dengan keuntungan perusahaan. Kami formula membuat tarif sedemikian itu supaya perusahaan terkait ini tidak perlu lagi melakukan overdimension dan overloading tetapi sudah untung," kata Saiful Bachri, Kasubdit Angkutan Barang, Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Perhubungan Darat.

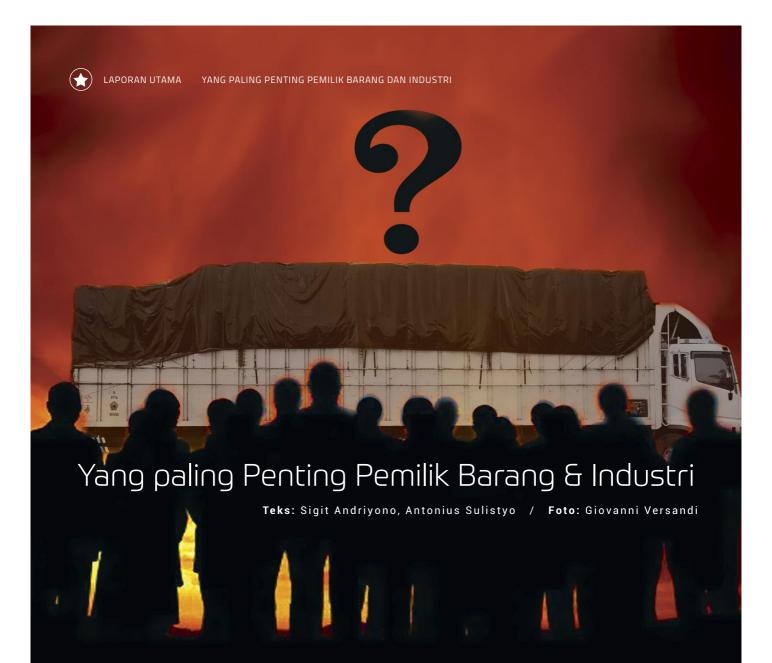
Kasubdit Angkutan Barang mengatakan jika selama ini tarif angkutan barang berdasarkan transaksi atau kesepakatan. "Tetapi kesepakatan ini jadinya pihak *transporter*-nya malah dirugikan, dalam arti harga angkutannya terlalu murah. Karena harganya murah, supaya



Saiful BachriKasubdit Angkutan Barang,
Direktorat Angkutan Jalan, Kemenhub

dapat menutupi biaya operasionalnya maka terpaksa mengangkut melebihi kapasitas yang ditentukan. Kami berharap dengan adanya formula tarif angkutan barang ini dapat dijadikan pedoman bagi pengusaha transporter dan pemilik barang, dengan tarif dasar mengacu formula biaya per ton-km. Sebenarnya formula tarif angkutan barang ini sebagai platform dasarnya atau patokan dasarnya. Artinya, dia tidak boleh menetapkan harga lebih rendah dari itu dan tidak boleh lebih tinggi, karena dalam formula tarif angkutan barang ini sudah dimasukkan juga margin keuntungan buat perusahaan angkutannya sebesar 10 persen," urainya. Perhitungan komponen tarif angkutan barang dalam formula tarif ini. menurut Saiful, sudah ada kajian akademisnya dan sejauh ini masih didiskusikan dengan Aptrindo seperwakilan pengusaha angkutan barang. "Supaya nanti jangan sampai rancangan peraturan menteri ini sudah dinaikkan kemudian disahkan tetapi mereka melihat masih ada kekeliruan dalam perhitungan komponen tarifnya," katanya.

Namun sejauh ini pihaknya belum mengetahui mekanisme pengawasan tarif angkutan barang ini seperti apa. "Masalahnya tidak semua angkutan barang ini yang memiliki izin, karena sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini bahwa yang harus memiliki izin penyelenggaraan angkutan itu hanya yang angkutan barang khusus, sedangkan angkutan barang umum tidak. Jadi yang bisa kami awasi terkait tarif angkutan barang ini hanya sebatas perusahaan angkutan barang khusus yang notabene memiliki izin penyelenggaraan angkutan. Sementara yang tidak memiliki izin tidak bisa kami lakukan pengawasan terkait tarif angkutannya, karena pengawasan dari pihak kami tidak bisa menyentuh perusahaan yang tidak punya izin penyelenggaraan angkutan atau angkutan barang umum ini. Kalau yang punya izin, sanksinya administratif berupa peringatan, kalau peringatan tidak diindahkan bisa dibekukan izinnya. Nah, kalau kami mau mengawasi perusahaan yang tidak punya izin penyelenggaraan angkutan, kami belum mengetahui model sanksinya ini seperti apa. Ini yang agak sulit sebenarnya," kata Saiful menjabarkan.



Mewujudkan iklim bisnis logistik dan angkutan barang agar lebih kondusif perlu effort tinggi yang membutuhkan kerja sama dan peran serta semua pihak. Terkait isu overdimension dan overloading yang selama ini masih menjadi masalah klasik yang membebani para pelaku bisnis angkutan logistik, tidak serta-merta dapat segera teratasi tanpa adanya kolaborasi antar-pemangku kepentingan. "Masalah penegakan overdimension dan overloading ini memang bisa meluas karena bisnis transportasi angkutan barang bukan hanya truk yang lewat di jalan, tetapi bicara perusahaan yang juga perlu SDM. Ada perusahaan sudah taat, izin lengkap tapi sopirnya ugal-ugalan dan tidak mematuhi rambu. Perusahaan bagus sopirnya bermasalah. Apa yang terjadi kalau mengalami kecelakaan? Lagi-lagi yang kena juga perusahaannya," kata Ariel Wibisono, Ketua DPD Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) Jatim.

Ariel mengatakan, cara penegakan hukum di lapangan yang harus segera dibenahi, tidak lagi menggunakan cara-cara konvensional. "Karena volume kendaraan setiap tahun itu bertambah, aparat belum tentu bertambah. Tidak mungkin satu orang menjaga ribuan kendaraan. Peraturan jangan diubah tetapai solusinya juga diberikan. Saya rasa sekarang sudah bagus, kami memuji Kemenhub yang mengambil langkah preventif, melakukan bentuk pencegahan dengan memasang barrier di awal. Yang pasti adalah teknologi dan portal itu harus dilakukan. UU dan PP-nya tidak harus diubah," ujar Chief Executive Officer Rajawali Group di Surabaya ini.

"Menurut saya pembenahan regulasi selama tidak diikuti dengan konsep demerit point system dan traffic attitude record akan percuma, mau aturannya seberat apa pun juga. Intinya, terapkan demerit point system dan traffic attitude record secara elektronik. Mereka tidak perlu harus ditakut-takuti karena mereka dalam hal ini harus bertanggung jawab, itu saja intinya menurut saya," kata Brigjen. Pol. Chryshnanda Dwilaksana, Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel) Korlantas Polri. Chryshnanda menegaskan, jika kebanyakan aturan yang diubah atau diganti justru akan membuat bingung pelaku usaha. "Sebaiknya pakai aturan yang ada tetapi ditambah demerit point system, traffic attitude record secara elektronik, dan ETLE (Electronic Traffic and Law Enforcement)," ujarnya.

Sementara itu, menurut Wakil Ketua Umum Bidang Distribusi dan Logistik DPP Aptrindo, Kyatmaja Lookman, perlu ada perubahan pola pikir untuk mengubah lead time dengan berpindah dari jalan arteri ke jalur tol. "Ketika kita pakai tol harus bayar Rp 1,5 juta (Jakarta-Surabaya) dan harga akan naik karena ongkosnya bertambah. Tetapi di sini ada sesuatu yang bisa dihemat oleh pemilik barang sebenarnya, yang dulunya dia perlu waktu tiga hari untuk rute Jakarta-Surabaya tetapi sekarang bisa dua hari perjalanan karena ada tol. Artinya lebih cepat kan. Kemudian penghematan lainnya, pemilik barang tidak perlu stok barang banyak-banyak di gudangnya, yang dulu stoknya untuk tiga hari sekarang stoknya buat dua hari saja. Kalau dia menaruh barangnya untuk dua hari artinya dia tidak perlu banyak-banyak menaruh uangnya itu dalam stok barang. Nah, itu yang bisa dikompensasikan ke biaya angkut," ujar Kyatmaja. Ia menambahkan, memang tidak semudah itu membuat pemilik barang mengubah lead time-nya karena perlu serangkaian hal tadi yang harus dilakukan. "Transporter akan pindah ke tol dengan catatan biaya tol dikompensasi oleh si pemilik barang dengan mengurangi stok barangnya di gudang. Kalau dia mengurangi besaran gudangnya maka pada akhirnya stok yang dia simpan tidak terlalu banyak," katanya.

Kyatmaja menjelaskan, DPP Aptrindo tetap konsisten mengharapkan adanya penindakan hukum yang tegas. "Kalau urusan inflasi karena harga-harga barang naik itu bukan di dalam domainnya Aptrindo. Domain Aptrindo itu adalah kelayakan ongkos angkut untuk seluruh anggota karena kami mewakili pengusaha truk. Otomatis yang kami perhatikan adalah kepentingan anggota, bagaimana sekarang anggota sudah mengangkut berat tetapi harga angkutannya ancurancuran. Kalau itu dikembalikan menjadi truk bermuatan ringan dan harganya pantas, pengusaha angkutan semua pasti happy. Bagaimana itu dapat tercapai? Ya, dengan penegakan hukum," ujarnya. Kyatmaja mengkhawatirkan jika setelah dilakukan penegakan hukum, pihak asosiasi pemilik barang akan ribut karena ongkos angkutannya naik.

"Pemilik barang yang bayar dan harus mengeluarkan *budget* dua kali untuk angkutannya, pasti mereka tidak *happy* secara bisnis," kata *Managing Director* PT Lookman Djaja ini.

Sedangkan Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) mengkhawatirkan dengan penegakan overdimension dan overloading secara langsung justru akan memicu kenaikan biaya. "Kalau dari pelaku usaha angkutannya sebetulnya diuntungkan dengan ritase karena jumlah volume angkut yang semakin sedikit berarti ritasenya akan semakin besar. Kalau ritasenya besar maka transaksi akan terjadi lebih banyak. Tetapi bagaimana dengan para pelaku di industri otomotif, semen, dan industri baja? Saya melihatnya dari sisi barangnya, dan pada akhirnya saya takut nanti kalau harga itu naik akan terjadi problem di tempat lain kalau komunikasinya kurang. Memang banyak juga pelaku dari industri baja yang melakukan kegiatan angkutannya sesuai dengan ketentuan overdimension dan overloading," ujar Yukki Nugrahawan Hanafi, Ketua Umum DPP ALFI.

ALFI melihat isu overdimension dan overloading ini perlu dikomunikasikan lebih terbuka di antara pemangku kepentingan yang terkait. "Saya pikir pekerjaan rumah kita masih banyak, dan kita harus melihat masalah ini secara komprehensif. Konsensus dibutuhkan di sini yang di dalamnya ada saling keterbukaan dari sisi pelaku usaha untuk menyampaikan kondisi apa adanya. Tetapi juga jangan terlampau lama untuk mencapai konsensus atau kesepakatan itu, sehingga harus ada *timetable* vang ielas. Jangan juga nanti jadinya di depan mengatakan iya tetapi di belakangnya tidak clear," kata Yukki. Terkait konsensus untuk menvelesaikan masalah overdimension dan overloading, menurut Yukki, perlu diperhatikan timetable yang harus disepakati bersama. "Bulan Februari 2019 lalu sava sudah menyampaikan, alangkah baiknya ditunda dulu dan mungkin akan disampaikan lagi setelah Lebaran. Saat itu memang sudah dikomunikasikan kepada kami selaku pelaku logistik dan pihak pengusaha trucking, tetapi ke pihak industrinva kan belum dikomunikasikan saat itu." katanya.

Yukki menyatakan dalam hal ini bukan berarti pihaknya tidak mendukung penegakan overdimension dan overloading, mengingat untuk mengubah sesuatu yang sudah berjalan bertahun-tahun itu juga tidak mudah namun bukan berarti tidak bisa. Dalam hal ini, katanya, ALFI mengapresiasi supaya jangan ada pihak yang dirugikan. Namun, untuk mengimplementasikan sesuatu itu harus direncanakan dengan baik. "Kalau itu sudah menjadi satu ketetapan, ya kami selaku pelaku usaha bisa apa? Tetapi kalau di situ ada ketetapan dan konsensus bersama, itu alangkah baiknya. Sekali lagi saya sampaikan, bukan dengan perusahaan logistik dan transportasinya, yang paling penting di sini para pemilik barangnya dan industrinya. Kami mewakili pemilik barang, tetapi yang menentukan tarif angkutan ini adalah pemilik barang. Di satu sisi, memang terjadi persaingan yang cukup tinggi juga di antara perusahaan logistik dan transporter ini. Pada akhirnya berdampak pada semakin besarnya daya angkut yang dianggap memberikan dampak efisiensi dari sisi cost," ujarnya.

"Apakah kita semua sudah siap dengan penegakan *overdimension* dan *overloading* mengingat industri yang terlibat di sini juga sangat banyak. Kalau bicara industri besar ada industri baja, semen, dan ada industri beras yang terkait masalah logistik pangan yang masih ditunda sampai saat ini oleh pemerintah. Masalah logistik pangan memang tergolong ringan tetapi masalahnya juga terjadi *overdimension* di sana. Kalau sebuah kebijakan tidak merata dan tidak menyeluruh, pengawasan di lapangan juga sangat tidak mudah. Jangan sampai nanti kita masuk lagi ke *grey area*," kata Yukki.

Kyatmaja menambahkan, untuk menghapus praktik overloading bukan penindakannya yang difokuskan, melainkan banyak item yang harus dilakukan secara simultan. Dalam hal ini, kata Kyatmaja, perlu adanya tata niaga, edukasi, konfigurasi ulang letak industri, melakukan value added activity yang harus dilakukan secara bersama-sama dan berkelanjutan. "Kalau kita lihat masalah overdimension dan overloading ini harus melihat waktu juga, harus ada deadline yang jelas. Kami dari Aptrindo sudah komitmen melakukan penegakan overdimension dan overloading ini dengan menandatangani kesepakatan dengan Kementerian Perhubungan, tetapi pemilik barang tidak ada yang mau tanda tangan. Riau (DPDP Aptrindo Riau) bahkan sudah melakukan normalisasi armadanya dengan memotong panjang kendaraannya agar sesuai ketentuan dimensi. Jadi, komitmen Aptrindo untuk overdimension dan overloading ini sangat tinggi, tetapi ketika pemerintahnya anget-anget tahi ayam, yang menjadi korban itu balik lagi ke kami juga. Maka tidak heran kalau banyak anggota kami yang akhirnya apatis soal overdimension dan overloading ini," ujarnya.



Yukki Nugrahawan Hanafi Ketua Umum DPP ALFI

Efek Jera

Pihak ALFI selaku perwakilan pemilik barang menjelaskan, penegakan overdimension dan overloading di satu sisi akan berdampak pada kenaikan harga angkutan barang. "Saya bicara kepada pihak industrinya, mereka bilang biaya angkutan sudah pasti naik. Kalau ada kenaikan, apakah tingkat inflasinya sudah kita hitung? Itu dampak-dampaknya yang dikhawatirkan, kalau niatnya menurut saya tidak ada yang tidak baik. Di sisi lain, harus ada ketentuan juga yang berkaitan dengan masalah perakitan yang ada di unit kendaraannya itu sendiri, karena selama ini KIR-nya juga masih bisa keluar dan itu realitasnya di lapangan," kata Yukki.

Sementara itu, Ditjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menyoroti isu overdimension dan overloading ini dari sisi penindakan di hulu. "Kalau jembatan timbang itu bukan solusi sebenarnya, karena jembatan timbang ini hanya hilirnya, lebih tepat itu di pabrikannya dalam hal ini karoseri sebagai hulunya. Tetapi sekarang Ditjen Perhubungan Darat sudah banyak melakukan perubahan menuju ke arah yang sesuai dengan aturan main yang benar. Dulu hampir tidak ada yang mengawasi provinsi untuk penerbitan Sertifikat Registrasi Uji Tipe (SRUT), dan yang terjadi di lapangan bisa kita lihat kendaraan dimensinya besar-besar, lebih lebar, lebih tinggi, lebih panjang dan itu semua di luar dari ketentuan yang ada," kata Saiful Bachri, Kasubdit Angkutan Barang, Direktorat Angkutan Jalan, Ditjen Perhubungan Darat, Kemenhub.

Saiful memberi contoh truk tangki, yang kapasitas liternya sudah ditetapkan misalnya hanya boleh mengangkut 5.000 liter. Menurutnya, praktik yang kerap terjadi di lapangan volume tangkinya lebih dari itu, karena dimensi tangkinya dirancang agar bisa memuat volume melebihi 5.000 liter. "Kalau di jembatan timbang sebagai fungsi pengawasan harus mengurangi volume tangki menjadi 5.000 liter, oke bisa dikurangi tetapi ingat bahwa ada sebagian ruangan di dalam tangki tadi yang tidak terisi karena volume aslinya melebihi 5.000 liter. Itu akan sangat bahaya kalau dijalankan di jalan karena ada efek goyangan dari tangki yang berongga, dan berpotensi menjadi gerakan yang dinamis sehingga truk tangki ini riskan terguling. Belum lagi kalau yang diangkut adalah cairan B3, akan semakin fatal dampaknya," katanya menjelaskan.

"Itulah yang membuat kami benar-benar mengawasi, kalau memang dia ditetapkan daya angkutnya hanya 5.000 liter ya dimensi tangkinya harus sesuai dengan 5.000 liter, baru bisa mendapatkan SRUT. Perkara nanti kemudian dia memodifikasi, kembali lagi dia akan terkena Pasal 277 UU No.22 Tahun 2009 tentang LLAJ terkait modifikasi yang tidak melalui ketentuan uji tipe. Sehingga dalam hal ini sangat dibutuhkan pemahaman yang sama, butuh niat yang sama dengan satu tujuan, yaitu keselamatan menjadi tanggung jawab kita bersama dan menjadi yang utama," urai Saiful.

Terkait overdimension dan overloading ini yang perlu dievaluasi, menurut Chryshnanda, pertama adalah bagaimana semua asosiasi dan kelompok pengusaha sadar untuk membangun kesadaran yang menjadi citra Indonesia di mata dunia. Kedua, harus membangun sistem, edukasi, sistem infrastruktur, membangun kemampuan kompetensinya, dan ada sistem penegakan hukumnya secara online. "Sehingga traffic attitude record dan demerit point system ini harus menjadi suatu kebutuhan yang harus dibangun untuk mengubah mindset-nya. Dalam hal ini perlu adanya forum yang terdiri dari asosiasi, perlu support dari soft power, perlunya bantuan dari pemerintahan daerah, perlunya kesadaran dari kelompok-kelompok media. LSM. social society untuk sepakat membangun lalu lintas aman, selamat, tertib, dan lancar. Kemudian kita harus menghilangkan premanisme dalam bentuk apa pun. Sebetulnya saat ini sudah diinformasikan program-program dari Korlantas tadi tetapi belum seluruh wilayah Indonesia siap gerak. Terkadang di sini, kepolisian di tiap-tiap wilayah itu tidak bisa berdiri sendiri mengingat ada kaitannya dengan pemerintah daerah dan pemangku kepentingan lainnya," kata Chryshnanda.

Menurut Saiful, dalam penindakan overdimension dan overloading yang menjadi perhatian sebenarnya adalah, bagaimana penindakannya bisa menimbulkan efek jera. "Artinya, dari tahun ke tahun pelanggaran overdimension dan overloading harus turun jumlahnya. Kalau jumlahnya menurun otomatis program penegakan hukum dan pengawasannya berhasil. Tetapi kalau jumlah pelanggaran overdimension dan overloading semakin meningkat itu berarti dari sisi pengawasan tidak berhasil, pembinaannya tidak berhasil, dan penegakan hukumnya juga tidak berhasil yang berarti pelanggar hukum ini tidak ada efek jeranya," ujarnya. Menurutnya, Indonesia bisa berkaca ke negara-negara tetangga dalam penegakan hukum terkait angkutan barang. "Saya contohkan seperti Malaysia, di sana denda pelanggaran daya angkutnya 10.000 ringgit Malaysia atau sekitar Rp 30 jutaan dendanya. Tetapi di Indonesia, denda maksimal di Undang-undang LLAJ hanya Rp 500 ribu untuk pelanggaran daya angkut. Begitu putusan pengadilan, praktiknya juga tidak Rp 500 ribu, bisa lebih rendah dari itu karena metodenya seperti penilangan terhadap pelanggaran lalu lintas pada umumnya. Selain itu, perizinan terkait karoseri kendaraan juga lebih diperketat," katanya.





Pemerintah Kewalahan Atasi Logistik Pangan

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Hasil pertemuan pada awal Februari 2019 yang diinisiasi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian membahas persoalan logistik bersama asosiasi dan pengusaha terkait, hingga kini masih menyisakan pekerjaan rumah, terutama perihal logistik pangan yang menjadi salah satu prioritas pemerintah selain persoalan ekspor-impor.

Sistem logistik pangan Indonesia dinilai masih lemah, indikatornya masih terjadinya kelangkaan komoditas jenis pangan tertentu di suatu daerah. Selain itu, terjadi disparitas harga secara signifikan untuk beberapa jenis komoditas antar-daerah ditambah masalah penyusutan penurunan kualitas pangan karena pengelolaan logistik akibat pengelolaan logistik yang buruk. Biaya logistik yang cukup tinggi dan harga pangan pada tingkat eceran atau ritel yang relatif mahal.



Erwin Raza Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko bidang Perekonomian



Musdalifah Machmud, Deputi II Bidang Pertanian dan Pangan Kementerian Perekonomian mengakui tata kelola pangan dalam negeri lemah dari sektor logistik. "Untuk komoditas beras sudah bagus sebab ditangani langsung Bulog. Tetapi, komoditas lain seperti cabai persoalan penyimpanan sampai sekarang menjadi masalah utama. Rasanya pemerintah tidak bisa berkerja sendiri untuk mengatasi ini, perlu ada pelibatan dunia usaha untuk membantu," ucapnya.

Pendapat berbeda disampaikan Zaroni, Diektur Keuangan dan Umum PT Pos Logsitik Indonesia. Menurutnya, infrastruktur logistik seperi gudang penyimpangan dan transportasi hanyalah bagian kecil dari rantai pasok pangan yang sangat kompleks. "Logistik pangan melibatkan banyak aktor, mulai dari produsen (petani), pengolah pangan (*food manufacturing*), distributor dan pengecer, sektor *hospitality* (hotel, restoran, dan sejenisnya) dan konsumen akhir," terangnya.

Terlebih kompleksitas rantai pasokan dan logistik pangan dipengaruhi oleh beberapa faktor lain, seperti kebijakan pemerintah daerah dan peran penyedia logistik. Setiap faktor tersebut berkontribusi terhadap rantai pasokan dan logistik pangan. Sebagai contoh, sektor pertanian yang merupakan produsen pangan sangat rentan dengan faktor cuaca, lingkungan, dan kualitas hasil panen.

Diketahui, sektor pertanian menghasilkan beragam bahan pokok pangan, seperti beras, kedelai, jagung, gandum, dan lain-lain. Komoditas pangan tersebut sebagian dibeli dan dikonsumsi oleh konsumen sektor rumah tangga (consumer). Sebagiannya lagi menjadi bahan baku (raw material) produk pangan olahan (food manufacturing). Pasokan yang berkesinambungan dengan ukuran dan kualitas standar menjadi tantangan dalam logistik pangan.

"Yang dimaksud Menko
Darmin waktu bertemu dengan pelaku
bisnis membahas logistik pangan
adalah dimulai dari masalah yang terjadi pasca-panen baik itu standar mutu
hasil panen, penangan pengepakan,
dan distribusi. Tujuannya agar produk
pangan tersebut tidak rusak, dan itu
belum ada standarnya sekarang," kata
Erwin Raza, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko
bidang Perekonomian.



SetijadiChairman Supply Chain Indonesia

Komoditas Perishable dan Musiman Sulit Dikendalikan

Supply Chain Indonesia (SCI) mengamini bahwa pemerintah saat ini masih kesulitan mengendalikan beberapa komoditas tertentu, dari ketersediaan dan harga. Komoditas pangan tersebut, antara lain bawang merah, bawang putih, cabai, dan daging sapi. Pengendalian sulit dilakukan terutama karena karakteristik komoditas yang mudah rusak (perishable) dan musiman.

Karakteristik komoditas yang mudah rusak ini memengaruhi daya tahan dan jangka waktu penyimpanan yang terbatas, sehingga pengendalian ketersediaan sulit dilakukan. Selain itu, kerusakan dalam proses penanganan mengakibatkan penurunan kualitas maupun volume komoditas yang bisa diproses dan dikonsumsi. Kerusakan komoditas bisa terjadi mulai dari sentra produksi sampai sentra pengolahan dan konsumsi. Kerusakan juga dapat terjadi dalam proses muat dan bongkar, pengiriman, dan penyimpanan.

"Faktor musiman mengakibatkan ketersediaan stok komoditas menjadi tidak merata sepanjang tahun. Sementara komoditas tersebut terus dibutuhkan sepanjang tahun. Bahkan, pada beberapa waktu tertentu terjadi peningkatan dan lonjakan permintaan, misalnya pada hari raya agama seperti Idul Fitri," terang Setijadi, Chairman Supply Chain Indonesia.

Ia menambahkan, pengendalian juga sulit dilakukan karena ketersediaan data yang tidak akurat, baik data produksi maupun data kebutuhan. Kebutuhan ini mencakup kebutuhan masyarakat langsung maupun kebutuhan industri pengolahan. Temuan SCI terkait rantai pasok sapi potong, terdapat masalah dimulai dari proses pembibitan, peternakan, perdagangan antara, penjualan hingga ke konsumen akhir



Berikut analisis singkat SCI terkait kendala dalam rantai pasok daging sapi

kekurangan bibit sehingga perlu adanya melalui kerja sama pemerintah, perguruan

Peternakan sapi potong pada saat ini masih merupakan budaya, bukan tinggi. Peternakan dilakukan secara tersebar pada banyak peternak-peternak dengan jumlah ternak yang kecil, sehingga berdampak terhadap biaya produksi yang

Pada tahap perdagangan antara di pasar hewan terdapat masalah standardisasi yang berdampak pada proporsionalitas margin dan harga menjadi mahal.

tahap pemotongan hewan. Diperlukan standardisasi peralatan dan proses.

Pada tingkat konsumsi, permasalahannya terutama budaya konsumen yang terbiasa memilih daging segar, bukan daging beku. Padahal, daging beku lebih unggul dalam kualitas dan hieginitasnya. Secara umum, dalam industri ini belum dilakukan penerapan cold chain secara memadai. Masalah ini berdampak terhadap kualitas daging.



Moda Angkut belum Standar & Terintergrasi

Pada umumnya pengiriman sapi potong dilakukan dengan moda transportasi jalan, rel kereta, dan laut. Penggunaan moda transportasi jalan selalu identik dengan penggunaan truk berkapasitas kecil, kondisi jalan yang masih belum memadai, serta standar teknis dan proses yang belum sesuai.

Pada moda transportasi laut, permasalahan tidak berbeda jauh, yaitu kapasitas kapal yang kecil dan infrastruktur atau peralatan bongkar muat yang belum memadai sehingga penggunaan dan pengembangan moda transportasi laut yang modern dan berkapasitas besar sangat dibutuhkan. Saat ini belum ada standardisasi moda dan proses, perbaikan infrastruktur tak optimal serta pengembangan multimoda belum terintegrasi.

"Dalam sistem logistik, termasuk logistik pangan, dibutuhkan sistem informasi untuk pemantauan data kebutuhan akan volume. Informasi detail berdasarkan wilayah, waktu, stok, aliran distribusi, dan ekspor-impor. Selain itu, dibutuhkan regulasi logistik pangan secara terpadu," ucap Setijadi.

Lebih lanjut, ia mengatakan, pada level makro, saat ini belum ada perencanaan pengembangan sistem logistik peternakan secara khusus. Sehingga mengakibatkan biaya logistik yang tinggi yang berdampak terhadap harga dan daya saing komoditas, risiko kelangkaan di wilayah tertentu, fluktuasi harga, dan disparitas harga.

Di sisi lain, pemerintah sejauh ini selalu kerepotan mengatasi ketersediaan pangan pada peak season seperti Ramadan dan Lebaran. Pada momen itu lonjakan permintaan produk pangan meningkat tajam sehingga mendorong kenaikan harga. "Fenomena ini lumrah. Persoalannya adalah bagaimana mengendalikan kenaikan harga produk pangan selama peak season bulan Ramadan dan Lebaran? Dalam hal ini, peran logistik sangat penting," kata Zaroni.

la berpendapat, penyediaan produk pangan yang mencukupi selama bulan Ramadan dan Lebaran akan mengurangi fluktuasi kenaikan harga. Menjaga keseimbangan pasar komoditas pangan selama Ramadan dan Lebaran menjadi prioritas penting untuk perbaikan rantai pasokan dan logistik pangan. Untuk itu pemerintah perlu menciptakan pasar pangan yang efisien dan berkeadilan.

Ditambah, dari sisi produsen dan pedagang diharapkan tidak melakukan penimbunan dan penahanan stok pangan yang dilatari motif spekulasi dan serakah untuk mendapatkan keuntungan. "Perilaku ini yang dikenal dalam ilmu ekonomi sebagai rent seeking. Penimbunan dan penahanan komoditas pangan hanyalah akan menyebabkan kekurangan pasokan dan lonjakan harga. Konsumen akhir yang akan menanggung kerugian," tambahnya.



Kewenangan Bulog perlu Diperluas

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi



Penyediaan sistem informasi demand dan supply setiap jenis komoditas dinilai mampu menyelesaikan masalah pangan. Hal itu bisa dimulai dari jenis komoditas pangan pokok, seperti beras, jagung, kedelai, ikan, daging, dan lainlain. Informasi digerakkan dari sisi permintaan (demand side). Pemerintah melalui perangkatnya, seperti dinas pemerintahan dan BUMN, perlu melakukan pendataan terkait kebutuhan konsumsi dari sektor konsumen terhadap komoditas pangan.

"Perlu ada integrasi informasi ketersediaan di semua daerah penghasil pangan. Informasi di mana saja yang surplus pangan, dan di mana yang kekurangan. Kalau ada sistem informasi tersebut akan mudah pengawasan, jadi potensi kekurangan stok pangan lalu berimbas pada disparitas harga dapat dicegah," ucap Erwin Raza, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko bidang Perekonomian.

Informasi permintaan kebutuhan komoditas pangan tersebut dapat dikembangkan untuk setiap jenis komoditas, per wilayah pasar, dan per sektor konsumen. Dari informasi permintaan ini selanjutnya menjadi dasar dalam perencanaan dan pemenuhan kebutuhan komoditas pangan. Digunakan produsen pangan dalam melakukan pembibitan, penanaman, pengolahan, dan distribusi pangan sesuai kebutuhan konsumen.





Pengamatan Asosiasi Logistik dan Forwader Indonesia (ALFI), permasalahan informasi ketersediaan pangan hingga kini masih terjadi. "Bagaimana misalnya lumbung beras di satu wilayah dikirimnya ke Jawa, padahal yang lebih membutuhkan Sulawesi. Justru daerah yang ketersediaan berasnya kosong kan harus diisi agar terjadi kestabilan harga," ucap Yukki Nugrahawan, Ketua Asosiasi Logistik dan Forwader Indonesia.

la pun sependapat terhadap usulan dibuatkannya sistem informasi atau *platform* yang mampu memantau ketersediaan pangan di setiap daerah. Upaya tersebut dianggapnya strategis agar pelaku logistik tak lagi menjadi kambing hitam ketika terjadi disparitas harga dan kekurangan pasokan pangan.

Selain dibutuhkannya *platform* informasi, Zaroni, Diektur Keuangan dan Umum PT Pos Logsitik Indonesia berpandangan, pemerintah perlu melakukan pemetaan dan studi komprehensif potensi dan karakteristik suatu daerah dalam menghasilkan komoditas pangan unggulan tertentu. Selain itu, ketergantungan antardaerah dalam *supply* dan *demand* komoditas pangan perlu diciptakan.

Tujuannya adalah untuk mendorong adanya aliran barang antardaerah karena ada pertukaran komoditas pangan. Akibatnya, operasional transportasi barang akan semakin efisien, karena truk akan selalu terutilisasi optimal. Berangkat dan balik akan selalu terisi muatan barang. "Butuh juga kolaborasi antarperusahaan logistik untuk menyediakan layanan logistik yang efisien dan lancar. Pemerintah perlu mendorong adanya kolaborasi secara alamiah bagi para perusahaan logistik," kata Zaroni.

Bentuk kolaborasi yang dimaksud dengan berbagi kapasitas kendaraan, gudang, dan fasilitas logistik lainnya di antara perusahaan logistik. Pemberian insentif berupa penurunan pajak bagi perusahaan logistik yang melakukan kolaborasi merupakan salah satu bentuk kebijakan yang dapat dilakukan pemerintah.

Adanya PDR belum Efektif

Sejak tahun 2013 Kementerian Perdagangan Republik Indonesia mulai membangun Pusat Distribusi Regional (PDR) di beberapa daerah. Program ini bagian dari untuk mendukung implementasi Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dalam konteks pengembangan koridor ekonomi Indonesia. Selain PDR, Kementerian Perdagangan juga membangun Pusat Distribusi Provinsi (PDP).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. 48/MDAG/ PER/8/2013, Pusat Distribusi Provinsi adalah tempat yang berfungsi sebagai penyangga komoditas utama untuk menunjang kelancaran arus barang baik antar-kabupaten dan kota maupun antar-provinsi untuk tujuan pasar dalam negeri dan pasar luar negeri.

Sementara Pusat Distribusi Regional adalah pusat distribusi yang berfungsi sebagai penyangga komoditas utama di beberapa kabupaten dan kota yang memiliki jumlah penduduk, aksesibilitas, daerah konsumen, yang dapat bersifat kolektor, dan berpotensi untuk dikembangkan menjadi pusat perdagangan antarpulau.

"Ada Pusat Distribusi Regional yang sudah terbangun di beberapa daerah, sayangnya peruntukkannya tidak maksimal. Analisa kami pembangunan infrastruktur PDR tersebut mungkin kurang memperhatikan komoditas atau hasil panen unggulan yang ada di daerah itu. Misalnya, daerah tersebut pengasil sayur dan buah, maka PDR yang dibangun harus difasilitasi pendingin," ujar Hendra Wijaya, Wakil Ketua Indonesian Logistics Community.

Ia menambahkan, sebetulnya PDR yang tepat sasaran dapat mengatasi masalah *over-supply* saat panen raya sehingga harga komoditas tetap stabil. Kelebihan hasil panen tersebut tak perlu lagi langsung dipasarkan dari desa ke kota, cukup disimpan di PDR yang memiliki fasilitas pendingin.

Metode ini diyakini dapat memperpanjang umur komoditas dan menjamin ketersediaan saat sedang menipis. Selain sebagai konsolidator, PDR juga berpeluang memasok komoditas di beberapa sektor industri mulai dari supermarket modern, hotel, restoran, *e-commerce*.

Sementara itu, Yukki berpandangan serupa, idealnya keberadaan PDR bisa menjadi hub logistik di daerah yang efektif. "Jadi mobil-mobil kecil masuk ke situ, komoditas dikumpulkan di sana baru dilanjutkan dengan kendaraan besar untuk dikirim ke kota. Karena kita tahu tidak semua kendaraan besar bisa masuk ke sentra-sentra produksi pertanian di desa. Maka dari itu keberadaan jalan Tol seperti Trans Jawa akan memberi akses tersebut," tuturnya.



Yukki Nugrahawan Ketua Umum ALFI



Hendra Wijaya Wakil Ketua Harian ILC

Berharap pada Bulog

Pemerintah melalui kebijakannya memiliki instrumen dan mekanisme untuk menyeimbangkan pasar komoditas pangan. Melalui Badan Urusan Logistik (Bulog) sebagai BUMN yang mengelola logistik komoditas pangan memiliki peran penting dalam mengendalikan harga komoditas pangan di tingkat petani, harga eceren, dan menjamin ketersediaan komoditas pangan.

Peran ini dijalankan Bulog dengan melakukan pembelian atau sering disebut dengan penyerapan komoditas pangan seperti beras, jagung, kedelai, dan lain-lain di tingkat petani, agar harga komoditas tersebut tidak jatuh. Selanjutnya, pihaknya menyimpan komoditas pangan ini di gudang-gudang untuk menjaga ketahanan pangan. Sayangnya, dalam praktiknya Bulog memiliki kewenangan terbatas dan tak mampu berbuat banyak karena harus berbenturan dengan lembaga negara lainnya.

"Bulog hanya mengatur dan menjamin ketersediaan komoditas tertentu saja seperti beras supaya tidak terjadi kelangkaan. Soal menambah kewenangan Bulog, kami belum bisa menjawabnya. Sebab urusan pangan ini kan sifatnya lintas Kementerian mulai dari Kementerian Pertanian, Kementerian Kelautan dan Perikanan termasuk Kementerian Perdagangan," terang Erwin Raza, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko bidang Perekonomian.

Terkait terbatasnya kewenangan Bulog, Zaroni berharap lembaga pangan tersebut ke depan dapat memperluas cakupan aktivitas layanan logistiknya ke hilir mulai dari pengelolaan gudang dalam bentuk distribution center atau fulfillment center. Terdapat pula kolaborasi pengelolaan ritel untuk penjualan produk pangan Bulog, ditambah layanan last-mile delivery untuk mengantarkan pemesanan.

Lingkup produk pangan yang dijual pun perlu tambah, terutama produk pangan unggul lokal. Standar kualitas produk pangan perlu dijaga melalui layanan quality grading dan packing produk pangan dapat dilakukan di gudang Bulog. Ditambah, penanganan dan penyimpanan produk pangan agar menyesuaikan dengan karakteristik produk.

Selain itu, beberapa produk pangan memerlukan pengaturan temperatur tertentu untuk menjaga kualitasnya. Penyiapan gudang dan transportasi dengan pengaturan temperatur diperlukan untuk menjaga kualitas produk pangan. "Bulog juga perlu mengembangkan layanan logistik halal. Permintaan produk halal makin meningkat, tidak hanya untuk konsumsi dalam negeri. Produk pangan halal memerlukan sistem logistik halal," tutupnya.





Pikap sebagai kendaraan niaga di kelas light commercial vehicle (LCV) dengan GVW di bawah lima ton, dari tahun ke tahun terbilang stabil penjualannya di Indonesia. Mengingat Indonesia sebagai negara kepulauan memiliki banyak remote area, mobil pikap menjadi moda angkutan paling fleksibel untuk mendistribusikan barang ke wilayah-wilayah terpencil. 4W Sales Director PT Suzuki Indomobil Sales (SIS), Makmur mengatakan, pembangunan infrastruktur jalan saat

ini semakin memudahkan akses transportasi antarkota dan antarprovinsi, sehingga meningkatkan pendistribusian produk melalui jalur darat. "Selain itu, ukuran kendaraan pikap yang tidak terlalu besar juga menjadikan pikap sebagai pilihan pengusaha untuk mendistribusikan produknya. Kendaraan pikap dinilai lebih sesuai untuk menjangkau konsumen hingga ke sudut wilayah Indonesia," kata Makmur.

Namun demikian, pasar kendaraan tidak luput dari pengaruh kondisi perekonomian dan politik. Pada kuartal pertama 2019, kendaraan pikap yang terdiri dari segmen low pick up, small pick up, dan medium pick up menguasai 59 persen penjualan retail di segmen kendaraan komersial secara keseluruhan. Tahun ini Indonesia dihadapkan pada agenda pemilu 2019, yang menjadi salah satu tantangan untuk beberapa sektor bisnis termasuk otomotif. "Pemilu telah



memengaruhi prospek industri otomotif pada tahun 2019 ini karena menjadi masa yang fluktuatif bagi perekonomian nasional, dan berimbas pada aktivitas masyarakat untuk menunda pembelian barang mewah atau pun berinvestasi pada bisnisnya," kata Ernando Demily, President Director PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI). Meski begitu, Ernando optimistis pasar akan mengalami tren positif pada tahun 2019. "Isuzu yakin penjualan otomotif di Indonesia akan terus menerus membaik, walaupun agak sedikit melambat dikarenakan adanya pemilu. Namun di sisi lain, kebutuhan masyarakat untuk membeli kendaraan akan bertumbuh, dan kemungkinan akan terjadi pada semester II 2019 setelah hasil pemilu keluar," katanya.

Executive General Manager, Sales and Marketing Division PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Sales Indonesia (MMKSI), Imam Choeru Cahya mengatakan, pada periode Januari-April 2019 secara umum kondisi pasar penjualan retail kendaraan pikap di Indonesia mengalami penurunan. "Hal ini juga terjadi di seluruh model kendaraan penumpang niaga ringan

dibandingkan tahun sebelumnya dalam periode yang sama," kata Imam. Secara umum, lanjutnya, tahun ini akan mengalami retensi permintaan pasar mengingat tahun 2019 merupakan tahun politik. "Namun kami juga telah menerima pemesanan kendaraan dari berbagai entitas usaha untuk meremajakan armadanya," imbuhnya.

"Meskipun tahun 2019 merupakan tahun politik, kami optimis bahwa bisnis otomotif di Indonesia masih tumbuh positif. Hal ini tentunya karena topangan proyek infrastruktur antarkota dan antarprovinsi, yang masih bertumbuh dan akan memudahkan akses transportasi di Indonesia," ujar Makmur. Suzuki sendiri, katanya, bermain di segmen low pick up dengan produk Carry (Carry Pick Up dan Mega Carry Pick Up). Menurut Makmur, salah satu fokus Pemerintah Indonesia adalah melakukan pembangunan infrastruktur di berbagai daerah di Indonesia. "Pembangunan infrastruktur ini merupakan salah satu fakturut yang mendorong pertumbuhan pasar pikap sepanjang tahun 2018," katanya menambahkan.



Imam Choeru Cahya

Executive General Manager, Sales

& Marketing Division MMKSI



Ernando Demily
President Director IAMI

Ekspor untuk Asia Tenggara

Sebagai pemain kawakan di segmen pikap, Suzuki Carry dinobatkan menjadi Raja Pick Up di segmen *low pick up* yang menguasai 48,9 persen pasar *low pick up* dengan jumlah penjualan *retail* sebanyak 51.588 unit. Kesuksesan ini terus berlanjut hingga kuartal pertama 2019, dan Suzuki Carry berhasil menguasai 50,2 persen pasar *low pick up* dengan jumlah penjualan *retail* 11.171 unit. "Untuk saat ini, dari kendaraan berjenis pikap, New Carry Pick Up menjadi kendaraan niaga unggulan kami. Salah satu alasannya, produk ini telah hadir di Indonesia sejak 1976 dan telah terjual lebih dari satu juta unit. Capaian penjualan ini didukung konsep ILMU yang diterapkan dalam Carry Pick-Up, yaitu I untuk Irit bensin dan perawatan, L untuk Lama umur pakainya, M untuk Muat banyak, dan U yang berarti Untung di ujung," kata Makmur menjabarkan.



Sebagai informasi, pada 25 April 2019 lalu, PT Suzuki Indomobil Sales (SIS) selaku agen pemegang merek kendaraan Suzuki di Indonesia, resmi meluncurkan generasi baru New Carry Pick Up yang lebih ramah lingkungan, tangguh dan berdimensi besar. Harga OTR (on the road) Suzuki New Carry pikap untuk wilayah Jakarta, yakni tipe FD Rp 135.600.000, FD AC/PS Rp 144.100.000, WD Rp 136.600.000, serta tipe WD AC/PS seharga Rp 145.100.000. "Selain itu, kami telah menyiapkan berbagai ubahan New Carry Pick Up yang dapat dimodifikasi ke berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kebutuhan masyarakat, seperti New Carry Ambulance, New Carry Box, New Carry Mobil Toko, New Carry Angkutan Kota, New Carry Mini Dump Truck, dan New Carry Arm Roll," ujar Makmur.

Sementara itu, di segmen *small pick up* bertengger pemain besar Mitsubishi L300 yang populasinya merata di seluruh Indonesia. "Mitsubishi L300 merupakan pemimpin pasar dengan dominasi maksimal di kelas *small pick up* 4x2 dengan pangsa pasar saat ini lebih dari 75 persen. Performa dan daya angkut L300 sudah menjadi andalan masyarakat Indonesia sejak hampir empat dekade lalu. Sehingga dari sisi *product awareness* dan kepercayaan konsumen, model ini sudah memiliki keunggulan dibandingkan kompetitornya," kata Imam. Sedangkan Mitsubishi Triton, menurutnya, merupakan pemimpin pasar yang mendominasi kelas pikap 4x4 dengan pangsa pasar saat ini lebih dari 64 persen.

"Desain, performa dan durabilitas Triton sudah diakui konsumen sejak perkenalan pertamanya untuk pasar Indonesia hampir dua dekade lalu," ujar Imam. Secara total unit penjualan, lanjut Imam, model pikap dari Mitsubishi Motors di Indonesia memang mengalami penurunan dengan dihentikannya penjualan model T120SS di Indonesia. "Namun model kendaraan niaga ringan dan pikap Mitsubishi Motors (Mitsubishi L300 dan Mitsubishi Triton) tetap menjadi pemimpin pasar di segmen atau kelasnya," ujarnya menambahkan.

Sedangkan untuk kategori medium pick up, Isuzu Traga saat ini menjadi primadona di kelas pikap medium Indonesia. Hal ini bisa dilihat dari angka pejualan Isuzu Traga yang terus tumbuh signifikan, yaitu 1.583 unit (year-to-date April 2019). Isuzu Traga yang dirilis pada April 2018 lalu itu memiliki kandungan lokal (local content) mencapai 51,70 persen dan menggunakan mesin legendaris Isuzu 4JA1-L berkapasitas 2.500 cc Diesel Direct Injection. "Isuzu Traga sendiri 100 persen dirakit di Indonesia di pabrik kami yang berada di Karawang. Besar harapan kami untuk membawa Isuzu Traga ke beberapa negara di Asia Tenggara yang akan dilakukan akhir tahun ini," ujar Ernando.





PROMO COLT DIESEL PILIH PAKET SESUKAMU I

TEBAR HADIAH RAMADHAN (PAKETTHR)

FF TAHUN

INSURANCE ALLY

ALL VARIANT COLT DIESEL



ATAU

PAKET 2:

TDP 1 JUTA-AN*
RINGAN
MULAI DARI

COLT DIESEL

Terdaftar & Diawasi oleh:



*KESEMPATAN HANYASAMPAI AGUSTUS 2019







Indonesia memiliki tidak kurang dari 74.957 desa. Potensi desa di Indonesia memberikan nilai ekonomi dari berbagi sektor seperti pertanian, perkebunan, perikanan, desa wisata, energi terbarukan, dan lain-lain. Komitmen pemerintah untuk membangun Indonesia dari pinggiran atau desa melalui alokasi dana desa. Pada tahun 2018, alokasi dana desa dianggarkan sebesar Rp 60 triliun atau rata-rata alokasi dana untuk setiap desa Rp 800 juta.

Kementerian Desa menyebutkan bahwa pemanfaatan dana desa per Maret 2018 untuk pembangunan infrastruktur ekonomi dan beberapa sarana seperti jalan desa (123.145 km), jembatan (791.258 m), pasar desa (5.220 unit), embung (1.927 unit), tambatan perahu (2.882 unit), BUM Desa (26.070-unit kegiatan), dan sarana olahraga (3.004 unit). Dampak dana desa diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat desa, mengubah paradigma pembangunan desa, menurunkan jumlah penduduk miskin, peningkatan partisipasi masyarakat, peningkatan partisipasi masyarakat, peningkatan kompetensi kepemerintahan, peningkatan kesempatan kerja, dan peningkatan produktivitas usaha.

Potensi ekonomi desa umumnya dari sektor pertanian (61.821)desa), perkebunan (20.034 desa), dan perikanan (12.827 desa). Hasil produksi dari sektor ekonomi desa tersebut perlu dipasarkan ke kota kabupaten, provinsi, bahkan diekspor. Perdagangan komoditas dan produk-produk desa diharapkan meningkatkan nilai ekonomi dan kesejahteraan masyarakat desa.

Logistik memainkan peran penting bagi kelancaran perdagangan komoditas dan produk dari desa ke kota. Konsep logistik perdesaan mencakup transportasi, distribusi, penyimpenanganan pengemasan barang di daerah perdesaan, serta aliran informasi dan dana untuk mendukung produksi serta konsumsi penduduk perdesaan. Logistik perdesaan lebih dari sekadar arus keluar (outbound) produk pertanian dari daerah perdesaan. Logistik perdesaan juga mencakup perpindahan input pertanian (seperti pupuk, mesin, peralatan, dan sarana pertanian) dan produk-produk konsumen ke daerah perdesaan. Selain itu, logistik perdesaan mencakup perpindahan barang industri ringan rumahan yang diproduksi di desa.

- Umumnya arus logistik perdesaan memiliki karakteristik:
- arus keluar produk pertanian yang sangat musiman;
- aliran masuk input pertanian yang juga musiman, tetapi mendahului arus keluar produk pertanian beberapa minggu atau bulan;
- arus keluar tetap untuk barang-barang industri ringan rumahan.

Pengembangan logistik perdesaan sebagai bagian penting dari modernisasi sektor pertanian di Indonesia untuk meningkatkan standar hidup penduduk perdesaan. Selain itu, hal ini sebagai langkah penting menuju integrasi konektivitas perkotaan-perdesaan dan peningkatan kualitas kehidupan desa.

Karakteristik Logistik Perdesaan

Pertanian di Indonesia sangat terfragmentasi dengan setiap rumah tangga perdesaan yang bertindak sebagai unit produksi skala kecil. Seluruh rantai pasokan, mulai dari pengadaan *input* pertanian hingga penanaman, panen, serta transportasi produk dilakukan oleh operator skala mikro dan tingkat efisiensi organisasi yang rendah. Fragmentasi pertanian ini, pada gilirannya memengaruhi skala dan produktivitas operator logistik perdesaan.

Secara keseluruhan, perbedaan antara logistik perkotaan dan perdesaan disebabkan oleh perbedaan antara budaya perkotaan dan perdesaan, standar hidup, dan metode produksi. Produksi pertanian pada umumnya terkonsentrasi pada musim-musim tertentu, tetapi penduduk perdesaan menuntut makanan pokok setiap hari sepanjang tahun. Produk pertanian yang berbeda memiliki waktu tanam, pertumbuhan dan panen yang berbeda, serta membutuhkan *input* pertanian yang berbeda.

Aliran keluar dari produk pertanian jarang diselaraskan dengan aliran masuk input pertanian dan barang konsumen sehingga penyimpanan dan pergudangan yang memadai sangat penting untuk menyeimbangkan aliran masuk dan keluar serta untuk memperlancar produksi pertanian musiman.

Berbagai macam produk pertanian dan metode produksi menciptakan keragaman dalam logistik perdesaan. Pertanian mencakup pemeliharaan tanaman, kehutanan, serta produksi ternak yang semuanya sangat bervariasi dalam jumlah lahan yang dibutuhkan dan kesulitan pengoperasiannya.

Setiap jenis pertanian memerlukan berbagai jenis layanan logistik dan menimbulkan biaya logistik yang berbeda. Fakta bahwa Indonesia adalah produsen pertanian utama dengan variasi yang luas di antara ekonomi regionalnya, semakin menambah keragaman logistik perdesaan.

Tingkat pengangkutan kosong yang tinggi dan pemanfaatan kapasitas kendaraan yang rendah adalah permasalahan umum di daerah perdesaan. Kerugian produk pascapanen seringkali tinggi karena kurangnya fasilitas untuk penyimpanan dingin, pengemasan, pemrosesan, dan pengawetan. Fasilitas yang lebih baik akan lebih efektif dalam melindungi kesegaran, keamanan produk pertanian, dan memperluas ketersediaan dan jangkauan pasar.



ZaroniHead of Consulting Division
Supply Chain Indonesia

Rantai pasokan pertanian dapat dilihat sebagai jalur pipa untuk aliran produk, informasi, serta dana yang efisien dan efektif. Memang, kecenderungannya adalah menuju integrasi rantai pasokan yang menghubungkan produsen dan pemangku kepentingan, serta konsentrasi yang lebih besar dari pertanian, pengolah makanan, dan pedagang besar.

Dari perspektif manajemen, rantai pasokan pertanian secara inheren lebih kompleks, lebih kacau, dan jauh lebih sulit untuk dikendalikan daripada rantai pasokan untuk sebagian besar produk manufaktur. Misalnya, rantai pasokan untuk hasil pertanian yang mudah rusak sangat dipengaruhi oleh unsur-unsur alami (musim; curah hujan; kekeringan; suhu; serangan jamur, virus, dan hama).

Karakteristik khusus dari rantai pasokan pertanian meliputi:

Rantai pasokan tipe "push", dengan daya tanggap, fleksibilitas, dan kelincahan yang terbatas. Sebagai contoh, pohon buah biasanya mulai berbuah beberapa tahun setelah penanaman. Setelah penanaman selesai, sangat sulit untuk menyesuaikan dengan perubahan permintaan. Bahkan untuk tanaman siklus pendek seperti sayuran, jumlah aktual yang dipasok dalam jangka pendek tidak ditentukan oleh permintaan konsumen tetapi oleh unsur-unsur seperti hujan, cuaca, serangan serangga, dan penyakit tanaman.

2 Sangat musiman dan siklus. Budidaya tanaman sangat musiman menyebabkan puncak pasokan pada waktu panen yang dapat melebihi permintaan. Selain itu, harga tinggi yang didorong oleh permintaan tinggi sering memikat para petani untuk menambah banyak penanaman, akibatnya terjadi kelebihan produksi.

Pertanian cenderung padat karya, kecuali untuk produksi biji-bijian, kedelai, dan jagung di pertanian dengan lahan luas.

Pertanian hanya memiliki skala kemampuan terbatas. Pertumbuhan terbaik untuk berbagai produk pertanian ditentukan oleh iklim, tanah, dan pasokan air. Tanah subur sudah langka dan semakin langka karena urbanisasi dan industrialisasi sering menghilangkan lahan terbaik dari pertanian. Peningkatan permintaan atau gangguan pasokan dapat dengan cepat menaikkan harga produk segar.

Produksi pertanian ditandai oleh ketidakpastian dan ketahanan yang rendah. Pertanian sangat dipengaruhi oleh unsur-unsur alami yang berada di luar kendali petani. Kekeringan, banjir, angin, penyakit, dan serangan serangga dapat menghapus seluruh tanaman.

Risiko permintaan tinggi, seperti risiko volatilitas harga. Selera konsumen untuk produk pertanian bisa berubah-ubah menyebabkan perubahan permintaan yang tiba-tiba. Bahkan perubahan kecil dalam permintaan dapat menyebabkan perubahan besar dalam harga produk.

Ada permintaan konsumen untuk kualitas makanan yang lebih tinggi (lebih segar, enak, lebih bergizi, dan lebih disukai organik) dan untuk keamanan pangan yang lebih tinggi.

Biaya logistik (sebagai persentase dari harga jual) tinggi. Tingkat kerusakan produk dan preferensi konsumen untuk kesegaran menyebabkan transportasi tinggi, biaya penyimpanan, dan risiko pembusukan. Selain itu, biaya manajemen logistik produk pertanian semakin tinggi, terutama ketika produk harus dikemas dan didinginkan, diangkut dalam kendaraan berpendingin, dan kemudian ditempatkan di fasilitas *cold storage* saat pengiriman.

Permasalahan Logistik Perdesaan

Fenomena permasalahan sistem logistik perdesaan kita masih lemah. Struktur organisasi tidak memadai. Distribusi produk pertanian terhambat. Kualitas layanan buruk. Sistem logistik perdesaan kita belum memenuhi persyaratan untuk modernisasi pertanian. Oleh karena itu, mempromosikan pengembangan logistik perdesaan akan memperbaiki industrialisasi dan modernisasi pertanian. Selain itu, akan mempersempit kesenjangan antara daerah perkotaan dan perdesaan.

Sektor pertanian Indonesia terutama terdiri dari pertanian kecil. Tingkat intermediasi rantai pasokan sangat tinggi. Produk dari petani skala kecil harus melalui perantara baik di pasar grosir asal dan tujuan. Ukuran pengiriman yang kecil dan frekuensi pengiriman yang kurang mengakibatkan operator transportasi perdesaan tidak dapat menuai keuntungan yang mencukupi.

Dikarenakan margin keuntungan yang rendah – untuk tidak bilang buruk, pelanggaran peraturan (misalnya, ketentuan berat dan dimensi kendaraan, pemakaian ban, pemeliharaan dengan standar keamanan dan keselamatan yang rendah, dan lainlain) sering terjadi di antara operator transportasi perdesaan, sehingga menciptakan situasi di mana "operator yang buruk mengusir operator yang baik".

Logistik perdesaan aliran barangnya tidak sinkron. Jenis produk pertanian berbeda dalam bobot, ukuran, dan sifat muatannya. Implikasinya, logistik perdesaan sangat sulit untuk mencapai waktu perputaran kendaraan yang cepat, pengangkutan muatan tinggi, dan pengurangan *backhaul* kosong.

Fasilitas penyimpanan sementara, *platform* informasi kargo yang baik, dan manajemen jaringan yang efisien adalah pendorong utama dalam menyeimbangkan aliran kargo logistik perdesaan. Selain itu, keterbatasan sistem pembayaran elektronik di perdesaan mengakibatkan perdagangan perdesaan masih didasarkan pada "*cash and carry*".

Beberapa saluran perdagangan modern seperti lelang *online* dapat ditemukan di daerah perdesaan. Namun, petani mengalami kesulitan mengakses informasi penting seperti tempat harga pasar dan perkiraan penawaran dan permintaan.

Masalah serius ini menyebabkan biaya transportasi yang tinggi, margin yang buruk, dan ketidakmampuan untuk meningkatkan atau membeli peralatan. Ini mengarah pada kualitas layanan logistik perdesaan yang buruk dan membahayakan keselamatan, keamanan, dan keberlanjutan ekosistem lingkungan.

Perbaikan Logistik Perdesaan

Memperhatikan karakteristik sektor pertanian di Indonesia dan permasalahan logistik perdesaan yang dihadapi, beberapa inisiatif stratejik perbaikan logistik pertanian mendesak untuk dilakukan. Area perbaikan mencakup sektor pubik dan sektor swasta.

Secara umum pemerintah harus fokus pada peningkatan kinerja sektor publik:

- menciptakan lingkungan bisnis yang ramah untuk perusahaan perdesaan, seperti BUMDes, koperasi, dan usaha perorangan skala kecil dan menengah;
- merumuskan kebijakan, undang-undang, dan peraturan dengan mendapatkan masukan dari berbagai pemangku kepentingan;
- menumbuhkan pasar yang terbuka dan kompetitif agar mendorong perusahaan logistik perdesaan yang efisien, andal, aman, beretika, dan berkinerja baik;
- mengembangkan standar dan spesifikasi yang tepat;
- berinvestasi di perdesaan dalam pembangunan infrastruktur dasar, seperti jalan desa, terminal angkutan produk pertanian, penyimpanan sementara, dan gudang pengepakan.

Sementara itu, sektor swasta perlu didorong untuk lebih memainkan perannya dengan:

- perusahaan logistik yang lebih efisien dan lebih andal;
- mengadopsi model bisnis baru, teknologi baru, dan metode baru;
- mengoptimalkan operasi bisnis dan meningkatkan layanan pelanggan;
- mengalokasikan modal perbaikan logistik perdesaan.

Serangkaian rekomendasi kebijakan perlu dilaksanakan untuk mencapai tujuan berikut: (i) meningkatkan dukungan pemerintah, (ii) memperkuat infrastruktur logistik perdesaan, (iii) meningkatkan sistem informasi logistik perdesaan, dan (iv) mendorong perusahaan logistik perdesaan yang kuat.

1. Meningkatkan dukungan pemerintah

- Dengan beragamnya lembaga dan pemangku kepentingan yang terlibat dalam logistik perdesaan, perhatian khusus harus diberikan untuk membuat perumusan dan implementasi kebijakan. Perlu melibatkan otoritas di tingkat nasional, provinsi, dan lokal. Kebijakan pemerintah mengenai transportasi, perdagangan, pasokan pertanian, dan pemasaran perlu diintegrasikan.
- Pendanaan dari pemerintah nasional, provinsi, dan kabupaten diperlukan untuk mendukung peningkatan kendaraan dan peralatan perdesaan, pembangunan jaringan informasi publik logistik perdesaan, dan meningkatkan keterlibatan sektor swasta.
- Memperluas saluran investasi dan pembiayaan. Ini akan mendorong perusahaan logistik perdesaan untuk mengumpulkan dana melalui penjualan saham, merger, atau akuisisi; dan mendorong mereka untuk menggunakan mode pembiayaan internet seperti *platform* e-banking.
- Pemerintah juga harus memperluas saluran investasi, merampingkan prosedur permohonan pinjaman, dan membantu membiayai perusahaan logistik perdesaan untuk mendukung pertumbuhan mereka.
- Meningkatkan standar dan spesifikasi
- Harus ada peningkatan standar dan spesifikasi untuk sirkulasi komoditas, platform informasi, peralatan dan teknologi, dan operasi bisnis yang terkait dengan pertanian. Contoh, penyediaan alat perekam suhu dan instrumen lain untuk mendukung transportasi rantai dingin yang tidak terganggu dan kemampuan pemantauan suhu dalam perjalanan.
- Memajukan pertukaran informasi antarlembaga pemerintah. Instansi terkait di Kementerian Perhubungan, Kementerian Pertanian, Kementerian Keuangan, dan Kementerian Perdagangan, serta berbagai dinas pemerintah daerah yang menangani masalah logistik perdesaan harus didorong untuk berbagi informasi tentang infrastruktur logistik, praktik kredit dan perdagangan, pelanggaran keselamatan, dan pasokan dan permintaan layanan logistik perdesaan karena ini akan mendukung pengembangan logistik perdesaan.
- Peran pasar harus diperkuat dengan perusahaan swasta sebagai pendorong utama dalam menciptakan platform informasi logistik dan aplikasi mobile. Pemerintah harus mempromosikan interkonektivitas antara platform informasi logistik dan sistem informasi perusahaan untuk secara efektif menghubungkan berbagai pemain dalam rantai pasokan.
- Selain itu, pemerintah harus memainkan peran koordinasi dalam upaya untuk mendorong perusahaan pos, perusahaan angkutan perdesaan, perusahaan bus perdesaan, dan layanan pos untuk menggunakan internet agar saling terhubung dan berbagi sumber daya untuk mengurangi biaya logistik perdesaan.

2. Memperkuat infrastruktur logistik perdesaan

(i) Mengintegrasikan perencanaan infrastruktur logistik perdesaan.

- Perlu ada perbaikan dalam koordinasi perencanaan infrastruktur-logistik-perdesaan oleh Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, Kementerian Keuangan, dan Kementerian BUMN, terutama yang berkaitan dengan lokasi infrastruktur, pembagian sumber daya, dan pengembangan bersama.
- Pemerintah pusat harus mendorong perencanaan terpadu logistik perdesaan di provinsi-provinsi tertentu, dan perencanaan logistik perdesaan tingkat kota atau kota harus disinkronkan dengan perencanaan pembangunan provinsi.

(ii) Membangun fasilitas logistik perdesaan yang komprehensif dan multifungsi.

- Pemerintah dan sektor swasta harus bekerja sama dalam mengembangkan taman logistik (logistics park) dengan fungsi komprehensif yang berkaitan dengan sirkulasi produk pertanian, pemrosesan, penyimpanan, transportasi, dan distribusi.
- Perlu penguatan hubungan antara perencanaan taman logistik dan perencanaan lainnya yang terkait dengan pengembangan sistem pasar pertanian. Sebagai pelengkap pengembangan komponen produksi dan penjualan pasar pertanian, perlu kerja sama dalam pembangunan taman logistik pendukung (hub kargo) dengan fungsi sirkulasi, pemrosesan, penyimpanan, pengangkutan, dan distribusi.
- Perlu memperkuat perencanaan keseluruhan dan pembangunan taman logistik (hub kargo) dan pusat distribusi logistik pos, dengan tujuan mengintegrasikan secara intensif sumber daya logistik sektor transportasi dan pos.
- Perlu adanya keterkaitan antara taman logistik yang ada dan basis produksi pertanian, pasar grosir produk pertanian dan simpul distribusi, dan pusat distribusi input pertanian, serta pusat distribusi pos, untuk meningkatkan efektivitas logistik perdesaan.

(iii) Mempercepat pembangunan *hub* dan *node* logistik perdesaan

- Pemerintah pusat dan pemerintah daerah harus bekerja untuk mengintegrasikan sumber daya logistik perdesaan yang berkaitan dengan transportasi, perdagangan, persediaan dan pemasaran pertanian, dan layanan pos; mengembangkan jaringan logistik perdesaan di tingkatan simpul (kabupaten atau kota, kecamatan, dan desa).
- Mengembangakan model "berbagai fungsi dalam satu simpul, dengan pembagian sumber daya." Pusat logistik perdesaan berfungsi sebagai basis, menempatkan pasar perdesaan, titik pengumpulan produk pertanian, pusat daur ulang sumber daya terbarukan, dan pusat distribusi input pertanian.
- Mempercepat pembangunan hub dan simpul logistik perdesaan tingkat kabupaten untuk memusatkan pengelolaan pasokan dan transportasi logistik perdesaan, dan untuk meningkatkan koneksi dengan jaringan logistik transportasi nasional.

(iv) Meningkatkan tata letak titik transit logistik tingkat kota

- Pemerintah harus mempercepat transformasi terminal penumpang perdesaan yang mengintegrasikan terminal penumpang, stasiun pengendali lalu lintas, dan outlet logistik perdesaan.
- Perlu dibangun stasiun layanan transportasi perdesaan yang komprehensif yang akan menggabungkan fungsi-fungsi berikut:

- layanan transportasi penumpang,
- kontrol lalu lintas,
- pergudangan peralatan industri pertanian,
- pergudangan produk pertanian,
- pergudangan dan distribusi barang konsumen,
- daur ulang sumber daya terbarukan,
- pengumpulan dan distribusi paket.

(v) Meningkatkan simpul akhir logistik perdesaan di tingkat desa

- Otoritas kabupaten dan kota harus mempromosikan penggunaan pasar perdesaan, toko desa, outlet layanan pos, dan koperasi pertanian.
- Mendorong kerja sama bisnis dan mengutamakan layanan pelanggan.
- Mengembangkan pusat logistik perdesaan sebagai titik akhir, mengambil keuntungan dari kedekatan titik akhir dengan petani, cakupan dan pengumpulan "first mile" dan "last mile".

3. Meningkatkan sistem informasi logistik perdesaan

(i) Mengubah pasar perdesaan menjadi pusat perdagangan dan distribusi multifungsi akan memungkinkan mereka untuk menyediakan berbagai layanan kepada penduduk perdesaan, seperti membantu pelanggan memesan tiket *online* atau membeli barang dari situs web ecommerce.

Big data dapat digunakan untuk menganalisis perilaku pengguna dan memberikan rekomendasi serta analisis kecerdasan pelanggan. Selain itu, data konsumsi pengguna dapat diperoleh dan dianalisis untuk membantu pasar perdesaan mengelola persediaan produk dan meningkatkan penjualan.

(ii) Menggunakan teknologi seluler, e-commerce, dan crowdsourcing untuk mendukung industri logistik perdesaan. Aplikasi smartphone dapat memudahkan penduduk desa setempat untuk
mengirimkan paket atau muatan kecil ke penduduk desa lainnya —
melalui toko pertanian atau pasar perdesaan.

Selain itu, e-commerce dan pendekatan crowdsourcing akan mempercepat pengiriman dan menurunkan biaya pengiriman untuk penerima.

4. Menumbuhkan perusahaan logistik perdesaan yang kuat:

(i) Memperkuat kapasitas manajemen

Pengetahuan logistik, dikombinasikan dengan dasar-dasar teknologi informasi dan pemasaran *online*, merupakan elemen penting dalam menciptakan sistem logistik perdesaan yang efisien dan andal. Pengenalan sertifikasi profesional dan penciptaan portal pengetahuan dengan kemampuan *e-learning* juga akan meningkatkan pengembangan kapasitas logistik.

(ii) Mengembangkan sistem pengukuran dan pemantauan kinerja

Manajer perusahaan logistik perdesaan harus didorong untuk menggunakan indikator kinerja, yang biasa digunakan dalam perusahaan logistik modern:

rasio operasi (yaitu, rasio biaya operasi dengan pendapatan operasi);

LOGISTIK PERDESAAN

- kecepatan (mis., pergerakan kargo, perputaran aset);
- persentase pengiriman dan pengiriman kiriman tepat waktu;
- variabilitas waktu transit:
- persentase kehilangan dan kerusakan kargo;
- persentase keakuratan tagihan angkutan barang; dan
- untuk transaksi transportasi yang diproses secara elektronik, persentase layanan masalah diselesaikan dengan hanya satu kontak.

(iii) Menetapkan standar dan spesifikasi

Standar dan spesifikasi sangat penting untuk operasi sistem logistik perdesaan yang efisien. Dalam arti tertentu, standar membentuk bahasa yang sama untuk berbagai pihak di sepanjang rantai pasokan. Selama pengiriman barang, berbagai moda transportasi digunakan, berbagai instruksi diterima, dan beragam peraturan diterapkan. Agar proses yang rumit ini berfungsi dengan baik, standar yang tepat harus dibuat.

Standar yang konsisten, dipahami dengan baik, dan diterima secara universal:

- meningkatkan efisiensi dan efektivitas sistem logistik,
- meningkatkan kualitas layanan logistik,
- memfasilitasi perdagangan dan perdagangan,
- mempromosikan keselamatan dan keamanan,
- mendukung keberlanjutan rantai pasokan dan inisiatif logistik hijau,

- meningkatkan kejelasan dalam komunikasi, dan
- membantu dalam pertukaran pengetahuan dan berbagi teknologi.

Jika standar tidak konsisten, disusun dengan baik, dan diterima secara universal, biaya dan waktu untuk transaksi logistik akan meningkat. Untuk menetapkan standar dan spesifikasi logistik yang efektif, Kementerian Koordinator Perekonomian harus membentuk Komite Standar dan Spesifikasi, dengan anggota dari Kementerian Perdagangan, Kementerian Perhubungan, Kementerian BUMN, Kementerian Pertanian, serta dari produsen, pengecer, dan operator logistik perdesaan.

Berikut ini adalah area yang harus dipertimbangkan standar dan spesifikasinya:

- desain dan konstruksi pusat logistik;
- rekayasa dan pembuatan peralatan penanganan material;
- standar operasi dan keselamatan pusat logistik;
- desain truk, termasuk dimensi dan standar berat;
- standar operasi dan keselamatan kendaraan bermotor komersial;
- standar kemasan produk;
- standar dokumentasi perdagangan dan transportasi;
- standar keamanan sistem logistik; dan
- standar pertukaran data.

(iv) Mengurangi gerakan kendaraan kosong

Pergerakan truk kosong sering terjadi di daerah perdesaan karena pengiriman komoditas masuk dan keluar umumnya bergerak melalui jaringan transportasi yang berbeda dan melibatkan berbagai jenis kendaraan dan peralatan penanganan. Selain itu, informasi perencanaan dan pengoperasian yang tersedia tidak cukup untuk memungkinkan pengelompokan muatan menjadi kendaraan yang lebih sedikit. Banyaknya pergerakan kendaraan kosong menyebabkan biaya transportasi tinggi dan mengurangi ketersediaan kendaraan selama periode kritis seperti waktu panen.

(v) Mengoptimalkan desain pusat logistik perdesaan

Jaringan transportasi dan logistik yang ada perlu dirasionalisasi untuk memfasilitasi pergerakan berbagai jenis kargo melalui berbagai moda transportasi. Misalnya, bagian bawah bus penumpang harus digunakan untuk mengirimkan paket kecil, dan teknik *crowdsourcing* harus digunakan untuk menggunakan penduduk desa yang terdaftar untuk mengambil atau mengirimkan paket untuk penduduk desa lainnya. Desain yang inovatif membuat terminal logistik yang sangat fungsional dapat dibangun dengan biaya yang paling efisien dan akan berkontribusi besar pada efisiensi sistem logistik perdesaan.

(vi) Membuat jaringan terminal logistik perdesaan

Pemerintah harus mendukung pengembangan sektor swasta dari terminal logistik perdesaan berbiaya rendah untuk mengkonsolidasikan pengiriman produk pertanian yang dibawa oleh petani dan untuk mendistribusikan barang-barang konsumsi dan makanan yang diproduksi secara tidak sah kepada penduduk desa.

Pusat logistik perdesaan ini dapat berfungsi sebagai simpul yang menghubungkan jalan tingkat desa dengan jalan tingkat kabupaten dan provinsi. Mereka juga dapat memfasilitasi agregasi produk pertanian menjadi kelompok-kelompok yang cukup besar untuk mengangkut secara efektif.

Logistik memainkan peran penting dalam produksi dan manajemen rantai pasokan produk pertanian yang pada akhirnya meningkatkan keamanan dan kualitas pangan. Perbaikan logistik perdesaan membantu para petani untuk memanen dan memasarkan produk pertanian dengan lebih efisien. Fasilitasi sistem logistik perdesaan akan memperluas pasar produk pertanian, dari desa ke kota dan pasar global.

Mengembangkan logistik perdesaan dapat menghasilkan saluran distribusi yang efektif dan efisien antara daerah perkotaan dan perdesaan. Selain itu, untuk meningkatkan kualitas, nilai produk pertanian, serta menyediakan barang-barang konsumen (consumer goods) yang murah dan berkualitas di perdesaan.

Perbaikan logistik perdesaan akan memberikan kesejahteraan masyarakat perdesaan dan pertumbuhan ekonomi desa yang berkeadilan.

Referensi:

- Asian Development Bank, Promoting Logistics Development in Rural Areas, 2017
- Michael P. Todaro, Stephen C. Smith, Economic Development, 12th edition, Pearson, 2015



OLIVER YANG

EKSPANSI KE VIETNAM & THAILAND

Teks: Abdul Wachid • Foto: Jet Commerce



Baru menginjak usia dua tahun Jet Commerce sejak akhir tahun 2018 telah memperluas layanan bisnisnya ke Vietnam dan Thailand. Penyedia solusi end-to-end e-commerce ini telah membuka kantor sekaligus pergudangan di Ho Chi Minh City dan Bangkok. Masing-masing perusahaan di kedua negara tersebut dikelola tim lokal, namun beberapa lainnya berasal dari Indonesia dengan tujuan mentransfer pengetahuan dan keahlian terkait bisnis Jet Commerce.

Jet Commerce mengawali kiprahnya sebagai authorized channel partner Alibaba.com pada 2017 belakangan semakin masif mengembangkan fulfillment. Terakhir, pada April 2019 Jet Commerce membangun fulfillment center seluas 3.700 m2 di daerah Daan Mogot, Tangerang. Fulfillment center dilengkapi peralatan modern seperti belt conveyor, mobile scanner, dan sebagainya. Dalam operasionalnya didukung warehouse management system (WMS) dan order management system (OMS).

Kini jumlah item yang disimpan telah mencapai lebih dari 300.000 item barang dan akan bertambah terus seiring dengan luasnya area penyimpanan yang tersedia. Selain tersedia area penyimpanan biasa, terdapat juga area penyimpanan bertemperatur sejuk untuk produk kecantikan dan perawatan kulit. Ditambah penyimpanan khusus untuk barang-barang bernilai tinggi seperti produk elektronik.

Hadirnya fulfillment center yang difasilitasi Jet Commerce diyakini mampu mempercepat layanan dan menekan biaya logistik, sehingga membantu sebuah brand agar cukup berfokus pada proses produksi. Bagaimana tren kemunculan fulfillment belakangan ini? Apa target Jet Commerce terhadap pasar e-commerce yang terus membesar? Berikut wawancara TruckMagz dengan Oliver Yang, Chief Executive Officer Jet Commerce.

Sebenarnya kapan tren penggunaan fulfillment center ini muncul, apa pemicunya? Bagaimana perkembangannya saat ini?

Seiring dengan maraknya online shop serta bermunculannya platform e-commerce, mulai tumbuh bisnis-bisnis pendukung. Salah satunya penyedia layanan warehousing dan fulfillment. Sebenarnya dua istilah ini sudah lama ada, tapi mungkin baru booming setelah telinga kita akrab dengan e-commerce.

Terkait perkembangannya, kita tahu bahwa fulfillment memiliki banyak kombinasi proses di dalamnya, sehingga layanan ini akan terus-menerus berkembang, seiring dengan perkembangan teknologi. Solusi Jet Commerce pun bersifat menyeluruh. Tidak hanya fulfillment center, kami juga membangun official online store brand di berbagai platform e-commerce sekaligus mengelolanya.

Kami merancang dan mengeksekusi pemasaran digital untuk setiap toko dan kami menyediakan tim *customer service* yang siap melayani dan merespons pertanyaan-pertanyaan konsumen. Karena itu kami menyebutnya *all in solution*.

Jet Commerce enggan disebut sebagai *e-commerce enabler*, padahal semakin ekspansif pada sektor *ful-fillment*. Apa penjelasannya?

Sebagian besar di Indonesia masih belum memahami apa sesungguhnya peran e-commerce enabler dalam ekosistem e-commerce. Bahkan seringkali banyak yang menyalahartikan e-commerce enabler sebagai platform e-commerce atau penyedia fasilitas warehouse dan logistik. Padahal, posisi kami di dalam ekosistem e-commerce adalah sebagai jembatan antara brand dan konsumen sekaligus penghubung antara brand dan platform.



Bisa Anda jelaskan lebih rinci solusi end-to-end ecommerce seperti apa yang dimaksud?

Core business kami, yaitu solusi end-to-end e-commerce untuk brand lokal dan internasional. Layanan end-to-end yang kami lakukan termasuk menyiapkan sekaligus mengoperasikan official store brand, merancang strategi pemasaran digital, menyediakan tim customer service, dan layanan fulfillment yang mencakup penyimpanan barang hingga pengiriman. Dalam menjalin kemitraan dengan brand, kami berperan sebagai wakil resmi yang menangani ketersediaan produk brand di pasar online.

Yang menjadi pondasi layanan kami adalah expertise kami dalam dunia e-commerce dan digital marketing. Meski demikian, kami menyadari warehouse dan fulfillment adalah salah satu yang vital dalam serangkaian aktivitas e-commerce sehingga sudah menjadi tanggung jawab kami sebagai e-commerce enabler yang berfokus pada solusi end-to-end untuk terus meningkatkan kapasitas dan memperbarui teknologi fulfillment center kami. Kami merasa sahsah saja jika disebut sebagai e-commerce enabler tergantung bagaimana publik memaknai istilah tersebut.

Dalam pengamatan Jet Commerce kendala apa saja yang sering dialami pelaku e-commerce dalam menangani proses logistik?

Terkait logistik, beberapa kendala yang kami lihat kerap ditemui konsumen saat berbelanja online di antaranya keterlambatan pengiriman, barang yang diterima konsumen rusak atau tidak sesuai, dan lain sebagainya. Kami berupaya untuk mengatasi dan meminimalisir kendala-kendala dari sisi operasional tersebut melalui warehouse management system dan teknologi fulfillment center yang mumpuni.



Selain itu, kami juga berupaya melakukan inovasi dalam hal kotak kemasan. Misalnya untuk produk gadget, kotak kemasan kami dirancang untuk melindungi barang dari benturan dan menahan isinya tetap di tempatnya secara aman. Tidak perlu menggunakan bubble wrap lagi. Sudah sangat aman.

Bagaimana kondisi para pelaku e-commerce ketika pesanan meroket pada saat peak season? Tantangan apa saja yang dialami?

Pada saat *peak season*, perputaran barang akan sangat cepat karena terjadinya peningkatan volume penjualan dan permintaan barang. Jumlah pesanan bisa melonjak drastis menjelang Lebaran, Natal, dan Tahun Baru, atau pun saat berlangsungnya festival belanja online seperti 11.11 dan 12.12. Selama ini yang kami temui, pelaku bisnis baik brand maupun SME (Small and Medium Enterprise) merasa sulit mengantisipasi perubahan volume tersebut, terutama bagi mereka yang menawarkan beragam varian produk dan memasarkannya di berbagai saluran pemasaran digital.

Selain itu, ketidaksiapan menghadapi perubahan volume dapat berdampak pada layanan yang diberikan kepada konsumen. Seringkali terjadi keterlambatan pengiriman, barang yang diterima konsumen rusak atau tidak sesuai, lambatnya respons keluhan, dan lain sebagainya. Kendala-kendala tersebut dapat diatasi jika brand memiliki atau bekerja sama dengan tim khusus yang berdedikasi penuh untuk e-commerce.

Seperti apa kondisi operasional fulfillment pada saat peak season? Apa yang membedakan pada waktu-waktu normal?

Pada pesta belanja *online* 11.11 tahun lalu, kami mencatat kenaikan nilai transaksi 16 kali lipat dibandingkan dengan hari-hari biasanya. Sedangkan saat pesta 12.12 atau Harbolnas, kami mencatat dua kali lipat kenaikan nilai total transaksi daripada pesta belanja 11.11 yang terjadi di bulan sebelumnya. Itu berarti terjadi kenaikan nilai transaksi 32 kali lipat pada saat Harbolnas (Hari Belanja Online Nasional) dibandingkan dengan hari-hari biasanya.

Terkait hal ini, kami sebagai penyedia solusi end-to-end e-commerce atau end-to-end e-commerce enabler, harus cermat membaca tinggi rendahnya permintaan terhadap produkproduk tertentu. Dengan begitu, pesanan yang meroket dapat kami antisipasi dengan cara pengemasan pendahuluan atau pre-packing untuk produk-produk tersebut. Selanjutnya, persiapan hulu-hilir kami lakukan mulai dari menambah jumlah dan shift kerja, hingga memastikan seluruh sistem penunjang bekerja dengan baik.

Penggunaan *fulfillment* sebenarnya untuk percepatan layanan atau efisiensi biaya logistik? Bagaimana penjelasannya?

Sejatinya, penyedia layanan fulfillment membantu pelaku bisnis menghemat waktu dan tenaga sekaligus menekan biaya operasional. Penjualan yang lebih tinggi berarti perlu lebih banyak waktu yang dihabiskan untuk pengemasan dan pengiriman. Ketika bisnis si penjual telah bertumbuh pada titik tertentu dan tidak sanggup lagi mengelola proses fulfillment tersebut, maka mereka dihadapkan pada dua pilihan.

Apakah mereka membangun infrastruktur sendiri atau menggandeng penyedia layanan professional dan berpengalaman. Pilihan pertama sudah jelas akan memakan biaya besar, penjual perlu menyiapkan area penyimpanan, membeli peralatan yang diperlukan, menggunakan sistem manajemen gudang termutakhir, dan lain sebagainya.

Belum lagi merekrut tim ahli di bidang operasional. Area ini kompleks dan membutuhkan pengetahuan khusus terkait rantai pasokan karena tidak semua *brand* atau pelaku bisnis memiliki kompetensi inti dalam hal jaringan distribusi.

Dari sisi *last mile delivery*, apa ditangani sendiri oleh Jet Commerce atau kolaborasi?

Kami memberikan pilihan kepada konsumen dalam menentukan jasa pengiriman untuk mengantar pesanan mereka. Sementara ini kami belum ada rencana untuk membangun tim pengiriman sendiri. Yang hendak kami jajaki kemungkinan penambahan fulfillment center serta gudang transit atau hub di berbagai wilayah strategis di Indonesia.



Sebagai satu-satunya diler Astra Grup di Kota Malang, Astra Isuzu Malang menempatkan diri dalam peta penjualan di Kota Malang dan sekitarnya. Berada di Kota Wisata Malang, merupakan posisi ideal untuk diler mengembangkan pasar, segmen industri dan pariwisata bisa menjadi keunggulan diler. Bagaimana diler mengoptimalkan penjualan dan seperti apa persaingan kendaraan komersial di Malang? Simak wawancara *TruckMagz* bersama Debrina Intan Sari Kepala Cabang Astra Isuzu Malang.

Bagaimana penjualan Dealer pada tahun 2018?

Astra Isuzu Malang menjual 500 unit commercial vehicle dan 50 unit light commercial vehicle pada tahun 2018.

Bisa dijelaskan bagaimana persaingan penjualan dan servis truk di Malang?

Di area Malang, persaingan commercial business sangat ketat, baik dari sisi penjualan maupun servis. Terdapat tiga brand yang saling berkompetisi di Malang, yakni Isuzu, Mitsubishi, dan Hino.

Berkantor di Malang, daerah mana saja yang masuk dalam cakupan penjualan Astra Isuzu Malang?

Area pemasaran Astra Isuzu Malang meliputi Malang Kodya, Malang Kabupaten, Pasuruan, Probolinggo, dan Lumajang.

Bagaimana Astra Isuzu Malang memosisikan diri dalam peta persaingan tersebut?

Astra Isuzu Malang memosisikan diri sebagai pemain yang secara aktif harus cepat beradaptasi terhadap perubahan *market*.



Layanan unggulan apa saja yang ditawarkan ke konsumen?

Layanan yang ditawarkan kepada *customer* antara lain, Program Salam (Sambut Lebaran Bersama Astra Isuzu) diskon sampai dengan 20 persen, Pos Lebaran di *rest area* tol Jombang dan tol Ngawi (30 Mei-10 Juni 2019), bengkel yang memiliki mekanik yang andal dan terpercaya, Bengkel Isuzu Berjalan yang bisa memperbaiki kendaraan di mana *customer* berada, *booking service, channel part* yang mudah didapatkan, program 1x24 jam untuk *sparepart* di luar *body part*, program santunan untuk *driver* (jika luka mendapatkan Rp 2 juta dan jika meninggal dunia, ahli waris mendapatkan santunan Rp 20 juta).

Apakah ada service contract juga?

Ada service contract, kebanyakan fleet customer dan government.

Bisa digambarkan bagaimana pasar truk tahun 2019?

Pasar *light truck* plat N pada *year to date* Maret 2019 naik sebesar 37,5 persen, kenaikan terbesar ada di daerah Pasuruan, Lumajang, dan Kabupaten Malang. *Market light truck* terbesar ada di Kabupaten Malang, dengan kontribusi sebesar 37,7 persen terhadap total *market light truck* plat N.

Apakah kota tujuan wisata seperti Malang juga membantu dalam penjualan truk?

Sebagai kota wisata, Malang sangat mendukung bagi penjualan truk. Contohnya, unit *microbus*

untuk travel, shuttle bus tempat wisata, hotel, dan sekolah. Sedangkan truck box untuk food & beverage (hotel, restoran, dan kafe).

Apa tantangan terbesar berjualan truk di Malang?

Tantangan terbesarnya adalah area pemasaran yang sangat luas, meliputi Kodya Malang, Kabupaten Malang, Pasuruan, Probolinggo, dan Lumajang.

Bisa dijelaskan, bagaimana tipikal/karakteristik konsumen di Malang?

Konsumen Malang 90 persen adalah customer retail yang memiliki kebutuhan yang berbeda antara satu dengan yang lain.

Bagaimana layanan servis yang diberikan kepada non-pelanggan, khususnya pembeli truk?

Untuk non-pelanggan atau yang baru pertama kali menggunakan produk Isuzu, Astra Isuzu Malang tetap memberikan layanan terhaik

Seberapa besar target revenue dari servis dibandingkan dengan penjualan truk?

Target omset terbesar tetap dipegang oleh penjualan unit. Penjualan unit berkontribusi sebesar 90 persen, sedangkan revenue service berkontribusi 8 persen terhadap total omset Astra Isuzu Malang.



Ruang tunggu dan sales counter Astra Isuzu Malang

Varian truk (Pick Up Traga, N Series, F Series) apa yang paling diminati di Malang?

Varian yang paling diminati di Malang adalah N Series.

Bisa dijelaskan masing-masing berdasarkan persentase secara segmentasi (seperti konstruksi, infrastruktur, logistic, consumer good)?

Berikut ini persentase secara segmentasi:

- General transporter: 35 persen
- Pariwisata: 15 persen
- Consumer good: 10 persen
- Hasil bumi (sayur, buah, susu, daging): 20 persen
- Infrastruktur: 20 persen

Apa strategi Astra Isuzu Malang dalam memperbesar pasar?

Menggarap pasar yang sedang bertumbuh, seperti logistik, distribusi, dan consumer good.

Apakah pendekatan ke komunitas juga penting?

Sangat penting, Astra Isuzu Malang aktif melakukan aktivitas dengan komunitas truk di Malang dan sekitarnya.

Seberapa jauh *after sales service* menentukan loyalitas pelanggan dan menemukan pasar baru bagi Astra Isuzu Malang?

After sales service berperan besar untuk memengaruhi loyalitas customer, sehingga customer melakukan repeat order membeli lagi kendaraan Isuzu. Dari after sales service pula, bisa teridentifikasi segmen pasar yang sedang berkembang dan ramai.



Area showroom diler

C7H 50.430 8x4

Melihat kondisi awal tahun 2019 sekarang, bagaimana analisa potensi pasar truk di Malang dalam tiga tahun mendatang?

Kami optimis dalam tiga tahun mendatang, pasar truk di Malang dan sekitarnya akan meningkat secara signifikan. Hal ini didukung oleh pembangunan infrastruktur yang sudah jadi (Tol Pandaan-Singosari) serta *underpass* di Singosari yang sangat mendukung perkembangan dunia usaha di Malang dan sekitarnya.

Bagaimana Isuzu mempertahankan performa penjualan selama ini?

Dengan jeli melihat setiap peluang yang ada di pasar truk.

Harapan apa di masa mendatang terkait industri ini?

Harapan kami adalah industri otomotif, khususnya truk, berkembang pesat di Malang dan sekitarnya, sehingga dapat memberikan kontribusi yang positif bagi pertumbuhan ekonomi di Malang, dan Jawa Timur pada umumnya.

New truck brand of MAN and SINOTRUK

Garansi 2 tahun untuk Driveline (engine, transmisi, axle), Free service 2x berikut Oli





C7H 40.390 6x4

STRAK www.sitrak.id

PT. Sentra Kreasi Niaga Jl. DI Panjaitan No. 138 Jakarta 13410 Telp: 021-859 07989 - Hot line 0817 171739



Data Gaikindo Diolah oleh: Antonius Sulistyo

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

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	14,876	35.53%
2	DAIHATSU	12,157	29.04%
3	MITSUBISHI MOTORS	11,113	26.54%
4	ISUZU	2,017	4.82%
5	TOYOTA	932	2.23%
6	DFSK	437	1.04%
7	TATA MOTORS	202	0.48%
8	CHEVROLET	104	0.25%
9	HYUNDAI	32	0.08%
	TOTAL PENJUALAN	41,870	100.00%

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

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	2,622	59.48%
2	TOYOTA	1,479	33.55%
3	NISSAN	216	4.90%
4	ISUZU	90	2.04%
5	MAZDA	1	0.02%
	TOTAL PENJUALAN	4,408	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	11,707	56.62%
2	ISUZU	4,389	21.23%
3	HINO	4,240	20.51%
4	TOYOTA	324	1.57%
5	TATA MOTORS	14	0.07%
6	FAW	3	0.01%
	TOTAL PENJUALAN	20,677	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	736	34.0%
2	ISUZU	722	33.3%
3	HINO	651	30.1%
4	UD TRUCKS	55	2.5%
5	FAW	2	0.1%
	TOTAL PENJUALAN	2,166	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW >24 Ton

NO	MEREK	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	4,835	68.2%
2	MITSUBISHI FUSO	842	11.9%
3	UD TRUCKS	834	11.8%
4	ISUZU	280	4.0%
5	SCANIA	146	2.1%
6	FAW	67	0.9%
7	TATA MOTORS	64	0.9%
8	MAN TRUCK	17	0.2%
	TOTAL PENJUALAN	7,085	100.00%

PRODUKSI PICKUP, DOUBLE CABIN, DAN TRUK DI INDONESIA TAHUN 2019

	KATEGORI	BULAN				TOTAL
NO		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	PRODUKSI
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	12,665	6,730	15,075	10,318	44,788
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	-	-
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	7,126	7,076	6,844	5,026	26,072
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	675	947	749	723	3,094
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	2,533	2,022	1,805	1,344	7,704
	TOTAL PRODUKSI	22,999	16,775	24,473	17,411	81,658

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-MARET 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-APRIL 2019	JANUARI-APRIL 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	41,870	49,006	(7,136)	-15%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	4,408	5,759	(1,351)	-23%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	20,677	26,581	(5,904)	-22%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2,166	2,125	41	2%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	7,118	9,646	(2,528)	-26%

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-MARET 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-APRIL 2019	JANUARI-APRIL 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	42,284	44,279	(1,995)	-5%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	4,714	5,021	(307)	-6%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	20,330	23,865	(3,535)	-15%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2,210	2,292	(82)	-4%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	7,156	9,475	(2,319)	-24%

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-MARET 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-APRIL 2019	JANUARI-APRIL 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	44,788	56,834	(12,046)	-21%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	0%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	26,072	29,200	(3,128)	-11%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	3,094	3,124	(30)	-1%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	7,704	8,228	(524)	-6%



KTB Perbanyak Item FVP

Teks & Foto: Antonius Sulistyo



PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi truk Mitsubishi Fuso di Indonesia dari Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC), resmi meluncurkan komponen suku cadang asli berlabel Fuso Value Parts (FVP) yang secara harga lebih ekonomis dibandingkan spare parts orisinal versi impor. FVP merupakan item non-OEM (Original Equipment Manufacturer) atau bukan peralatan asli bawaan kendaraan, yang ditujukan untuk repositioning dengan harga lebih kompetitif bagi customer Mitsubishi Fuso di Tanah Air.

Berbeda dengan item suku cadang Mitsubishi Fuso yang telah diproduksi secara lokal (lokalisasi) selama ini sebagai OEM oleh KTB, dengan persentase lebih dari 60 persen diproduksi di Indonesia oleh vendor resmi KTB, FVP dibeli langsung oleh KTB dari MFTBC selaku *principal* truk Mitsubishi Fuso. Sehingga vendor yang menyuplai item FVP pun langsung di bawah kendali MFTBC Jepang. "Untuk vendor penyuplai komponen FVP ini berlaku internasional, ada yang dari luar negeri dan ada yang dari lokal Indonesia, namun *approval* langsung dari MFTBC," kata Agus Nevianto, *Unit Head After Sales Unit, Sales and Marketing Division* KTB.

Saat ini, keseluruhan item FVP telah tersedia sekitar 90 item, mengingat suku cadang terjangkau dari KTB ini baru diluncurkan pada tahun 2018 untuk beberapa item suku cadang. KTB menegaskan bahwa pihaknya selalu melakukan pengembangan untuk memperbanyak item FVP menyesuaikan dengan kebutuhan pasar domestik Indonesia. Terkait dengan pengembangan lokal atau melokalisasi FVP, menurut Nevian hal itu memungkinkan untuk dilakukan, karena saat ini pun sedang dilakukan development untuk beberapa item. "Kemungkinan seperti clutch dan disc clutch cover serta brake lining," ujar Nevian.

UD Trucks Tambah Outlet

Teks: Antonius Sulistyo • Foto: Astra UD Trucks

Melihat potensi pasar kendaraan komersial yang terus berkembang, Astra UD Trucks selaku *main distributor* UD Trucks segmen *on-road* melakukan ekspansi di dua wilayah sekaligus, yakni kantor cabang Tangerang di Jln. Raya Serang Km.11,5 Cikupa, serta kantor cabang Palembang di Jln. Sriwijaya Raya, Kertapati.

Menurut *Chief Executive Officer* Astra UD Trucks, Aloysius Chrisnoadhi, ekspansi yang dilakoni pihaknya ini juga dilatarbelakangi perkembangan produk terbaru UD Trucks di segmen *light duty*, yakni Kuzer. "Kehadiran UD Trucks memasuki pasar *light duty trucks* juga harus disertai dengan pelayanan yang cepat dan mudah, untuk memberikan peningkatan solusi dalam bisnis industri transportasi komersial ini," kata Chris.

Hino Perkuat Layanan 3S di Kalimantan

Teks: Antonius Sulistyo ● Foto: HMSI



PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) selaku agen pemegang merek truk dan bus Hino di Tanah Air, bekerja sama dengan salah satu diler resminya di Pangkalan Bun, Kalimantan Tengah, PT Auto Mobil Prima, meresmikan fasilitas terbaru untuk terus mendukung performa penjualannya khususnya di Kalimantan. Sebelumnya, diler ini hanya memiliki fasilitas penjualan, bersamaan dengan peresmian ini maka diler Hino Pangkalan Bun kini telah didukung fasilitas lengkap baik untuk penjualan unit baru, perawatan kendaraan, serta penyediaan suku cadang atau 3S (sales, service, spare part).

"Kehadiran fasilitas yang baru ini, kami ingin memberikan pengalaman terbaik kepada konsumen, untuk mendapatkan layanan secara menyeluruh mulai dari penjualan hingga perawatan dan suku cadang sehingga kendaraan bisnis pengusaha di Pangkalan Bun dapat terus terjaga," kata Hiroo Kayanoki, Presiden Direktur HMSI. Kayanoki mengatakan, Pangkalan Bun memiliki potensi pasar yang cukup besar, baik untuk penjualan maupun purnajual. "Dengan fasilitas terbaru ini akan menjadi pilar perusahaan untuk menjalankan program yang berpusat pada produk, jaringan purnajual, dan suku cadang dalam satu lokasi saja," imbuhnya.

Hino Pangkalan Bun dibangun di atas lahan seluas 5.600 meter persegi dengan luas bangunan 684 meter persegi. Bagian dalam diler terdapat area penjualan yang dapat memajang dua unit truk Hino. Selain itu, juga terdapat fasilitas ruang tunggu yang nyaman dilengkapi dengan makanan dan minuman bagi pelanggan. Untuk area servis, diler ini dilengkapi tiga fasilitas service bay untuk menangani perbaikan dan perawatan kendaraan, tentunya didukung oleh mekanik andal. Hino Pangkalan Bun juga menyediakan layanan mobile service untuk menjangkau konsumen yang membutuhkan layanan servis di tempat.



Kedua cabang Astra UD Trucks ini menawarkan pelayanan lengkap 3S (sales, service, dan spare parts) serta pelayanan servis kunjung. Untuk melayani servis, baik Astra UD Trucks Cabang Tangerang maupun Cabang Palembang dilengkapi dengan empat service bay serta layanan mobile workshop. Saat ini total outlet Astra UD Trucks mencapai 23 outlet di seluruh Indonesia. "Sebagai agen tunggal UD Trucks, kami sangat bangga akan perkembangan outlet Astra UD Trucks di Indonesia. Sehingga saat ini total outlet Astra UD Trucks mencapai 23 outlet untuk melayani seluruh wilayah Indonesia, sesuai dengan brand promise kami Going the Extra Mile," ujar Valery Muyard, Presiden Direktur UD Trucks Indonesia.



Q-Soft Ekspedisi DILENGKAPI FITUR REMINDER PIUTANG

Teks: Abdul Wachid / Q-Software



Hampir semua perusahaan kurir atau ekspedisi telah melakukan digitalisasi dari sisi manajemen hingga operasional. Sebab melakukan digitalisasi menjadi salah satu jawaban agar proses bisnis mereka menjadi lebih mudah dan cepat termasuk menekan pengeluaran perusahaan dari sisi belanja pegawai. Apalagi dari sisi konsumen ekspedisi menuntut layanan lebih berupa transparansi seperti informasi posisi barang dan lainnya.

CV Bariek Lana Adeptindo dengan merek Q-Software, sebuah perusahaan teknologi yang fokus pada penciptaan produk aplikasi bisnis menangkap tren tersebut sebagai peluang. Perusahaan yang berbasis di Kediri, Jawa Timur ini menciptakan Q-Soft Ekspedisi. Sebuah aplikasi yang dirancang secara khusus agar dapat membantu perusahaan logistik dalam menjalankan operasional di bidang jasa pengiriman, cargo dan kurir, baik melalui darat, laut maupun udara.

"Sistem ini memudahkan pemakai dalam mengelola kinerja perusahaan mulai dari barang masuk, barang keluar, perjalanan barang hingga barang sampai ke tujuan. Di mana customer dari perusahaan tersebut dapat melihat kondisi dari barang kirimannya, melalui tracking barang yang telah disediakan," jelas Mahfudz Arif, Direktrur CV Bariek Lana Adeptindo. Ia menambahkan Q-Soft Ekspedisi memiliki beberapa fitur yang bisa membantu operasional perusahaan menjadi lebih mudah. Seperti fitur cetak resi, cek resi *online*, akuntansi keuangan dan *reminder* piutang. Khusus untuk *reminder* piutang, fitur merupakan fasilitas alarm atau notifikasi sebagai peringatan ke admin (*user*) pengguna aplikasi bahwasanya tanggal tempo pembayaran piutang sudah jatuh pada waktunya.

"Adanya reminder ini semua piutang yang sudah jatuh tempo akan terdeteksi secara otomatis dan muncul sebagai peringatan untuk melakukan proses penagihan. Dengan adanya fitur ini dijamin piutang perusahaan tidak ada yang menumpuk atau tidak terkontrol," ujarnya. Hingga kini, Mahfudz mengklaim produknya Q-Soft Ekspedisi telah digunakan oleh 40 perusahaan logistik dan ekspedisi di seluruh Indonesia.

Inacom

BANTU PERMASALAHAN LOGISTIK PETANI

Teks: Abdul Wachid / Inacom -



Berdasarkan data Badan Pusat Statistik tahun 2017, sekitar 39 juta penduduk Indonesia bekerja di sektor pertanian. Jumlah tersebut lebih besar daripada sektor-sektor industri lainnya. Besarnya potensi di bidang pertanian mendorong kemunculan perusahaan teknologi rintisan (*startup*) di bidang pertanian. Saking besarnya beberapa *startup* mulai menggarap sektor rantai pasok dan logistiknya.

Salah satunya Indonesia Agriculture & Commodities (Inacom). Startup ini memosisikan diri sebagai platform agro-commudities dengan lima bidang usaha, yakni konsolidasi pemasaran, pengolahan komoditas, logistik dan distribusi, fintech, dan solusi penanaman. Berdiri sejak akhir 2017, Inacom memulai transaksi Mei 2018 dengan volume komoditas hingga kini mencapai 4.000 ton.

"Inacom muncul berawal pengetahuan saya melihat di Indonesia belum ada perusahaan konsolidator untuk komoditas pertanian. Ini yang membuat banyak *buyer* dari luar negeri berdatangan ke Indonesia untuk langsung membeli dari petani. Seiring waktu, kita juga melayani rantai pasok dan logistiknya," Mochammad Nasrulyani, *Chief Executive Officer*, Inacom.id.

Hingga kini, Inacom bekerja sama dengan 1.600 mitra dari seluruh Indonesia yang didominasi kalangan petani. Jumlah armada angkutan yang tergabung masih berkisar puluhan unit kendaraan yang semuanya rata-rata dimiliki perorangan. Untuk

kendaraan kecil, Inacom menerapkan tarif angkut berdasarkan beban muatan bukan jarak tempuh. Sementara untuk angkutan kontainer, tarifnya disesuaikan dengan mekanisme pasar.

"Untuk trucking atau transportasinya memang kami baru mulai masuk. Karena kami kebalikan start-up pada umumnya, yang mendahulukan armadanya dulu ketimbang muatan. Sementara kami sudah siap muatan, tinggal cari armadanya. Sekarang dengan volume komoditas yang terus meningkat, pasti mitra trucking kita berdambah juga," ucapnya.

Nasrul menargetkan pada tahun ini bisa mengimpor sekitar 1.000 kontainer ke luar Sedangkan untuk negeri. transaksi domestik ditargetkan bisa mencapai 30.000 ton per tahun. Pihaknya berharap, hadirnya Inacom dapat membantu permasalahan harga komoditas hasil pertanian yang telampau rendah di tingkat petani, mahalnya biaya logistik, kurangnya jangkauan lembaga keuangan untuk petani, hingga permasalahan sustainable supply.



Indeks Harga Truk Bekas

MEREK	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 130 MD	2009	Rp 100 juta-Rp 105 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2009	Rp 170 juta-Rp 180 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2010	Rp 120 juta-Rp 125 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2011	Rp 130 juta-Rp 135 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2011	Rp 140 juta-Rp 145 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2011	Rp 150 juta-Rp 160 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2011	Rp 160 juta-Rp 170 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2012	Rp 155 juta-Rp 165 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2013	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2013	Rp 170 juta-Rp 175 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2013	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2013	Rp 225 juta-Rp 230 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2014	Rp 155 juta-Rp 160 juta
Hino 300	Dutro 130 MDL	2014	Rp 185 juta-Rp 195juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2015	Rp 155 juta-Rp 165 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2016	Rp 180 juta-Rp 185 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2017	Rp 185 juta-Rp 190 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2017	Rp 175 juta-Rp 180 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2017	Rp 205 juta-Rp 210 juta
Hino 300	Dutro 130 MD	2017	Rp 215 juta-Rp 230 juta
Hino 500	SG 260 TI	2005	Rp 200 juta-Rp 210 juta
Hino 500	FM320TI	2007	Rp 315 juta-Rp 330 juta
Hino 500	FM260JM	2007	Rp 375 juta-Rp 385 juta
Hino 500	SG260J	2008	Rp 315 juta-Rp 320 juta
Hino 500	SG260J	2009	Rp 320 juta-Rp 330 juta
Hino 500	FG235TI	2009	Rp 310 juta-Rp 320 juta
Hino 500	FL235TI	2009	Rp 360 juta-Rp 375 juta
Hino 500	SG260TI	2010	Rp 325 juta-Rp 390 juta
Hino 500	FM320TI	2010	Rp 375 juta-Rp 450 juta
Hino 500	FM260TI	2011	Rp 400 juta-Rp 425 juta
Hino 500	FG235TI	2011	Rp 415 juta-Rp 430 juta
Hino 500	FG235J	2011	Rp 360 juta-Rp 370 juta
Hino 500	FL235TI	2012	Rp 410 juta-Rp 430 juta

Hino 500	FM320TI	2012	Rp 370 juta-Rp 380 juta
Hino 500	FG235JP	2012	Rp 305 juta-Rp 315 juta
Hino 500	FL235JW	2012	Rp 425 juta-Rp 480 juta
Hino 500	SG260TI	2012	Rp 490 juta-Rp 500 juta
Hino 500		2012	
	FL235TI		Rp 500 juta-Rp 515 juta
Hino 500	FM260TI	2013	Rp 420 juta-Rp 465 juta
Hino 500	FM260JW	2013	Rp 680 juta-Rp 690 juta
Hino 500	FL235JW	2013	Rp 480 juta-Rp 500 juta
Hino 500	FG235JP	2014	Rp 465 juta-Rp 475 juta
Hino 500	FM320TI	2014	Rp 750 juta-Rp 800 juta
Hino 500	FL235TI	2014	Rp 450 juta-Rp 460 juta
Hino 500	FM260JM	2014	Rp 720 juta-Rp 730 juta
Hino 500	FM220TI	2014	Rp 460 juta-Rp 475 juta
Hino 500	FL235JW	2014	Rp 500 juta-Rp 535 juta
Hino 500	FJ190TI	2014	Rp 325 juta-Rp 350 juta
Hino 500	FM320TI	2014	Rp 750 juta-Rp 800 juta
Hino 500	FG235TI	2015	Rp 410 juta-Rp 430 juta
Hino 500	FC190TI	2015	Rp 325 juta-Rp 350 juta
Hino 500	SG260TI	2015	Rp 525 juta-Rp 545 juta
Hino 500	FM285JD	2016	Rp 800 juta-Rp 830 juta
Hino 500	SG260TI	2017	Rp 590 juta-Rp 610 juta
Hino 500	FG235TI	2017	Rp 500 juta-Rp 525 juta
Hino 500	SG260TH	2018	Rp 750 juta-Rp 770 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2000	Rp 55 juta-Rp 60 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2012	Rp 155 juta-Rp 165 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2012	Rp 110 juta-Rp 115 juta
Isuzu Elf	NKR71	2013	Rp 170 juta-Rp 175 juta
Isuzu Elf	NKR71HD	2013	Rp 180 juta-Rp 190 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 150 juta-Rp 155 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 185 juta-Rp 190 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 165 juta-Rp 170 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2016	Rp 155 juta-Rp 160 juta
Isuzu Giga	FVZ34P 285PS	2012	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Isuzu Giga	FVM240 240PS	2012	Rp 330 juta-Rp 355 juta

Isuzu Giga	FVM240W 240PS	2012	Rp 350 juta-Rp 360 juta
Isuzu Giga	FTR90S 210PS	2014	Rp 300 juta-Rp 315 juta
Isuzu Giga	FVM34Q 240PS	2014	Rp 395 juta-Rp 415 juta
Isuzu Giga	FVM34W 240PS	2015	Rp 440 juta-Rp 450 juta
Isuzu Giga	FVR34P 240PS	2016	Rp 445 juta-Rp 460 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 100PS	2002	Rp 85 juta-Rp 90 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 100PS	2004	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2007	Rp 145 juta-Rp 150 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2008	Rp 150 juta-Rp 155 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2009	Rp 155 juta-Rp 160 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2010	Rp 160 juta-Rp 165 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2011	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 215 juta-Rp 225 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2012	Rp 170 juta-Rp 175 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2013	Rp 180 juta-Rp 190 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125PS	2013	Rp 195 juta-Rp 200 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125PS HD	2013	Rp 210 juta-Rp 215 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 136PS HD-L	2013	Rp 225 juta-Rp 235 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2014	Rp 160 juta-Rp 215 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2014	Rp 235 juta-Rp 245 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125PS	2015	Rp 220 juta-Rp 230 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2016	Rp 215 juta-Rp 225 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125PS HD	2016	Rp 290 juta-Rp 298 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 110PS	2017	Rp 265 juta-Rp 275 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125PS	2017	Rp 270 juta-Rp 280 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2017	Rp 310 juta-Rp 315 juta
Mitsubishi Fuso	FN517	1986	Rp 120 juta-Rp 130 juta
Mitsubishi Fuso	190PS HD	2005	Rp 225 juta-Rp 230 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2005	Rp 320 juta-Rp 330 juta
Mitsubishi Fuso	190PS	2005	Rp 180 juta-Rp 190 juta
Mitsubishi Fuso	220 PS HD	2008	Rp 360 juta-Rp 370 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2009	Rp 350 juta-Rp 390 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2011	Rp 378 juta-Rp 385 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2012	Rp 335 juta-Rp 340 juta

Mitsubishi Fuso	FM517 220PS	2012	Rp 335 juta-Rp 340 juta
Mitsubishi Fuso	FN517	2012	Rp 400 juta-Rp 405 juta
Mitsubishi Fuso	FN 627	2012	Rp 850 juta-Rp 875 juta
Mitsubishi Fuso	FM517HL 220PS	2012	Rp 300 juta-Rp 310 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2013	Rp 340 juta-Rp 600 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2014	Rp 460 juta-Rp 470 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2015	Rp 490 juta-Rp 500 juta
Mitsubishi Fuso	220PS	2015	Rp 620 juta-Rp 630 juta
Mitsubishi Fuso	FJ2523 230PS	2017	Rp 630 juta-Rp 645 juta
Scania	R580LA tractor head 6x4	2008	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Toyota Dyna	115 ET	2005	Rp 65 juta-Rp 70 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 115 juta-Rp 120 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 145 juta-Rp 150 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 145 juta-Rp 160 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 160 juta-Rp 165 juta
Toyota Dyna	130 XT	2012	Rp 165 juta-Rp 175 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 185 juta-Rp 190 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 160 juta-Rp 175 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 310 juta-Rp 325 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 315 juta-Rp 320 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 285 juta-Rp 295 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 300 juta-Rp 310 juta
UD Trucks	PK 215	2010	Rp 335 juta-Rp 350 juta
UD Trucks	CWA260HT	2013	Rp 420 juta-Rp 480 juta
UD Trucks	PK260CT	2013	Rp 420 juta-Rp 430 juta
UD Trucks	PK260CT	2014	Rp 475 juta-Rp 490 juta
Volvo	FH12 tractor head 6x4	2005	Rp 170 juta-Rp 180 juta
Volvo	FMX 440 8x4	2012	Rp 540 juta-Rp 550 juta
Volvo	FM 440 8x4	2012	Rp 350 juta-Rp 355 juta

CATATAN : Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan tanggal 2 Mei 2019. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang truk bekas dan pemilik unit di wilayah Jakarta, Banten, Jawa Barat, Sumatera, dan Kalimantan. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan lebih dahulu.





Bagian vital yang berhubungan langsung dengan roda selain axle adalah wheel end. Masalah wheel end akan berlipat jika kendaraan memiliki banyak roda seperti truk trailer. Kerusakan pada wheel end bisa menyebabkan downtime operasional yang panjang. Tetapi cara paling hemat adalah inspeksi dini pada gejala yang muncul. Simak beberapa tips perawatan roda yang disampaikan Angga Novalsyah Asisten Kepala Bengkel Jati Maju Mulyo Krian.

DETEKSI MASALAH WHEEL-END

"Identifikasi masalah pada *wheel end* sebelum menyebabkan *downtime*. Jika truk berhenti bekerja artinya perusahaan juga kehilangan waktu untuk melayani konsumen. Kerusakan pada *wheel end* juga bisa secara tiba-tiba. Bisa dibayangkan jika itu terjadi ketika membawa muatan. Kerugian bisa berlipat-lipat. Salah satu cara paling mudah mencegahnya adalah pengetahuan pengemudi terhadap masalah *wheel end*. Inspeksi visual adalah hal pertama yang bisa memberikan catatan untuk mekanik perusahaan mendeteksi masalah *wheel end* atau *bearing*," jelasnya. Kerusakan sudah dimulai jika pengemudi mulai menemukan beberapa hal berikut ini.

- Ban tidak rata.
- Hubcap terlalu panas untuk disentuh.
- Muncul getaran, goyangan atau bunyi bising.
- Tercium bau asap atau bau terbakar pada wheel end.
- Kemampuan rem tidak normal.

Tahap pertama mengatasi masalah dari gejala yang muncul adalah memeriksa kembali interval *maintenance* truk. Jika melihat riwayat servis yang kurang teratur atau sering sekali melakukan perbaikan pada kaki-kaki, maka interval inspeksi yang lebih pendek diperlukan. Jika komponen roda mengalami keausan dini, penting untuk memahami tindakan pencegahan kerusakan.

"Pemeriksaan kekencangan baut perlu dilakukan untuk memastikan bearing roda mendapat ruang jarak sumbu pada sistem bearing. Artinya, pemeriksaan kekencangan roda juga memperhatikan kelancaran putaran roda ketika berisi muatan atau kosong. Mekanik harus menemukan torsi kekencangan yang tepat agar putaran roda lancar pada kedua keadaan," imbuhnya.

Kesalahan sederhana yang bisa menyebabkan masalah besar adalah baut pengencang dengan torsi yang kurang tepat. Setiap baut pengencang memiliki torsi yang sama pada posisi roda mana pun, hanya saja keterampilan mekanik juga diperlukan untuk memastikan putaran roda tidak terganggu atau terlalu longgar.

"Manfaat pengaturan putaran roda berhubungan dengan kerenggangan bearing ketika mendapatkan gerak berlebihan. Pengaturan baut yang menyisakan jarak yang sempit dapat menyebabkan temperatur operasional tinggi, mengurangi usia oli, mengurangi usia seal dengan cepat dan kerusakan dini pada bearing. Hal yang paling penting untuk diingat mengenai kekencangan bearing adalah mengikuti instruksi pabrikan bearing. Panduan torsi kekencangan pasti disampaikan dalam manual," katanya.

Komponen paling kritis dari wheel end adalah bagian yang berbahan karet, yaitu seal. Seal berada di antara elemen dan permukaan bearing dan direkayasa untuk mencegah masuknya kotoran atau keluarnya grease. Selain itu, seal juga dirancang untuk memberikan resistensi minimal untuk meningkatkan penghematan BBM.

"Ketika mengganti seal pada wheel end, ada dua hal yang perlu diingat. Pertama, sebagian besar seal baru sudah dilumasi oleh pabrik dengan grease di antara permukaan primernya. Salah satu fungsi grease di sini menjaga dari korosi di gudang penyimpanan. Kedua, jangan pernah mencoba memperbaiki seal yang getas atau aus dengan menambahkan silikon sealent. Bahan yang mengeras akan mencegah permukaan seal mengikuti permukaan axle saat roda menahan bobot muatan, bisa memengaruhi fungsi seal," tambah Angga.

Untuk memastikan wheel end terlindungi pada waktu yang lama, penting untuk memilih grease yang tepat untuk melindungi hub. Grease untuk hub yang berkualitas tinggi membantu menghindari kerusakan berat dengan memberikan ketahanan terhadap oksidasi, perlindungan terhadap korosi, dan pertahanan terhadap keausan.

PERAWATAN SISTEM WHEEL END

Dengan melumasi hub secara teratur dan benar, perusahaan tidak akan kehilangan *uptime* truk yang berharga. Bearing dilumasi dengan grease. Grease yang berbentuk seperti pasta menawarkan keuntungan mengurangi kebocoran. Berikut prosedur pelumasan hub yang benar.

- Lepaskan *hubcap* dan kuras oli *hub* yang ada. Kumpulkan oli bekas dan cuci bantalan beserta komponen hub lainnya dengan pelarut oli untuk menghilangkan kotoran.
- Berikan tekanan pada bearing dengan grease hub menggunakan pompa yang dikombinasikan dengan bearing adapter.
- Oleskan lapisan tipis grease hub pada bagian dalam komponen untuk mencegah karat dan korosi.
 - Pasang bearing bagian dalam dan seal baru. Pastikan untuk mengikuti prosedur yang direkomendasikan pabrik.
- Ratakan lapisan tipis grease hub ke seal dan ring. Setelah itu pasang bearing dan seal di tempatnya.
- Gunakan trolly untuk memasang kembali roda kembali ke axle. Setelah roda terpasang sempurna, gunakan pompa untuk mengisi rongga hub dengan grease hub hingga sekitar setengah dari kapasitasnya.
- Pasang bearing luar, lalu pasang spindle. Perhatikan kekencangan baut.
- Setelah mur dipasang, gunakan dial indicator memastikan kesejajaran bearing roda sebelum hubcap dipasang kembali. Ini sangat penting karena hub yang dipasang tidak benar dapat menyebabkan keausan dini atau menyebabkan masalah roda yang lebih besar.
- Oleskan lapisan tipis grease hub ke bagian dalam hubcap dengan hati-hati agar tidak menutupi lubang ventilasi. Model hubcap dengan baut harus dikencangan dengan torsi dan pola yang sesuai. Sedangkan hubcap model ulir juga perlu dilapisi lapisan grease hub sebelum dipuntir untuk mengencangkan.

Grease mengandung tiga material: oli, bahan pengental, dan zat aditif. Oli berguna untuk melumasi. Pengental menahan oli di tempatnya untuk memberikan pelumasan yang diperlukan. Pengental bisa berupa senyawa sabun dan zat aditif berfungsi untuk meningkatkan karakteristik oli dan pengental.

Untuk inspeksi wheel end, yang paling penting adalah memastikan jumlah grease yang tepat untuk ditambahkan. Berikut ini adalah prosedur umum.

- Putar sumbat pengisi *grease hub* ke atas dan tambahkan oli pelumas.
- Pasang kembali steker, dan kencangkan sesuai spesifikasi. Pastikan *axle* juga diberi oli yang
- Jalankan kendaraan dengan perlahan. Lakukan belokan lambat dan perhatikan pada hubcap. Lakukan juga belokan penuh di kedua arah.
- Parkir kembali truk pada posisi semula. Tunggu kira-kira selama 10 menit.
- Periksa apakah ada kebocoran, dan periksa kembali level oli axle.
- Periksa ke arah roda dengan seksama. Periksa ulang kekenca ngan baut roda jika diperlukan.



Untuk beberapa model pelek roda ada yang tidak memiliki *fill plug*. Lalu bagaimana cara *maintenance*-nya? Berikut caranya.

- Pertama, pastikan kendaraan kosong tanpa muatan.
- Saat memasang *hub* roda, *bearing* harus dicelupkan ke dalam oli.
- Sebelum *axle shaft* dipasang kembali, pastikan ada oli ikut masuk ke *wheel end*. Untuk melakukan itu, periksa dengan melihat level oli pada diferensial roda.
- Angkat satu sisi kendaraan sekitar 30 cm, dan tunggu oli mulai keluar dari hub.
- Setelah itu, turunkan dan ulangi ke sisi lain.

- Setelah semua oli keluar, selesaikan pemasangan kembali *axle* dan *hub.*
- 7 Tambahkan oli diferensial seperti yang ditentukan dalam buku manual.
- B Lakukan pengujian dengan menjalankan truk pada kecepatan rendah. Lakukan belokan penuh dan perlahan di kedua arah.
- Setelah itu parkir kembali truk dan periksa kebocorannya. Biarkan truk selama sekitar 10 menit agar oli mengendap, dan periksa kembali levelnya.
- Jika oli berkurang, tambahkan oli sesuai kebutuhan.



PERAWATAN FIFTH WHEEL



bungkan tractor head dan trailer. Fifth wheel yang tidak dirawat

gatakan, "Human error dianggap sebagai penyebab utama dalam

ada perangkat elektronik yang

"Di Indonesia sudah seperti budaya, perawatan truk diserahkan kepada pengemudi. Sayangnya, tekanan dan tanggung jawab di jalan dapat menyebabkan tugas itu diabaikan atau tidak dilakukan dengan benar. Ketika pengemudi tidak mengikuti langkah-langkah untuk mengamankan trailer dengan benar, risiko kecelakaan serius akibat trailer terlepas masih saja terjadi. Perawatan kingpin dan fifth wheel yang umum dilakukan adalah sebagai berikut

PASTIKAN FIFTH WHEEL BERSIH

Banyak pabrikan menyarankan pembersihan fifth wheel secara berkala. Dalam praktiknya, banyak perusahaan angkutan tidak melakukan pembersihan karena mereka lebih suka mengikis endapan kotoran atau menggunakan cairan pembersih untuk memecah kotoran dan grease yang tersisa.

INSPEKSI PLAT FIFTH WHFFI

Pengemudi harus memastikan plat datar tidak melengkung dan tidak retak. Retakan sering menyebabkan kebocoran *grease*.

Pastikan mekanisme penguncian dalam keadaan baik. Lalu sesuaikan dan periksa fungsinya. Pengemudi harus memastikan bahwa mekanisme penguncian tidak aus atau rusak. Mekanisme penguncian yang rusak meningkatkan risiko kemungkinan trailer terlepas. Pengemudi harus terbiasa dengan prosedur yang direkomendasikan pabrikan untuk menyesuaikan kuncian.

INSPEKSI BRAKET DAN PIN

Pengukur kingpin tetap harus digunakan untuk memeriksa keausan. Jika muncul kerusakan pada kingpin, itu harus diganti, jangan diperbaiki.

PASTIKAN BAGIAN-BAGIAN KOMPONEN DILUMASI DENGAN BENAR

Mekanisme penguncian truk harus dilumasi dengan oli atau silikon berbasis oli. Pin braket harus dilumasi di kedua sisi dengan *grease gun*.

MENURUNKAN TRAILER DENGAN HATI-HATI

Pengemudi harus menggunakan dengan hati-hati, termasuk menghubungkan *tractor head* ke trailer. Ketika pengemudi telah mensejajarkan dengan benar baru siap menurunkan trailer, tetapi sebelumnya harus menurunkan *landing gear* terlebih dahulu. Sebelum menarik *tractor head*, pengemudi harus melepaskan konektor untuk mengurangi gaya tolak yang bekerja pada trailer.

Perawatan preventif pada *fifth wheel* sangat penting untuk memaksimalkan masa pakai komponen dan memastikannya tetap berfungsi dengan baik. Agus merekomendasikan beberapa pilihan interval pembersihan dan pelumasan *fifth wheel*. Namun, karena di pasaran ada pabrikan *fifth wheel* yang menggunakan sistem penguncian yang berbeda, penting untuk merujuk pada buku manual.





PELUMASAN

Untuk memastikan bahwa mekanisme penguncian dapat bertahan ketika membawa muatan, perawatan rutin adalah kuncinya. Pelumasan adalah hal terpenting yang dapat dilakukan untuk memastikan fifth wheel berfungsi sebagaimana mestinya. Fifth wheel yang kurang pelumas akan menyebabkan trailer sulit bermanuver. Gesekan perangkat akan memengaruhi pergerakan trailer, membuatnya lebih sulit lagi bermanuver di ruang sempit.

Sebenarnya membersihkan dan melumasi kembali fifth wheel hanya membutuhkan waktu sekitar satu jam dan tidak memerlukan alat khusus. Berikut cara pelumasan yang tepat.

- Gunakan senyawa degreasing atau pembersih yang tidak berbasis air untuk menghilangkan kotoran, dan grease dari fifth wheel dan braket.
- Periksa perangkat apakah ada keretakan, aus, dan rusak.
- Periksa dudukan braket. Ganti jika yang rusak, jika tampak aus atau ukuran sudah berkurang dari 0,125 inci, ganti semua dudukan setiap 500.000 km untuk operasional standar dan untuk operasional sedang hingga berat, ganti setiap 300.000 km.
- Oleskan grease litium tahan air untuk semua permukaan yang saling bersentuhan termasuk release handle dan kingpin.
- Setelah dibersihkan dan dilumasi, lakukan uji coba melepaskan trailer.
- Lumasi mekanisme fifth wheel sesuai dengan instruksi dalam buku manual.

PERAWATAN PREVENTIF

Meskipun pelumasan menjadi kunci untuk memperpanjang umur fifth wheel, pelumasan juga dapat menjadi penyebab untuk masalah tertentu, terutama bagi mekanik yang langsung melapiskan grease baru di atas yang lama. Praktik ini cenderung memiliki efek buruk pada kinerja. Grease lama memiliki usia pakai, lama-kelamaan cenderung tidak membantu pelumasan.

"Grease juga cenderung menangkap banyak kontaminan seiring bertambahnya usia seperti debu, dan pasir jalanan yang tersuspensi dalam grease. Kontaminan yang terjebak memeperbesar gesekan pada fifth wheel. Grease lama juga menimbulkan masalah ketika musim hujan. Kontaminan menurunkan titik beku grease. Pada temperatur yang dingin, grease akan mengeras hingga akhirnya menghambat pergerakan bebas komponen fifth wheel," jelas Agus.

Untuk menghindari masalah, selalu bersihkan *grease* lama sebelum melumasi *fifth wheel*. Gunakan kain bersih atau kain sekali pakai. Lalu akhiri dengan cairan pembersih *grease* untuk menghilangkan sisa *grease* yang tertinggal. Perawatan rutin adalah bagian penting dari memperpanjang masa pakai *fifth wheel*. Untuk mendapatkan umur layanan maksimum, lakukan beberapa langkah-langkah berikut sesuai interval yang ditunjukkan.

- Lumasi mekanisme penguncian setiap tiga bulan atau 50.000 km.
- Bersihkan mekanisme penguncian setiap enam bulan atau 100.000 km.
- Bersihkan semua komponen yang bergerak. Dianjurkan untuk menggunakan semprotan anti-karat.
- Jika truk trailer beroperasi musiman, pelumasan harus dilakukan sebelum jatuh tempo truk bekerja.

INSPFKSI

Membersihkan fifth wheel sebelum melakukan pelumasan memungkinkan untuk mencapai tujuan dari maintenance utama, yaitu inspeksi. Pengemudi tidak dapat melihat fifth wheel dengan baik saat tertutup oleh lapisan grease. Setelah dibersihkan, inspeksi visual menyeluruh baru bisa dilakukan. Pengemudi truk harus proaktif menjaga fifth wheel dalam kondisi operasional yang baik. Berikut beberapa hal yang harus diperiksa.



SWEEPER TRUCK | Teks: Sigit Andriyono / Foto: Giovanni Versandi

EFEKTIF ANGKAT SAMPAH PASIR, Jalan lebih Bebas Debu

Sebuah kota besar dengan lalu lintas yang padat pasti perlu menjaga jalan-jalan kotanya tetap bersih. Tidak hanya menjaga kebersihan jalan dan membuat jalur hijau terlihat bagus, tetapi juga meningkatkan keasrian lingkungan dan bebas debu terutama jalan protokol di Surabaya. Itulah beberapa alasan Dinas Kebersihan dan Ruang Terbuka Hijau (DKRTH) Kota Surabaya didukung dengan lima truk sapu jalan canggih buatan Turki.

"Alasan keamanan dan kebersihan jalan menjadi pertimbangan kenapa Wali Kota Surabaya membeli sweeper truck. Pertimbangan kondisi lalu lintas yang padat dan area kerja yang luas, sehingga DKRTH Kota Surabaya juga memperhatikan keselamatan pegawai sapu jalan. Jalan yang ramai kendaraan dan lalu lintasnya sibuk pasti debu cepat menumpuk, sehngga cukup berisiko memperkerjakan pegawai sapu jalan. Oleh karena itu, truk sweeper hadir dan pegawai sapu jalan di ruas jalan tersebut bisa dikurangi," jelas Arif Rusman Kasi Pembersihan Jalan dan Pedestrian DKRTH Kota Surabaya.



Arif Rusman Kepala Seksi Pembersihan Jalan & Pedestrian DKRTH Kota Surabaya



Panel kontrol

Sweeper truck milik Kota Surabaya ini menggunakan sistem vacuum sweeper. Kata vacuum sama halnya dengan mesin vacuum cleaner. Perbedaannya terdapat sapu yang mengarahkan sampah. Sapu depan mengarahkan sampah ke tengah truk. Sapu tengah berbentuk silinder mengarahkan sampah ke vacuum. Sapu samping berputar ke dalam mengarahkan sampah ke arah vacuum. Semprotan air pada bagian sapu sekaligus sedikit membasahi sampah agar debu tidak beterbangan ketika dihisap. Truk sapu jalan ini merupakan qabungan mesin sapu, penyedot debu, pasir, dan sampah.



Mesin sweeper

Truk sapu jalan milik DKRTH Kota Surabaya adalah mesin sweeper Ceksan buatan Turki yang dijual paket bersama truk oleh vendor di Indonesia. Sehingga pada saat perawatan kendaraan dilakukan oleh dua pihak. "Perawatan truk akan ditangani bengkel diler resmi. Perawatan mesin sweeper dikerjakan oleh agensi yang ditunjuk Ceksan. Jika ada kerusakan pada saat truk beroperasi, kami langsung menghubungi dilernya. Untuk penggantian part sweeper atau ada masalah

berat, kami hubungi agensi penyedia truk sapu jalan ini. Sebelum truk dioperasikan, pihak agensi memberikan training kepada operator dan mekanik mengenai kendaraan dan penanganan kerusakan ringan. Jadi yang boleh menjalankan truk sapu jalan ini adalah operator yang bersertifikat dan memiliki SIM B1," tambah Arif.



Sapu depan

Tidak semua ruas jalan yang berada di Surabaya ditangani oleh truk sapu jalan. "Truk sapu jalan ditempatkan di Jalan Margomulyo, Jalan Tol Suramadu, Jalan Ahmad Yani, dan Jalan Ir. Soekarno. Truk sapu jalan memilik empat sapu dan dua alat vacuum. Sapu depan, sapu kanan, sapu kiri dan sapu tengah. Di antara roda belakang dan sapu samping terdapat alat vacuum. Alat vacuum ini sangat bermanfaat untuk menghisap pasir dan mengeringkan genangan air. Asalkan genangan air tidak banyak, sweeper truck bisa mengeringkannya. Inilah salah satu kelebihan sweeper truck, mampu membersihkan pasir di sisi jalan, yang itu hampir tidak bisa dilakukan oleh pegawai sapu jalan," kata Moch. Rokhim Kasi Operasional Angkutan Sampah.

Meskipun sudah menggunakan sweeper tetapi keberadaan pegawai sapu jalan masih dibutuhkan. Selain sebagai helper pada shift kerja truk, pegawai sapu jalan membantu memaksimalkan tugas sweeper. "Dengan adanya sweeper truck, DKRTH tidak ada PHK pegawai sapu jalan. Misal dulu dalam satu ruas jalan kami gunakan 10 orang, kini dengan adanya sweeper menjadi lima orang. Pegawai sapu jalan, kami alihkan ke ruas jalan lain di Surabaya. Pegawai sapu jalan menyapu daun atau sampah yang ada trotoar atau pedestrian ke arah jalan, di belakangnya diikuti sweeper yang membersihkan sampah tersebut," kata Rokhim.





Kawat sapu dan besi baja



Perangkat vaccum di samping



Posisi siap menyapu jalan



Perangkat sapu dan vaccum samping

Ceksan Sweeper adalah produsen kendaraan sapu jalan terbesar di Turki. Ceksan didirikan pada tahun 1989 di Izmir, Turki. Perusahaan memulai bisnis dengan mengimpor mesin pembersih jalan dari Eropa. Karena permintaan mesin lama-lama meningkat di beberapa negara, serta spesifikasi mesin dirasa tidak mumpuni untuk membersihkan jalan di negara-negara konsumen. Maka Ceksan memutuskan untuk memproduksi sendiri mesin pembersih jalan setelah mempelajari persyaratan dan kebutuhan mesin pembersih di berbagai negara.

Ceksan memproduksi mesin pertamanya pada tahun 1997, mesin itu disebut HMT. HMT adalah mesin sapu jalan mekanis yang ditarik oleh traktor. Setelah proses pengujian, HMT Series mulai dijual pada Juni 1997. Pada tahun 2003, Ceksan dengan bangga memperkenalkan seri lain dari mesin sapu jalan, hingga varian yang terpasang hopper mulai dari kapasitas 3 m³ hingga 8 m³. Varian yang dimiliki DKRTH Kota Surabaya memiliki kapasitas hopper 6 m³.

Berikut beberapa komponen & AKSESORIS TRUK SWEEPER.

SIKAT BAJA

Sikat baja pipih yang disusun melingkar ada alat sapu utama sweeper truck. "Material sapu dari baja pipih sepanjang 25 cm. Sapu tengah berbentuk seperti silinder. Untuk sapu tengah, bagian luarnya terbuat dari sikat berbahan plastik pipih, sedangkan bagian tengah terdapat sikat baja. Jarak antara sapu dengan permukaan jalan bisa diatur ketinggiannya. Semakin dekat dengan jalan semakin baik, karena daya bersihnya semakin kuat terutama pasir," jelas Arif.

ALAT SAPU

Sweeper berbentuk bulat ini dipasang di beberapa bagian truk, yaitu depan, samping dan tengah. "Ketika beroperasi, sweeper kanan dan kiri bisa difungsikan bersamaan. Tetapi untuk pekerjaan rutin di sehari-hari hanya difungsikan yang berdekatan dengan jalur hijau saja. Karena debu, pasir dan sampah terkadang mengumpul karena angin di sudut trotoar. Kendaran lalu lalang juga menerbangkan sampah ke sisi jalan.



Lampu petunjuk & wander hose di bagian belakang



Kamera include lampu penerangan untuk bekerja di malam hari



Moch. Rokhim

Kepala Seksi

Operasional Angkutan Sampah

ALAT VACUUM

Alat *vacuum* samping berdiamater 220 mm ini ketinggian bisa diatur. Semakin dekat dengan jalan akan semakin efektif menghisap debu dan pasir.

MESIN SWEEPER

Mesin diesel bertenaga 75 kiloWatt atau 105 HP ini berguna untuk menangani fungsi utama seperti alat *vacuum*, menggerakkan *sweeper*, dan pompa air.

PANEL KONTROL

Panel kontrol yang berada di kabin kemudi ini berfungsi untuk mengendalikan semua fungsi truk sapu jalan. Ada tiga gauge meter yang berada di atas panel. Gauge meter sebelah kiri untuk menunjukkan pengukuran temperatur mesin sapu jalan. Gauge meter tengah untuk pengukuran kompresi vacuum mesin. Sedangkan, gauge meter sebelah kanan untuk pengukuran tangki BBM mesin sweeper. Tombol merah besar di sebelah kiri berfungsi untuk tombol darurat. Jika tombol tersebut ditekan, semua fungsi sweeper akan non-aktif. Sehingga jika ada kendala elektrik, kebakaran bisa dicegah.

TANGKI BBM MESIN SWEEPER

Tangki BBM mesin *sweeper* berada di sebelah kiri kendaraan. Kapasitas tangki 300 liter.

TANGKI AIR

Tangki air berkapasitas 1.500 liter dipasang pada bagian bawah *hopper*. Tangki berisi air bersih berfungsi untuk membasahi sampah kering seperti debu dan pasir, selain itu juga bisa dimanfaatkan untuk membersihkan bagian dalam *hopper* menggunakan *washing gun*.

TANGKI OLI

Tangki oli terletak di bagian depan hopper, tangki berbentuh pipih hampir sama rata dengan dimensi lebar hopper.

TONGKAT PENYANGGA

Tongkat penyangga dipasang menempel pada sasis truk dan berada di atas roda belakang. Tongkat ini dipergunakan ketika perawatan mesin *sweeper*. Ketika *hopper* pada posisi *dump* maksimal, tongkat akan menyangga *hopper* agar tidak turun sendiri.

KAMERA DAN LAMPU

Terdapat tiga kamera yang berguna untuk memonitor keadaan di luar kabin. Dua kamera di sisi kanan dan kiri menghadap ke ujung vacuum untuk melihat sampah yang terhisap atau sampah besar yang mungkin tersangkut. Kamera ketiga ada di belakang menempel pada bagian atas pintu hopper. Lampu sein besar juga dipasang pada pintu hopper untuk memberikan tanda bahwa sweeper sedang bekerja. "Jika sein kiri menyala artinya sweeper sebelah kanan sedang bekerja membersihkan sampah. Kendaraan dipersilakan mendahului truk dari sebelah kiri. Begitu pula sebaliknya. Pada bagian samping juga terdapat lampu untuk membantu memberi penerangan sweeper yang sedang bekerja agar kamera bisa merekam gambar dengan jelas," tambah Rokhim.

WATER NOZZLE

Semprotan air dipergunakan untuk membersihkan hopper setelah semua sampah dibuang dengan cara dump. "Sesuai SOP, truk berangkat bersih, kembali ke kantor juga bersih. Operator harus membesihkan sisa sampah yang menempel pada dinding hopper sebelum pintu hopper ditutup," ujar Arif.

WANDER HOSE

Hose dengan selang besar yang dipasang pada pintu hopper berguna untuk menghisap sampah pada lubang selokan atau parit resapan jalan.

SPESIFIKASI SWEEPER TRUCK

Dimensi: 8.200 mm x 2.500 mm x 3.065 mm, Model: CEKSAN VKM - 6000, Operational: High Preassure Washing System, Data: Kecepatan sapu 1-10 km/jam, Utilitas: Lebar sapu 2.500 mm, Kapasitas sapu: 21.500 m³/jam, Kapasitas tangki hopper: 6 m³, Kapasitas tangki air: 1.500 liter, Kapasitas tangki BBM: 300 liter, Kapasitas tangki oli: 80 liter, Diameter selang penyedot belakang: 150 mm, Diameter selang penyedot samping: 220 mm, Toleransi material yang bisa dihisap: ± 0,2 mm, Fitur: Front Brush, Side Brush: Dual Suction, Kamera belakang dan layar monitor, Panel Kontrol, Pengaman aki, Selang air untuk pembersihan, Rotary lamp



GO DIGITAL!



PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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



Mengenal Dashcam dan Manfaatnya

Teks: Abdul Wachid • Foto: Blackvue



Penggunaan dashboard camera (dashcam) pada kendaraan bermotor khususnya roda empat belakangan mulai tren di dalam negeri. Kini tak hanya kendaraan penumpang yang menggunakan dashcam, beberapa perusahaan angkutan barang telah memasang dashcam sebagai alat penunjang keselamatan. Mereka meyakini, perangkat teknologi tersebut dapat mempermudah dalam pengawasan kendaraan dan pengemudi.

Dengan begitu potensi kecelakaan atau tindak kriminal dapat dicegah atau minimal ditekan. Berdasarkan catatan PT Whiteeast Indonesia, distributor dashcam merek Blackvue menyebutkan, kamera jenis ini mulai digunakan di Australia tahun 1979 pada sebuah event balapan mobil.

Seiring waktu semakin populer di Amerika Serikat, hingga pada 1985 mulai dipakai dalam ajang Formula 1 dan menjadi standar balapan pada 1998. Awal tahun 2000an dashcam semakin tren di kalangan pemilik mobil pribadi, bahkan menjadi kebutuhan untuk perangkat keselamatan terutama kebutuhan terhadap alat bukti rekaman kejadian apabila terjadi

insiden tabrakan.

"Mereka taruh dashcam mobil supaya bisa melihat kejadian di depannya jika terjadi tabrakan. Jadi ada saksi mata yang bisa dipercaya, tidak mungkin bisa dibantah, tidak mungkin debat kusir lagi. Karena dalam video terekam semua dan tidak mungkin salah," terang Rudy Ham, Direktur Pemasaran PT Whiteeast Indonesia.

la mengatakan, di luar negeri penggunaan dashcam untuk kendaraan termasuk truk sudah diwajibkan, karena ini produk keselamatan dan keamanan. Bahkan kawasan Asia Tenggara, seperti Singapura penggunaan dashcam sudah pun diwajibkan. Sementara, di Indonesia dashcam masih dalam fase pengenalan dan sosialisasi, belum sampai jadi keharusan.

Bagi pengusaha angkutan barang, penggunaan daschcam merupakan komponen penerapan fleet management. Terlebih pada beberapa produk dilengkapi teknologi GPS (Global Positioning System), akan semakin memudahkan pemilik truk mengawasi keberadaan armada dan pengemudinya.

Melalui alat ini memungkinkan pengemudi untuk tidak macam-macam ketika dalam perjalanan. Misalkan, menaikkan penumpang secara diamdiam, pengemudi yang suka bermain handphone ketika sedang menyetir, atau mengantuk tapi tidak mau istirahat. Untuk itu selain kamera dipasang mengarah ke depan kendaraan, kamera juga dipasang dalam kabin untuk kebutuhan mengawasi gerak-gerik pengemudi.

Area pengawasan oleh dashcam bisa diperluas dengan memasangnya di luar terutama di belakang kendaraan. Tujuannya membantu sopir truk mengawasi atau mencegah jika terjadi tindak kriminal oleh bajing loncat. "Untuk kebutuhan loading barang, ada juga untuk menjadi bukti kalau ada bajing loncat, kalau barangnya kurang. Ini tipe yang outdoor, jadi terekam semua kalau bajing loncat ambil barang," ucapnya.

BERIKUT MANFAAT LAIN PENGGUNAAN DASHCAM Pada Kendaraan angkutan Barang.

- Mencegah terjadinya pungutan liar. Di mana masih terjadinya penyalahgunaan wawenang oleh oknum petugas kepada sopir truk.
- Menghindari pemerasan dengan dalih kecelakaan. Rekaman dashcam dapat menggambarkan dan memutar ulang kejadian yang telah terjadi.
- Perlindungan ketika kendaraan parkir dan tidak diawasi. Beberapa dashcam dilengkapi dengan fitur perekaman walau kendaraan dalam keadaan mati
- Mengawasi sopir agar tetap awas dalam mengemudi dan meminimalisir penyalahgunaan ketika mengemudi.

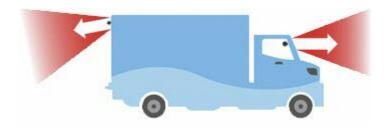


LEBIH DARI GPS TRACKING

Proses perekaman dashcam didesain otomatis dan dimulai ketika mobil dinyalakan. Sumber listriknya diperoleh dari colokan pemantik rokok yang ada di kendaraan. Beberapa produk dilengkapi super-kapasitor, berfungsi sebagai baterai cadangan saat aliran listrik terputus, sehingga rekaman terakhir tetap tersimpan. Sebab pada umumnya ketika terjadi kecelakaan hebat terkadang aliran listrik pada mobil terputus.

Secara karakteristik dashcam sangat berbeda dengan kamera CCTV (Closed Circuit Television) yang hanya diletakkan statis pada suatu ruangan atau lokasi tertentu. Sementara dashcam lebih dinamis, karena dipasang pada kendaraan yang selalu bergerak. "Oleh karena itu, kamera ini didesain tahan terhadap getaran sehingga hasil gambar tetap stabil. Terlebih jika jalan yang dilewati bergelombang tentu getarannya akan mengganggu hasil rekaman, apabila kamera yang dipasang setara kamera CCTV," ujar Rudy.

la menambahkan, beberapa produk dashcam dilengkapi *geofencing*, fitur ini akan membatasi pengemudi agar melewati rute yang sudah ditentukan pemilik armada. Jika pengemudi keluar dari rute seharusnya, maka sistem akan memberi notifikasi kepada pemilik armada melalui *website monitoring* atau berbasis aplikasi android. Ada banyak fitur tambahan lain, seperti kemampuan report tentang pengemudi, termasuk mengetahui jarak tempuh yang sudah dilalui kendaraan. Jadi bisa mengetahui jarak tempuh yang dilalui kendaraan barang dalam sehari termasuk mampu mengetahui durasi kendaraan ketika sedang berhenti atau parkir. Dari semua fitur tersebut bisa jadi bahan evaluasi bagi pemilik armada tentang perilaku pengemudinya.



Rudy menyarankan, dalam pemilihan *dashcam*, pengguna perlu mempertimbangkan kualitas kamera seperti jumlah pixel dan lainlain. Beberapa produk terkini telah dilengkapi kamera Full HD atau disebut dengan 4K Ultra High Definition (UHD), dan sensor kamera berosolusi 8 megakpiksel. "Ini berguna kalau ada tabrak lari, kalau mobil penabrak sudah jauh bisa di-*zoom*, tetap kelihatan plat nomornya. Jadi tabrak lari bisa ketahuan," katanya.

Saat ini beberapa pabrikan tengah mengembangkan fitur pendeteksi orang mengantuk saat mengemudi melalui teknologi *artificial inteligence*. Selain itu, seiring berkembangnya teknologi otonom, ke depan video kecelakaan yang telah diunggah ke *cloud* akan terintegrasi dengan *machine learning*. Dengan begitu memungkinkan produk *dashcam* ke depan menciptakan fitur peringatan sebelum terjadinya kecelakaan.



Lumajang Truck Community

Jalin Persaudaraan, Tambah Rezeki Muatan

Teks: Sigit Andriyono / Foto: Dokumentasi LTC



Komunitas truk di Lumajang berdiri pada September 2017 yang diberi nama Lumajang Truck Community (LTC). Sebagai komunitas truk pertama di sebuah kota kecil, pembentukan LTC tidak mudah. "Waktu itu, untuk mempertemukan setidaknya lima orang saja, susah sekali mencari waktu yang tepat," kata Saiful Anam Sekretaris LTC atau yang akrab disapa Ipung ini.

Mempertemukan lima orang sopir bukan perkara mudah waktu itu, kesibukan masing-masing dengan trayek kerja yang berbeda sempat menjadi kendala. "Akhirnya kami sepakat untuk bertemu di akhir pekan. Pertemuan pertama ini membahas ide untuk membentuk komunitas truk. Struktur belum ada dan jika ingin dibentuk komunitas perlu beberapa orang lagi untuk menyusun pengurus," kata Ipung.

Kelima orang tadi sepakat untuk menentukan agenda rapat berikutnya dan masing-masing berjanji akan hadir dengan membawa calon anggota. "Karena perlu menyusun pengurus inti, sehingga perlu lebih dari lima orang agar bisa menyusun pengurus LTC. Tiba hari yang sudah disepakati. *Alhamdulillah* waktu itu hadir 12 orang. Kesempatan itu juga kami bentuk pengurus inti. Tapi kami belum bicara terlalu mendalam untuk iuran dan sebagainya. Yang penting sudah ada wadah untuk persaudaraan sesama sopir truk," jelas Ipung.

Setelah resmi ada pengurus, LTC mulai rutin setiap dua minggu sekali bertemu di warung kopi. "Setiap Sabtu malam, kami bertemu di warung kopi di area Lumajang. Tempatnya tidak selalu sama, mengikuti kesepakatan rapat sebelumnya. Tetapi paling sering adalah di luar Kota Lumajang. Dari pertemuan rutin dua minggu sekali, anggota LTC semakin lama semakin bertambah. Untuk konsumsi pertemuan, peserta yang hadir membayar makanan dan minuman dari hasil patungan. Jika ada sisa uang konsumsi, langsung masuk uang kas komunitas," katanya.

Hampir bersamaan dengan rapat pengurus pertama, LTC membuat grup media sosial juga. Jadi bertambahnya anggota selain dari informasi anggota, juga dari sharing informasi di medsos. "Sebelumnya ada grup medsos yang sekarang, ada grup komunitas sopir di Lumajang tapi masih bersifat kedaerahan, anggota yang aktif hanya dari satu daerah saja, bukan meluas seperti yang sekarang ini. Keanggotaan LTC bebas, terbuka untuk siapa saja boleh gabung. Tidak ada batasan daerah asal atau jenis truk. Anggota di grup medsos sekitar 14 ribu orang. Anggota aktif yang rutin ikut pertemuan mingguan 30-40 an orang," tambahnya.

Pada momen Lebaran tahun 2018, ada salah satu anggota LTC mengusulkan ada pertemuan kumpulan untuk Halal Bihalal. "Akhirnya, pengurus membuatkan konsep acara Halal Bihalal. Dalam perjalanan registrasi anggota, jumlah pendaftar semakin banyak. Itu di luar prediksi panitia. Untuk mewadahi semangat pendaftar yang tinggi, pengurus sepakat membuat acara yang lebih besar lagi, yaitu kopdar. Itulah kopdar pertama LTC. Jadi ini Halal Bihalal yang dikemas dalam acara kopdar. Perubahan konsep acara ini cukup mendadak, sehingga ketika berlangsungnya acara ada beberapa spanduk yang masih bertuliskan Halal Bihalal, tapi *backdrop* panggung kami pesan paling akhir sehingga sudah bertuliskan Kopdar. Selain itu konsep acara dari Halal Bihalal menjadi kopdar berpengaruh pada pendanaan acara. Acara kopdar diadakan di lapangan Desa Bondang, Kecamatan Padang," jelas Ipung.



Turut mendukung acara Polres Lumajang Kampanye Pengendara Berkeselamatan

"Alhamdulillah acara lancar. Untuk pendanaan acara kami juga meminta dukungan diler truk setempat. Kami ajukan proposal acara ke mereka dan mendapat respons baik. Bantuan juga kami dapatkan dari Kepala Desa Bodang. Beliau membantu pengurusan izin acara ke kepolisian dan instansi setempat. Dari ratusan peserta yang hadir, mayoritas dari sopir truk di Lumajang. Sebagian lain dari perwakilan komunitas lain," ujarnya.

Ipung membeberkan, LTC terbuka untuk semua orang, baik sopir, pemilik kendaraan atau pecinta truk akan disambut baik. Dalam LTC persaudaaraan jadi landasan kebersamaan termasuk dalam hal muatan. Lebih kurang sama dengan komunitas truk lain, dalam hal muatan LTC juga *sharing* muatan dengan anggotanya.

"Kami terbuka untuk tawaran muatan apa pun yang ada. Muatan juga umumnya tidak dari Lumajang saja, karena bisa dari Situbondo, Jember, Malang hingga Banyuwangi. Jika ada muatan, ditawarkan kepada sopir



yang mau angkut. Muatan diberikan oleh anggota dan rekanan komunitas lain. Sehingga bagi kami semakin banyak saudara, semakin banyak jalan rezeki muatan. Jadi muatan tidak selalu diberikan pemilik barang, muatan bisa dari mana saja. Bisa dari komunitas lain atau teman sendiri," kata lpung.

Umumnya muatan balen, LTC biasanya mengandalkan kenalan di luar kota. "Ketika akan berangkat ke kota tujuan, kami informasikan tujuan dan waktu bongkarnya. Harapannya setelah selesai bongkar, bisa langsung dapat muatan, dan lebih cepat pulang. Apabila selesai bongkar belum juga mendapat muatan. Biasanya kami mencari muatan ke ekspedisi dengan tujuan kotakota di sekitar Lumajang. Kalau cuma kirim barang di dalam kota atau kota sekitar, jika memang tidak ada muatan balik, kami bisa langsung pulang," tutur Ipung.

"Kami biasa tidak menunggu lama informasi muatan balen, apalagi sampai menginap. Kami menginap kecuali bongkar malam hari. Setelah konfirmasi dari beberapa teman memang tidak ada muatan, kami langsung pulang. Dari pengalaman teman-teman sopir, untuk tujuan pengiriman barang di dalam provinsi, tidak harus mendapatkan muatan balen. Karena ongkosan berangkat, kami sudah perhitungkan dengan biaya untuk balik ke Lumajang," jelasnya.

Dalam penentuan tarif muat, LTC tidak terlalu perhitungan. Ongkos muat untuk setiap barang dan tujuan ini sudah terbentuk di pasaran. Pemilik barang biasanya sudah mengetahui tarifnya. "Tinggal deal antara pemilik barang dan sopir saja. Pemilik barang sudah memiliki pedoman tarif barang yang akan dimuat. Ongkosan bisa dibayarkan dalam bentuk tunai ketika ambil barang atau transfer ketika barang selesai diturunkan," kata Ipung.

Dalam komunitas truk tidak hanya sharing muatan, sesama anggota juga membantu jika ada teman yang terkena musibah kecelakaan. "Ketika terjadi kecelakaan, biasanya teman-teman memberikan



informasi di grup. Selain itu, sopir juga meminta bantuan sopir lain yang tinggal di daerah sekitar. Contohnya kecelakaan anggota kami di Jateng belum lama ini. Sopir meminta bantuan langsung rekan komunitas lain kalau dia mengalami kecelakaan di Randublatung, Blora. Kebetulan yang merespons salah satu anggota Persatuan Sopir Truk Indonesia (PSTI) yang sedang berada di sekitar tempat kejadian. Seperti tujuan komunitas ini dibentuk, yaitu berlandaskan persaudaraan, bantuan bisa datang dari kenalan si sopir sendiri atau dari anggota lain yang kebetulan berada di daerah terdekat dengan lokasi kecelakaan," cerita Ipung.

Perihal modif juga marak di komonitas otomotif, tak terkecuali modif truk. Menurut Ipung, "LTC terbuka untuk anggota yang ingin modif truk. Mayoritas di sini modif stiker dan cat. Tidak ada modif ekstrim. Seperti yang diketahui bersama bahwa berani modif ya berani keluar biaya. Sopir yang suka modif biasanya mereka kurang peduli terhadap biaya modif, yang penting truk bagus. Untuk karoseri modif juga selera sopir masing-masing, bisa dari Malang atau Lumajang. Karena selera tidak bisa dipaksakan. Berbicara selera, meskipun teman sendiri membuka usaha modif truk, tetapi kalau tidak suka, ya mau bagaimana?" jelasnya.

Ipung melanjutkan, "Untuk modif stiker, karoseri akan menanyakan model modif stiker seperti apa. Baru dibuatkan desainnya. Setelah selesai desain, konsep diajukan untuk meminta persetujuan pemilik. Jika tidak ada revisi desain, bisa lanjut ke pembuatan hingga penempelan. Jika ingin ganti modif stiker, pengerjaan pelepasan stiker dikerjakan oleh karoseri. Tetapi teman-teman di LTC rata-rata modifnya tidak banyak berubah. Stiker berbeda dengan pengecatan. Biasanya cat ulang kalau warna sudah memudar. Untuk itu perlu dana.

LTC juga peduli dengan keadaan sekitar. Mereka turut andil dalam kegiatan sosial masyarakat. "Tolong-menolong dengan sesama itu penting. Jika ada rekan kecelakaan, kami segera lakukan penggalangan dana untuk membantu meringankan biaya anggota kami. Kami mengumpulkan sumbangan. Setelah terkumpul nominal tertentu, sebelum diserahkan ditambah uang kas lalu diberikan ke teman yang terkena musibah tadi. Selain itu, kami juga turut memberikan sumbangan bencana alam. Kami galang dana terlebih dahulu di perempatan jalan. Setelah ditambah sumbangan dari anggota, baru kami transfer ke rek penggalangan dana," jelas Ipung.





APTRINDO

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



SUPPLY CHAIN INDONESIA

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



ALFI

Kantor Taman F3 Unit D3 | Lantai 2 Jl. Dr. Ide Anak Agung Gede Agung, Jakarta 12950 Telp. 021-5795-6601



PT. ANTIKA RAYA

JL Demak NO 153, Surabaya 6017 Telp (031) 5322662 FAX. (031) 5312088



BLACKVUE

PT Whiteeast Indonesia Jalan Paradise Raya 1 F24/20, Sunter Agung, Jakarta Utara Telp. 021 - 2956 2048



ILC (INDONESIA LOGISTICS COMMUNITY) Kompleks Kebayoran Centre Blok A6-A7 Jl. Kebayoran Baru Jakarta Selatan Indonesia

Tel: 0818216118



DELTALUBE

PT. Timurraya KM Jl.Panjang no.68 Graha Arteri Mas kav.11-12 Kedoya Selatan, Jakarta Telp. 021 - 580 2749



ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA

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



MITSUBISHI FUSO

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



GAIKINDO

JI Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat. Telp.: 021 315 7178.



UD TRUCKS

PT Volvo Indonesia Sentral Senayan III 12th floor Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta Telp. 021-29354200



PT HINO SALES MOTOR INDONESIA

Wisma Indomobil 2, Jl. MT. Haryono Kav.9, Jakarta Telp. 021 8564570



KEMENKO BIDANG PEREKONOMIAN RI

Gedung Ali Wardhanana Jl. Lapangan Banteng Timur, No. 2-4, Jakarta Telpe, 021 3521974



MAN TRUCK

Jl. Dl. Panjaitan Kav. 138, Jakarta Timur Telp. (021) 85907989, 85908191 Fax. (021) 85907780



POS LOGISTICS

Gedung Pos Ibukota, Lantai 2 Jl. Lapangan Banteng Utara No. 1, Jakarta Pusat Telp. 021 – 3483 2552



PT GLOBAL JET COMMERCE

Landmark Pluit. Tower B1 3rd Floor, Pluit, Jakarta Telp. (021) 80823118



PT PUTRA RAJAWALI KENCANA

Jln. Letjend Sutoyo Waru Ruko Niaga Sentosa, Waru, Indonesia T: (031) 3537939 F: (031) 3537531



Jl. Brantas Km 1, Probolinggo, Jawa Timur T : (0335) 423259



PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA

Jln. Letjend Sutoyo 110-112 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur Telp: 031-853166



Komp. Duta Harapan Indah (DHI) Blog 00/12 - Jakarta Utara 14450 T :+6221 66694881 - 82, F :+6221 66694883 Email: info@dwimultimakmur.com



25 - 26 September 2019 Balai Kartini Jakarta, Indonesia

Indonesia's Enterprise Convergence through eCommerce

Be Digital. Go Global

4rd edition e2eCommerce Indonesia

Conference and exhibition that curates an ecosystem-based platform to accelerate Indonesia's digital economy.

www.e2ecommerce-indonesia.com | #e2eCommID | #LMFConnect

Apply to Exhibit



Book your space now and get the early bird rates

(Before July 31th, 2019)

Be ready for



2,500









sessions

conference



delegates



exhibitors

New in 2019! -







Lapak Digital



I-Lead Talks

Event Highlights



C-Level Conference



Exhibition Showcase



Industry Networking



Business Matching

Organised by

Supporting Organisations

















Partner



Contact us for a customised proposal today!







The Vida Building Floor 3A Unit 6, Jl. Raya Perjuangan No. 8 Jakarta Barat 11530, Indonesia Telp: +62 21 - 2966 1365

PT. Omni eComm Expo

Sales inquiry:

Natalia Tampubolon +62 812 9011 3986 natalia.tampubolon@omniecommexpo.com **TRUCKMAGZ**

Ratna Hidavati +62 812 3663 0313





Indonesia Trucks & Commercial Vehicles





CREATE. BUILD. INNOVATE.

16-18 OCTOBER 2019 HALL D JAKARTA INTERNATIONAL EXPO



Howu Zebua Assistant Accounts Manager T +62 21 2556 5033 Email: howu.zebua@reedpanorama.com Astri Ratnasari International Sales Manager +62 21 2556 5019 E astri.ratnasari@reedpanorama.com

Adityo Nugroho Assistant Marketing Manager

+62 21 2556 5032 E adityo.nugroho@reedpanorama.com

+62 21 2556 5032/33

Ratna Hidavati Official Event Partner (TruckMagz) T +62 812 3663 0313 E ratna.hidayati@truckmagz.co.id





