

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

OKT
2019



BERALIH KE BIODIESEL



IDR 50.000

Edisi 64 / V / 2019

**JADI STANDAR NASIONAL
KOMPETENSI LOGISTIK**



INSPEKSI REM TROMOL

HOOKLIFT TRUK SERBAGUNA

ETIKA RANTAI PASOKAN

KAJIAN TEKNIS TRAGEDI TOL CIPULARANG



Indonesia Transport Supply Chain & Logistics

In-Conjunction with



**Indonesia Trucks &
Commercial Vehicles**

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



**16-18
October
2019**

**HALL D
JAKARTA INTERNATIONAL EXPO**

CONTACT US!

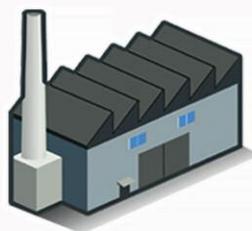
Howu Zebua
Assistant Accounts Manager
T +62 21 2556 5033
Email: howu.zebua@reedpanorama.com

Astri Ratnasari
International Sales Manager
T +62 21 2556 5019
E astri.ratnasari@reedpanorama.com

Adityo Nugroho
Assistant Marketing Manager
T +62 21 2556 5032
E adityo.nugroho@reedpanorama.com

Ratna Hidayati
Official Event Partner (TruckMagz)
T +62 812 3663 0313
E ratna.hidayati@truckmagz.com

MANUFACTURING



TECHNOLOGY EXPO

CENTRAL JAVA

Featuring



**WOOD & METAL
WORKING MACHINERY
CENTRAL JAVA**



**MACHINE TOOL
CENTRAL JAVA**



CENTRAL JAVA'S MANUFACTURING EXHIBITION & CONFERENCE

- Food & Beverage
- Metal Working
- Chemical & Petrochemical
- Metal Working
- Automotive
- Textile & Garment
- Wood Working
- Cigarettes
- Pharmaceutical



3330 FACTORIES



2.700 HEKTARE
NEW INDUSTRIAL
ESTATE DEVELOPMENT



40 LARGEST
PHARMACY
FACTORY



MORE THAN 20%
GROWTH IN
ECONOMY AND
INVESTMENT



MEET MORE
THAN 10000
FACTORY OPERATORS
AND ENGINEERS



150 LARGEST
BATIK & TEXTILE
FACTORY

23 - 26 OCTOBER 2019

NEW PRPP CONVENTION CENTER • SEMARANG • CENTRAL JAVA • INDONESIA

Supported By



Organized By



WWW.MANUFACTURINGSEMARANG.COM



Kebijakan Tricky Bahan Bakar Nabati

Kebijakan penggunaan bahan bakar nabati untuk kendaraan diesel (Biodiesel) dengan campuran FAME (*fatty acid methyl ester*) dari minyak sawit, implementasinya tengah digencarkan Pemerintah Indonesia untuk mengurangi ketergantungan terhadap bahan bakar minyak (BBM) jenis minyak solar, yang diperkirakan para ahli geologi akan habis dalam beberapa dekade ke depan. Kewajiban penggunaan Biodiesel dengan campuran 20 persen FAME dan 80 persen BBM jenis minyak solar (B20), telah diberlakukan sejak tahun 2006 namun masih sebatas untuk BBM PSO (*public service obligation*) atau solar subsidi. Terhitung 1 September 2018, Program B20 resmi diperluas ke BBM nonPSO atau solar nonsubsidi.

Penggunaan Biodiesel yang berbahan dasar FAME dari minyak sawit ini, jika diimplementasikan secara masif tentunya menguntungkan bagi pelaku perkebunan kelapa sawit Tanah Air. Mengingat saat ini tengah terjadi gangguan permintaan ekspor minyak sawit asal Indonesia dari negara-negara Uni Eropa, lantaran persaingan sesama bahan baku pembuat bahan bakar nabati selain minyak sawit di benua Biru itu. Pelaku industri sawit Indonesia pun sangat berharap adanya serapan atau pasar yang baru di dalam negeri untuk konsumsi minyak sawit, yang salah satunya untuk produksi Biodiesel.

Sayangnya, pemangku kepentingan yang berwenang mengatur ketersediaan solar subsidi ini melakukan langkah kebijakan yang terkesan *tricky*, dalam upaya mengantisipasi kelebihan kuota solar subsidi yang diprediksi akan berpotensi terjadi *over* kuota sebesar 1,57 juta kiloliter (KL) pada Desember 2019. Mengingat Pemerintah dalam hal ini PT Perta-

mina sebagai BUMN sektor Migas, sejak Maret 2019 hingga saat ini sudah tidak mengimpor solar dengan harapan dapat memperbaiki neraca perdagangan migas pada tahun ini. Namun dalam penerapannya, persiapan yang dilakukan pemerintah sangat tidak mempertimbangkan dampak yang ditimbulkan akibat kelangkaan solar subsidi secara tiba-tiba. Dalam hal ini, sektor transportasi logistik yang paling dihantam dengan kondisi kelangkaan solar subsidi. Padahal, jika pemerintah mau merangkul dan duduk bersama dengan para pelaku logistik dan transportasi barang, tidak perlu terbit surat edaran BPH Migas yang membatasi dan melarang beberapa moda angkutan barang jalur darat.

Diharapkan ke depannya, para regulator yang berwenang baik di hulu dan hilir sektor migas dapat mempersiapkan ketersediaan Biodiesel nonsubsidi secara merata di Indonesia. Sebab kenyataannya, para pengusaha angkutan barang juga tidak keberatan jika harus menggunakan Biodiesel nonsubsidi namun dengan harga yang logis, karena porsi biaya BBM dalam struktur biaya transportasi barang maksimal 30 persen-40 persen terhadap tarif angkutan. Jika harga bahan bakar nabati di-*setting* terlampau tinggi, akan berdampak pada naiknya biaya transportasi logistik dan itu tak sejalan dengan misi presiden untuk menekan biaya logistik Indonesia.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Antonius Sulistyo

Fotografer
Giovanni Versandi

Kontributor Ahli
Zaroni
Bambang Widjanarko

Accounting
Evi Kumala Putri

Sirkulasi
M. Abdurrohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
 +62 821 3912 1239

www.truckmagz.com



Cover
BERALIH KE BIODIESEL / 64

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #64

Laporan Utama

- 06 JANUARI 2020, B30 DIGUNAKAN DI SEMUA SEKTOR
- 10 PERMASALAHAN LOGISTIK JADI KENDALA UTAMA
- 14 BIODIESEL CIPTAKAN PASAR BARU MINYAK SAWIT
- 18 PENYALURAN BIODIESEL TERPANTAU SISTEM TEKNOLOGI

Liputan Khusus

- 22 KONSUMSI BBM LEBIH TINGGI 0,87 PERSEN
- 26 LARANGAN PENGGUNAAN SOLAR SUBSIDI
- 30 JADI STANDAR NASIONAL KOMPETENSI LOGISTIK
- 34 PERLU TAMBAHAN SKEMA SERTIFIKASI

Market Review

- 38 POTENSI PASAR TRACTOR HEAD SEGMENT ON ROAD

Rantai Pasok

- 42 ETIKA RANTAI PASOKAN

Leader interview

- 48 ROBIN LO

Data Gaikindo

- 52 UPDATE (JANUARI - AGUSTUS 2019)

ATPM Update

- 54 MERCEDES-BENZ AXOR 2528 CH

Info Produk

- 56 SMART ADS, KURANGI BEBAN CICILAN ARMADA

Bursa Truk

- 58 INDEKS HARGA TRUK BEKAS

Tips & Trik

- 62 INSPEKSI REM TROMOL
- 68 PERAWATAN PRAKTIS SISTEM UDARA UNTUK REM

Variasi

- 74 KAJIAN TEKNIS TRAGEDI TOL CIPULARANG

Spesial Truk

- 78 HOOKLIFT TRUK SERBAGUNA

Event

- 82 DISKUSI LOGISTIK 2019

Komunitas

- 86 E2ECOMMERCE INDONESIA

- 88 YAYASAN KESELAMATAN TRANSPORTASI INDONESIA

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11
Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya
Kode Pos 60292 / Tlp. 0821-3912-1239 / Email. info@truckmagz.com

Percetakan
PETEMON GRAFIKA

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



JANUARI 2020, B30 DIGUNAKAN DI SEMUA SEKTOR

T e k s & F o t o : A n t o n i u s S u l i s t y o

Pemerintah Indonesia terus menggalakkan penggunaan bahan bakar berbasis nabati atau biofuel sebagai alternatif bahan bakar lain, seperti biodiesel dan bioethanol. Kebijakan penggunaan biofuel sejatinya telah dimulai pada tahun 2006 melalui Inpres No.1 Tahun 2006. Kemudian melalui Peraturan Menteri (Permen) Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) No.12 Tahun 2015 tentang Perubahan Ketiga Atas Permen ESDM No.32 Tahun 2008 tentang Penyediaan, Pemanfaatan, dan Tata Niaga Bahan Bakar Nabati (Biofuel) sebagai Bahan Bakar Lain, dibuatlah Roadmap Jangka Menengah untuk implementasi mandatori biodiesel sebagai campuran bahan bakar minyak (BBM) jenis minyak solar.

Sejak itu, terhitung mulai 1 September 2018 diterapkan kebijakan perluasan *mandatory* B20 ke BBM non-PSO (*public service obligation*) atau BBM non-subsidi, setelah awalnya hanya untuk BBM PSO atau BBM subsidi. B20 adalah program pemerintah yang mewajibkan pencampuran 20 persen biodiesel dengan 80 persen BBM jenis solar.



Dadan Kusdiana

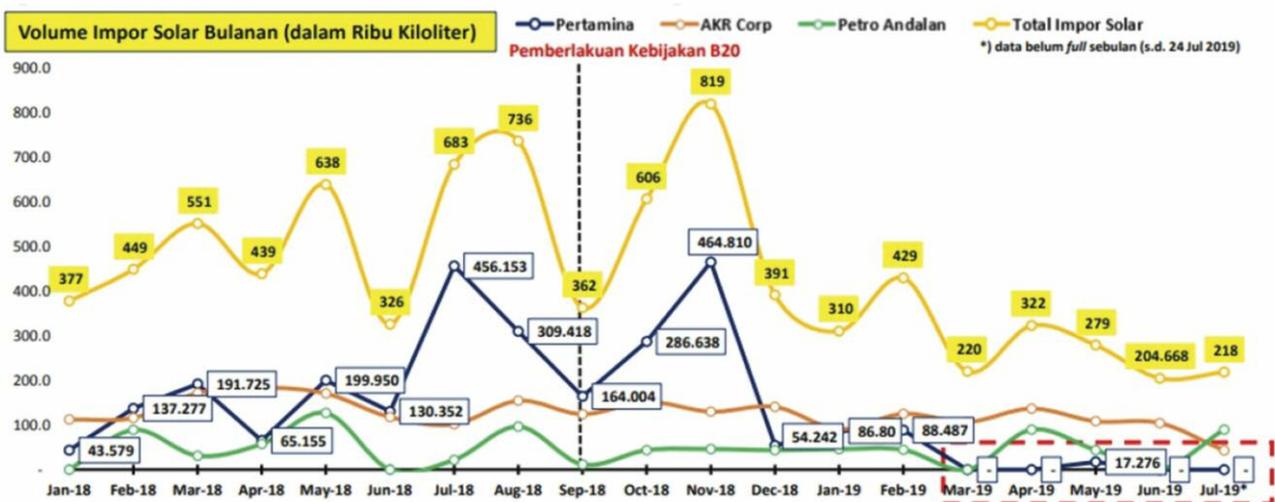
Kepala Badan Litbang ESDM

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (Kemenko Perekonomian) menyatakan bahwa kebijakan perluasan mandatori B20, dari BBM PSO ke BBM non-PSO, merupakan cara tercepat untuk meningkatkan devisa dan menekan defisit neraca perdagangan. "Selain dapat menambah devisa dan mengurangi impor, perluasan penggunaan B20 ini juga akan berguna untuk

mengurangi stok *crude palm oil* (CPO) berlebih di dalam negeri," kata Darmin Nasution, Menteri Koordinator Bidang Perekonomian. Selain menghemat biaya impor, menurut Darmin, penggunaan B20 juga memberikan kontribusi mengurangi emisi CO2 sebesar 6-9 juta ton per tahun.

Berdasarkan data Kemenko Perekonomian, penghematan devisa dari mandatori biodiesel mencapai 1,88 miliar dolar AS selama tahun 2018. Seiring meningkatnya penggunaan ester metil asam lemak atau *fatty acid methyl ester* (FAME) dalam biodiesel menjadi 6,2 juta kiloliter (KL), diperkirakan akan ada penghematan devisa hingga 3 miliar dolar AS pada tahun 2019. Selain itu, kebijakan ini pun guna memenuhi target 23 persen EBT (Energi Baru dan Terbarukan) pada 2025 mendatang, dengan realisasi bauran energi EBT pada 2017 yang baru mencapai 7,3 persen dari target 23 persen.

Terkait impor BBM, Kemenko Perekonomian menyebut bahwa terjadi tren penurunan impor solar pada tahun 2019. Bahkan sejak Maret 2019 hingga saat ini, PT Pertamina tidak melakukan impor solar lagi. Alhasil, neraca perdagangan migas pada Juni 2019 turun 21,5 persen sebesar 1,71 miliar dolar AS atau menurun dibandingkan Mei 2019 dan lebih rendah daripada Juni 2018.

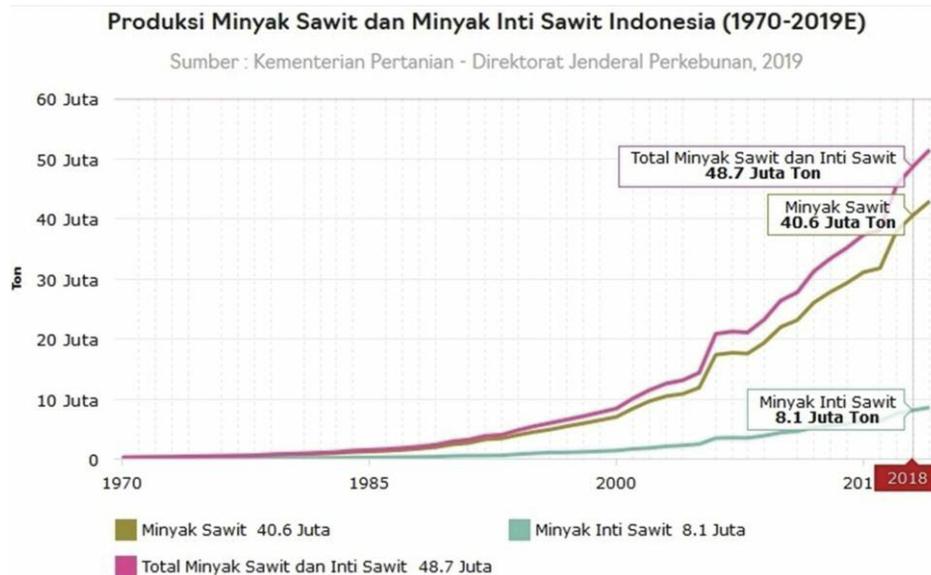
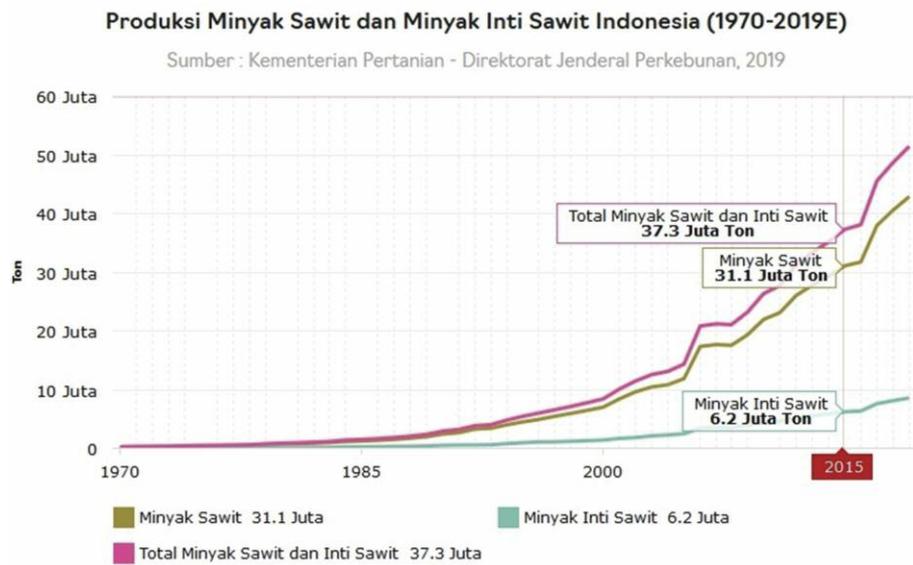


Sumber: Ditjen Bea & Cukai

IMPLEMENTASI B30

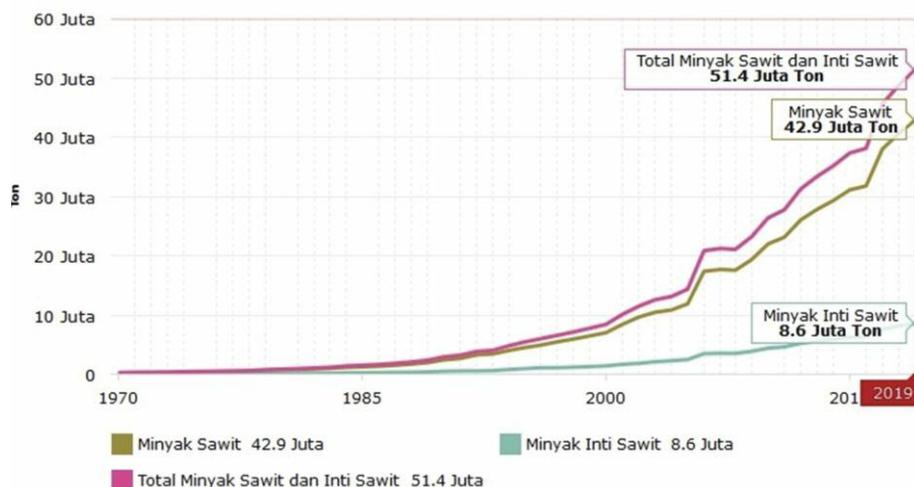
Biodiesel merupakan bahan bakar nabati untuk aplikasi mesin diesel berupa ester metil asam lemak (*fatty acid methyl ester/FAME*) yang terbuat dari minyak nabati atau lemak hewani melalui proses esterifikasi/transesterifikasi. Bahan baku biodiesel di Indonesia untuk saat ini masih berasal dari minyak sawit mentah atau *crude palm oil (CPO)*. Selain dari CPO, tanaman lain yang berpotensi untuk bahan baku biodiesel antara lain tanaman jarak, jarak pagar, kemiri sunan, kemiri cina, dan nyamplung.

Indonesia merupakan salah satu negara produsen sawit terbesar di dunia. Sesuai data Direktorat Jenderal Perkebunan, Kementerian Pertanian tahun 2019, total produksi minyak sawit dan inti sawit terus meningkat dari tahun ke tahun. Seperti pada 2015 yang totalnya mencapai 37,3 juta ton, naik menjadi 48,7 juta ton secara total pada tahun 2018. Produksi minyak sawit dan inti sawit diperkirakan mencapai 51,4 juta ton pada tahun 2019.



Produksi Minyak Sawit dan Minyak Inti Sawit Indonesia (1970-2019E)

Sumber : Kementerian Pertanian - Direktorat Jenderal Perkebunan, 2019



Maka tidak mengherankan bila pemerintah menargetkan untuk melangkah lebih jauh dalam penggunaan biodiesel berbasis CPO dalam waktu dekat. Sesuai jadwal penahapan kewajiban minimal (*mandatory*) pemanfaatan biodiesel sebagai campuran bahan bakar yang diatur dalam Lampiran Permen ESDM No.12 Tahun 2015, pada Januari 2020 akan diimplementasikan penggunaan B30 untuk seluruh sektor termasuk sektor transportasi non-PSO.

Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan (Litbang) ESDM, Kementerian ESDM, Dadan Kusdiana mengatakan, saat ini tengah dilakukan uji coba penggunaan B30 untuk kendaraan penumpang dan angkutan barang. "Diharapkan dengan penggunaan energi ramah lingkungan ini bisa mengeliminasi rantai suplai BBM dari luar negeri, terutama minyak solar. Kita mampu menghasilkan kebutuhan energi sendiri yang berasal dari sumber daya alam di dalam negeri," kata Dadan. Menurutnya, kebutuhan solar dalam negeri sejauh ini mencapai sekitar 30 juta KL per tahun. "Dengan pemanfaatan biodiesel saat ini (B20), sekitar enam juta kiloliter FAME dapat menggantikan solar. Hal ini diyakini dapat menghemat hingga USD 3 miliar," ujarnya menambahkan.

Dadan mengatakan, seiring pertumbuhan ekonomi maka kebutuhan BBM akan terus meningkat. "Kalau tidak diimbangi dengan ketersediaan bahan bakar lain seperti biodiesel di dalam negeri, maka kebutuhan impor dipastikan akan membengkak. Hari demi hari impor BBM kita akan membesar kalau tidak ada usaha untuk mengurunginya. Sekitar 36 juta dolar AS per hari kita impor, setahun sekitar 10 atau 11 miliar dolar AS kita impor. Kalau dengan adanya pertumbuhan, maka 11 miliar dolar AS ini akan terus meningkat dari tahun ke tahun," ujarnya menjelaskan.

Pemerintah sendiri secara resmi telah meluncurkan *mandatory* biodiesel 20 (B20) yang berlaku efektif 1 September 2019 untuk semua sektor, tidak hanya bagi sektor PSO namun non-PSO ikut termasuk di dalamnya meliputi alat berat hingga keperluan industri. Dengan peluncuran *mandatory* B20 ini, semua penjualan solar di SPBU-SPBU Pertamina akan diganti dengan Biodiesel 20. Berdasarkan perhitungan Kementerian ESDM, jika kebijakan berlaku efektif per 1 September, maka penghematan yang bisa didapat negara untuk sementara adalah 1,1 miliar dolar AS atau setara Rp 15,8 triliun.

Kemenko Perekonomian menyatakan bahwa implementasi *mandatory* Biodiesel 20 (B20) sejak 1 September 2018 hingga 1 September 2019 telah membuahkan dampak positif bagi perekonomian nasional. "Realisasi B20 sudah mencapai 97,5 persen dari rencana yang ditetapkan setahun lalu. Saat ini, rata-rata rata-rata impor solar bulanan tahun 2019 turun 45 persen dibanding rata-rata impor solar bulanan 2018," kata Menko Perekonomian.



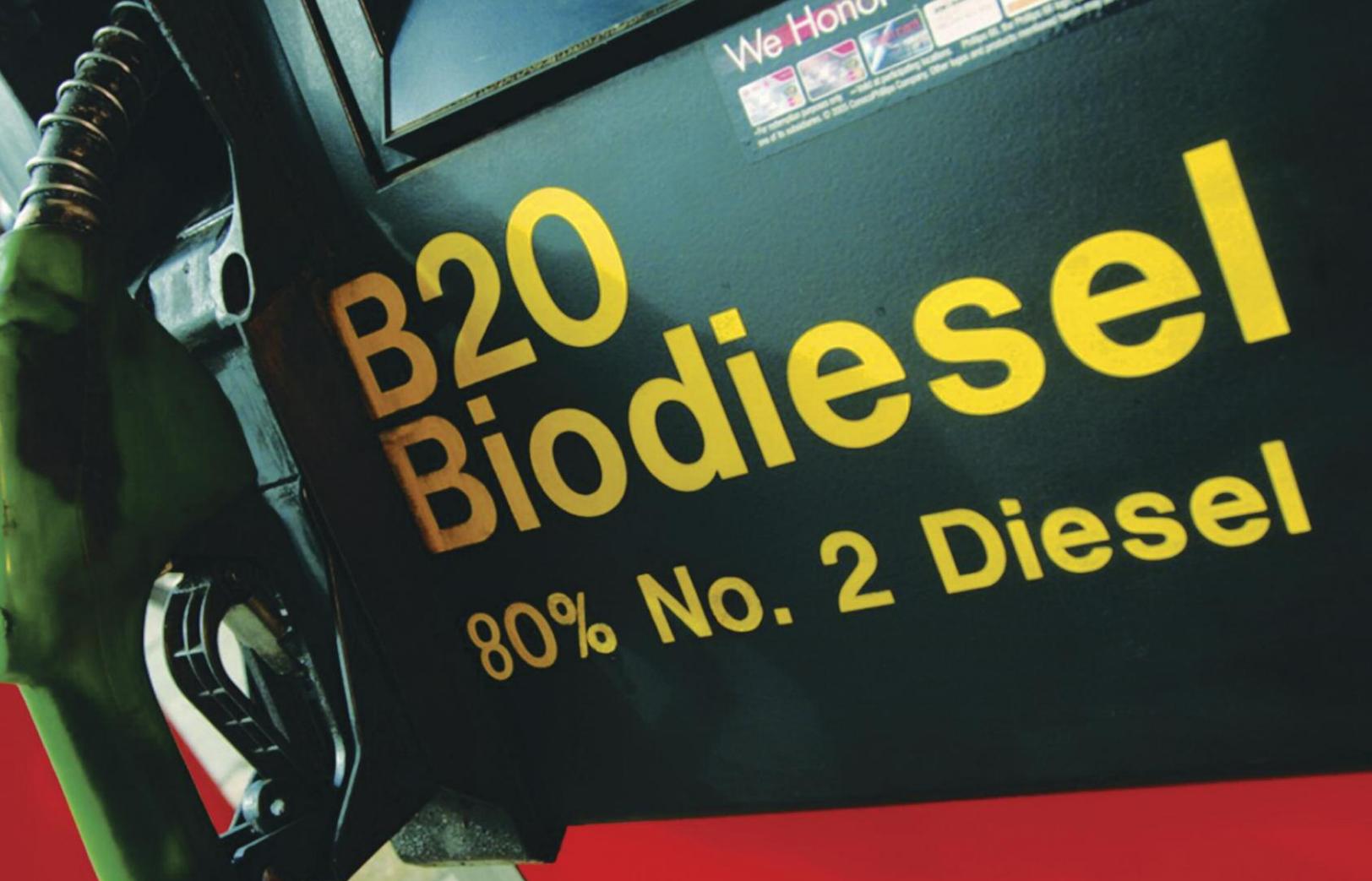
PERMASALAHAN LOGISTIK JADI KENDALA UTAMA

Teks: Antonius Sulistyono / Foto: Giovanni Versandi

Kebijakan pemerintah terkait penggunaan Bahan Bakar Nabati (BBN) yang salah satunya adalah jenis biodiesel, dengan mewajibkan pencampuran 20 persen biodiesel dengan 80 persen BBM jenis solar (B20) sepertinya tidak berjalan dengan mulus. Kebijakan B20 ini resmi diluncurkan pada 31 Agustus 2018, melalui Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) No.41 Tahun 2018 tentang Penyediaan dan Pemanfaatan Bahan Bakar Nabati Jenis Biodiesel Dalam Kerangka Pembiayaan oleh Badan Pengelola Dana Perkebunan Kelapa Sawit yang ditandatangani Menteri ESDM, Ignasius Jonan pada 23 Agustus 2018.

Kondisi ini pun berdampak pada melesetnya target pemerintah untuk menghemat devisa melalui implementasi Program B20. Sebelumnya pemerintah pernah menargetkan Program B20 bisa menghemat devisa sebesar 5,5 miliar dolar AS per tahun. Namun menurut Menteri Koordinator Bidang Perekonomian (Menko Perekonomian), Darmin Nasution, secara realisasi kemungkinan besar hanya akan mencapai 3,4 miliar dolar AS pada tahun 2019. Perhitungan tersebut berasal dari realisasi penghematan devisa dari pelaksanaan program sepanjang Januari-Juli 2019 yang baru mencapai 1,66 miliar dolar AS. Capaian ini hanya 30,18 persen dari target penghematan devisa yang ditetapkan pemerintah, padahal volume penyaluran dan penggunaan B20 pada periode yang sama sudah mencapai 3,49 juta kiloliter (KL), atau setara 56,38 persen dari target pemerintah sebanyak 6,19 juta KL.





Kementerian ESDM mencatat ada lima hal yang menjadi kendala utama dalam penerapan B20 saat ini. *Pertama*, adanya keterbatasan jumlah kapal pengangkut FAME, sehingga perlu waktu untuk penyediaan armada kapal angkutannya. *Kedua*, pengiriman biodiesel yang menggunakan *double handling* atau penanganan ganda. *Ketiga*, proses administrasi di Direktorat Bea dan Cukai, serta antrean sandar kapal dan bongkar muat kapal yang memerlukan waktu lama. *Keempat*, durasi perjalanan yang sulit diprediksi. *Kelima*, sarana dan fasilitas terminal BBM yang sulit terjangkau. Seluruh kendala ini tak terlepas dari kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan yang sangat luas wilayahnya.

Terkait pengiriman biodiesel, Ketua Bidang Pemasaran dan Promosi Asosiasi Produsen Biofuel Indonesia (Aprobi), Togar Sitanggang mengatakan, pengiriman bukanlah masalah besar. "Sejak awal saya sudah mengatakan bahwa pada bulan pertama (implementasi Program B20) tidak akan tercapai karena permasalahan logistik. Volume 940 ribu KL pasti tidak akan terpenuhi, kecuali ada permintaan baru pada akhir tahun," kata Togar. Menurutnya, tidak mungkin produsen bisa langsung memasok FAME seketika dibutuhkan. "Mereka baru menerima order pemesanan dari badan usaha penyalur BBM yang sudah berkontrak, tidak mungkin order tersebut langsung dikirim dan diterima oleh penyalur. Butuh waktu pengiriman paling tidak 14 hari. Itu pun belum memperhitungkan kendala pengiriman, seperti ketersediaan kapal dan cuaca yang tidak bisa diprediksi," ujarnya menambahkan.



Gandhi Sriwidodo

Direktur Logistik,
Supply Chain & Infrastruktur
PT Pertamina

PEMANGKASAN PENYALURAN FAME

Dalam penerapannya, persiapan yang dilakukan pemerintah terlihat kurang matang terutama berkaitan distribusi ke SPBU. Berdasarkan pantauan *TruckMagz* di lapangan, hingga saat ini ketersediaan bahan bakar B20 belum merata di seluruh Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum (SPBU) Pertamina di Indonesia. Kondisi ini salah satunya akibat dampak pemangkasan titik penyaluran ester metil asam lemak atau *fatty acid methyl ester* (FAME) ke Pertamina, yang disederhanakan dari 112 titik TBBM (Terminal Bahan Bakar Minyak) menjadi 25 titik lokasi mulai 1 Januari 2019. FAME sendiri merupakan bahan baku Biodiesel dari kelapa sawit yang diproses secara esterifikasi atau melalui proses lainnya.

Sesuai data Direktorat Jenderal (Ditjen) Energi Baru, Terbarukan dan Konservasi Energi (EBTKE), Kementerian ESDM, sampai dengan Januari 2019, realisasi penyaluran FAME untuk Program B20 baru mencapai 89 persen akibat terkendala dua kondisi. *Pertama*, proses

penyaluran terkendala cuaca dan laut pasang tinggi. *Kedua*, realisasi pengadaan *floating storage* untuk pencampuran biodiesel dan solar di Tuban, Jawa Timur belum bisa terlaksana. Alhasil, terjadi proses penyesuaian titik serah antara Badan Usaha Bahan Bakar Nabati (BU BBN) kepada Pertamina, yang awalnya akan dikurangi menjadi 25 titik namun saat ini menjadi 29 titik dari 112 TBBM milik Pertamina. Nantinya, dari titik serah itu akan dilanjutkan ke cabang-cabang Pertamina di wilayah Indonesia timur.

Terkait pengadaan *floating storage* di Tuban, Ditjen EBTKE mengakui kesulitan dalam merealisasikannya dalam waktu dekat. Pasalnya, lokasi yang direkomendasikan adalah daerah latihan militer TNI angkatan laut (AL) yang merupakan areal ladang ranjau. Rencananya, pemerintah akan menggelar rapat koordinasi dengan TNI AL untuk menentukan lokasi pembangunan *floating storage* tersebut. Pemerintah memang merencanakan



menyewa *floating storage* Pertamina untuk menampung FAME. Saat ini, satu *floating storage* di Balikpapan, Kalimantan Timur, dan sudah bisa jalan. Sedangkan *floating storage* di di Tuban belum dibangun.

Menurut Togar Sitanggang, Aprobi berkomitmen untuk mengirimkan BBN di 29 titik serah tersebut dan memastikan tidak ada perubahan jumlah titik serah itu. Menurutnya, dalam pengadaan *floating storage* menggunakan anggaran dari swasta, PT Pertamina, dan Badan Pengelola Dana Pungutan Kelapa Sawit (BPDPKS). Namun Togar belum bisa memberi perincian berapa besar investasi yang dibutuhkan untuk membangun infrastruktur tersebut. Nantinya *floating storage* untuk pencampuran biodiesel dan solar di Tuban akan memiliki kapasitas 35.000 KL.

Di sisi lain, PT Pertamina yang diberi mandat oleh Pemerintah Indonesia untuk menjalankan Program B20, mulai mengeluarkan terkait biaya-biaya yang mesti dikelu-

arkannya karena tidak ditanggung oleh produsen FAME dan Badan pengelola Dana Kelapa Sawit (BPDPKS). Salah satu yang dikeluhkan adalah biaya distribusi. Sebelum kebijakan perluasan *mandatory* B20 ke BBM non-PSO (*public service obligation*) atau BBM non-subsidi ini diluncurkan, masalah distribusi ini sudah pernah dibahas bersama pemerintah. Awalnya, produsen harus mendistribusikan FAME ke 112 TBBM milik Pertamina di seluruh Indonesia. Namun cara ini dinilai tidak efisien dan menyulitkan, sehingga masih ada 52 TBBM yang belum bisa menerima pasokan. Akhirnya pemerintah memutuskan, produsen FAME hanya memasok BBN-nya ke 13 depot utama Pertamina, sedangkan Pertamina yang akan mendistribusikan minyak nabati tersebut ke seluruh TBBM Pertamina. Namun dalam pelaksanaannya, Pertamina justru merasa keberatan.

Direktur Logistik, *Supply Chain*, dan Infrastruktur PT Pertamina, Gandhi Sriwidodo mengatakan, perusahaannya harus menjangkau seluruh terminal BBM Pertamina dalam Program B20 yang tentunya memerlukan ongkos angkut yang besar. “Kami akan usulkan pada BPDPKS bahwa kami mau optimalkan perluasan B20. Tentu saja ini *kan* harus dipikirkan, bagaimana FAME ini bisa sampai ke TBBM Pertamina. Kami juga membutuhkan biaya untuk pemeliharaan TBBM dan biaya pencampuran solar dengan minyak sawit, apalagi minyak sawit punya sifat mengikat air. Sehingga biaya pemeliharaannya tinggi dan memiliki risiko tinggi ketika pencampuran. Kami juga akan mengusulkan kepada pemerintah agar menyatukan harga acuan solar subsidi dan non-subsidi, karena ini akan memudahkan dalam proses administrasi dan operasional,” ujar Gandhi menjelaskan.





BIODIESEL CIPTAKAN PASAR BARU MINYAK SAWIT

Teks: Antonius Sulistyo • Foto: ESDM, Gapki



Kanya Lakshmi Sidarta

Sekjen Gabungan

Pengusaha Kelapa Sawit Indonesia

BIODIESEL CIPTAKAN PASAR BARU MINYAK SAWIT

Program Biodisel dengan *mandatory* B20 yang resmi diluncurkan pada Agustus 2018 melalui Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No.41 Tahun 2018, berdampak pada penciptaan pasar baru khususnya untuk CPO (*crude palm oil*) di dalam negeri. Hal ini terungkap dari wawancara *TruckMagz* dengan Sekretaris Jenderal (Sekjen) Gabungan Pengusaha Kelapa Sawit Indonesia (Gapki), Kanya Lakshmi Sidarta. Awalnya, Lakshmi sapaan wanita ramah ini, berkisah seputar kondisi terkini yang tengah terjadi di industri sawit nasional.

“Kalau bicara produksi sawit, di awal kita samakan persepsinya dulu untuk menyebutnya jangan CPO tetapi sebaiknya kita menyebutnya sawit, di mana sawit itu adalah produk dari hulu ke hilir. Bicara sawit, sebenarnya datangnya dari tanaman yang awal temuannya adalah sekadar menghasilkan CPO tadi itu adalah minyak pertama yang dipres dari buahnya. Kemudian seiring dengan kemajuan teknologi, minyak sawit itu bisa diolah lebih lanjut yang diistilahkan dengan *refined* atau dari hulu ke hilir. Jadi apa pun dihasilkan dari tanaman yang nantinya menjadi kategori *vegetable oil*, berapa pun yang diproduksi itu pasti diserap karena itu berhubungan dengan manusia yang awalnya bertujuan untuk menjadi bahan pangan,” kata Lakshmi.

Saat ini, menurut Lakshmi, produksi sawit Indonesia memang semakin bertumbuh dan kelapa sawit yang merupakan tanaman produksi adalah komoditas perkebunan yang paling efisien dan paling murah, karena penggunaan lahan yang kecil bisa mendapatkan hasil yang lebih besar. “Tanaman sawit ini adalah tanaman yang bisa tumbuh sampai 30 tahun, katakanlah selama 25 tahun itu bisa terus berbuah. Indonesia ini sudah memulai produksi sawit secara komersial sudah 100 tahun, sehingga produksi sawit kita tetap akan meningkat karena tanaman itu kan terus bertumbuh. Nah, sekarang secara pembuktian, apa pun yang dihasilkan itu diserap oleh pasar dan 70 persen lebih dari apa yang kita hasilkan itu diekspor ke seluruh dunia. Mungkin banyak kalangan yang kurang paham, sebenarnya yang kita ekspor itu lebih dari 75 persen adalah produk turunan. Jadi itulah tren ke depannya bahwa dari sisi produksi tidak bisa kita tahan, tapi kami yakin apa pun yang kita hasilkan tentu akan diserap pasar dan permintaannya tetap tinggi,” urainya.

Terkait larangan impor sawit dari Indonesia yang dicanangkan Uni Eropa, Gapki berusaha menanggapi secara rasional. “Hal ini karena sawit merupakan produk yang paling efisien, sehingga akan memicu persaingan. Jadi kalau saya boleh katakan, apa yang terjadi selama ini kan lebih karena dorongan persaingan. Jika ada kampanye hitam dari pihak Uni Eropa, itu lebih kepada upaya ingin melindungi kepentingan di sisi sana karena persaingan sesama kategori *vegetable oil* itu kan ada dari minyak sawit, ada dari minyak bunga matahari, dan ada dari kedelai. Saya tidak bilang siapa penghasil komoditas-komoditas itu tetapi Eropa barangkali yang sekarang paling keras

untuk melawan kita, dan dalihnya barangkali untuk melindungi petaninya karena di Eropa kan ada petani bunga matahari,” kata Lakshmi. Dalam menghadapi *negative campaign* ini, kata Lakshmi, sebenarnya tergantung bagaimana sikap kita sebagai *producer* (sawit) terbesar dunia. “Dalam hal ini kami memohon kepada pemerintah, kita menyikapinya seperti apa. Katakanlah mungkin tidak bisa *deal* dengan Eropa, tetapi pasar-pasar yang lain masih banyak,” ujarnya menambahkan.

Menurut Lakshmi, hal itu terkait dengan hilirisasi mengingat saat ini Gapki telah melakukannya. “Terbukti dari 75 persen dari 70 persen produk sawit yang diekspor merupakan produk turunan. Jadi, cerita hilirisasi ini sudah kami lalui dan sekarang kita bicarannya strategi ke depan, kita mau bermain di mana? Sekarang sudah saatnya mengatakan bahwa kita sudah berada di dunia yang hilir, sudah dekat dengan yang namanya *customer*, dan *customer* ini adalah masyarakat. Nah, sekarang kalau boleh saya katakan, industri sawit Indonesia ini lebih banyak *drive* oleh *customer*. Sekarang pertanyaannya, *customer* itu yang mana? Mungkin secara sejarah, Eropa itu sudah lebih maju dan lebih duluan dalam hal teknologi, yang otomatis masyarakatnya di sana berpikiran lebih maju. Kemudian kalau orang Eropa bilang jelek maka seluruh dunia bilang jelek, tetapi harus dilihat jeleknya itu kenapa? Jadi sekarang, kita mungkin harus membuat strategi yang tidak terbawa dengan irama mereka,” katanya menjabarkan.



KONDISI OVERSUPPLY

Gapki sebagai asosiasi dari para pelaku industri sawit di Indonesia juga mempunyai strategi, seperti promosi dan diplomasi. “Strategi ini tetap dilakukan sejalan dengan katakanlah *under one command*. Sebab kami di industri sawit ini perlu satu komando, mau ke kiri atau ke kanan kita ikutlah karena itu masalah pemilihan prioritas. Jadi kalau negara kita melihat bahwa sawit ini sangat penting maka kami berharap ada satu kejelasan, kita mau kemana jalannya,” kata Lakshmi.

Isu yang berkembang bahwa industri sawit dalam negeri kini tengah mengalami kondisi *oversupply*, tidak diharapkan terus terjadi. “Sebenarnya produksi dari sektor perkebunan itu relatif sama bahkan cenderung bertumbuh, karena kita selalu melakukan inovasi-inovasi. Mengenai kondisi sehingga menjadi *over*, itu karena dilawankan dengan permintaan pasarnya, dan sekarang memang permintaan sawit Indonesia sedang diganggu. Dari gangguan-gangguan inilah maka terkesan menjadi *oversupply*. Di sini agak hati-hati untuk mengatakan kondisinya *oversupply*, karena ini nanti berdampak panjang. Bisa membuat harganya nanti semakin ke bawah dan sebagainya. Sementara kami melihat bahwa harga sawit ini, kalau dulu harga lagi tinggi mungkin tidak sensitif, tetapi sekarang *kan* harga sawit ini cenderung terus ke bawah. Jadi ini banyak korban-korban di depan mata,” ungkapnya.

Berdasarkan data Gapki, harga CPO global pada semester I tahun 2019 berkisar 492,5 dolar AS- 567,5 dolar AS per metrik ton dengan harga rata-rata di kisaran 501,5 dolar AS- 556,5 dolar AS per metrik ton. Produksi minyak sawit pada Juni 2019 menunjukkan tren penurunan sebesar 16 persen dibandingkan Mei 2019, dari 4,73 juta ton pada Mei turun menjadi 3,98 juta ton pada Juni. Sedangkan stok minyak sawit Indonesia pada Juni masih bertahan di level sedang, yaitu 3,55 juta ton.

“Dalam kondisi pasar sawit saat ini yang sedang mengalami gangguan, strategi yang bisa dilakukan adalah menciptakan serapan-serapan atau pasar-pasar yang baru. Mungkin kita sudah terlena dengan istilah pasar yang baru itu adanya di luar negeri, padahal sebenarnya pasar baru itu ada di dalam negeri yang tidak kalah pentingnya. Serapan atau pasar yang baru di dalam negeri, seperti kita sudah berhasil mengembangkan menjadi bahan bakar B20, dan itu merupakan tambahan serapan yang bisa dilakukan secara cepat. Kami juga akan meningkatkan penyerapan pasar yang baru itu melalui Program B30 dari pemerintah. Program Biodiesel dari

Pemerintah Indonesia diharapkan dapat memperbaiki kinerja industri sawit nasional, dan Gapki secara transparan mendukung konsumsi CPO untuk energi,” kata Lakshmi.

Gapki mencatat, serapan biodiesel dalam negeri pada semester I 2019 sangat impresif, yakni mencapai 3,29 juta ton atau naik 144 persen dibandingkan periode yang sama tahun 2018 sebesar 1,35 juta ton. Capaian ini menunjukkan bahwa program *mandatory* B20 telah berjalan dengan baik di segmen PSO dan non-PSO. Gapki pun berharap agar pemerintah mengakselerasi program *mandatory* B30 yang implementasinya akan dimulai pada 2020 mendatang.

“Bahkan ada juga peluang-peluang yang sedang dipersiapkan, antara lain tidak perlu mengolah CPO menjadi biodiesel tetapi CPO itu bisa langsung diserap untuk kepentingan energi (energi baru terbarukan). Saat ini PLN sudah ada minat untuk mencoba menerapkan itu, dan tidak lama lagi akan menerapkannya. Sehingga kalau dijumlahkan penyerapannya di dalam negeri, saya lihat penyerapannya juga akan cepat dan diharapkan sampai dengan akhir tahun ini bisa berimbang. Sehingga kondisi *oversupply* itu menjadi *minimized*,” kata Lakshmi. Selain itu, lanjutnya, Gapki juga mempertahankan dan mendorong ekspor minyak sawit ke negara-negara tradisional karena volumenya besar. Sementara tujuan ekspor ke wilayah nontradisional, seperti Afrika dan Timur Tengah merupakan pasar potensial yang bisa segera digarap dengan dukungan perjanjian bilateral.

Berdasarkan data Gapki, volume ekspor Indonesia khusus CPO dan produk turunannya ke Uni Eropa mengalami stagnasi dengan kenaikan sangat tipis sebesar 0,7 persen pada semester awal 2019 dibandingkan periode yang sama tahun sebelumnya, yaitu dari 2,39 juta ton pada semester I 2018 menjadi 2,41 juta ton pada semester I 2019. Sementara volume ekspor khusus CPO dan produk turunannya ke India juga mengalami penurunan sebesar 17 persen pada semester I 2019 dibandingkan periode yang sama 2018, yaitu dari 2,5 juta ton pada semester I 2018 menjadi 2,1 juta ton pada semester I 2019.



PENYALURAN BIODIESEL TERPANTAU SISTEM TEKONOLOGI

Teks: Antonius Sulistyono / Foto: Giovanni Versandi

Pengembangan biodiesel merupakan langkah strategis Pemerintah Indonesia dalam rangka mengurangi ketergantungan penggunaan bahan bakar fosil, dengan mendorong penggunaan Bahan Bakar Nabati (BBN) yang diyakini dapat mengurangi impor Bahan Bakar Minyak (BBM) selama ini. Saat ini, Indonesia telah mengembangkan BBN untuk campuran solar 20 persen atau dikenal dengan istilah B20. Pemerintah secara bertahap akan meningkatkan penggunaan biodiesel secara maksimum hingga 100 persen yang disebut dengan B100.

Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan (Litbang) Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Kementerian ESDM, Dadan Kusdiana mengatakan, untuk keperluan penelitian dan pengembangan tidak ada istilah terlalu cepat untuk beranjak ke B100, karena pengembangan ini dilakukan secara bertahap. "Kami telah melakukan uji coba B20 pada tahun 2014. Tahun ini, kami bersama *stakeholder* akan melakukan uji jalan

kendaraan bermotor menggunakan biodiesel 30 persen (B30) terlebih dahulu," kata Dadan. Ia menambahkan, uji coba B30 bukan semata-mata langsung diterapkan pada kendaraan, namun perlu melalui proses pengujian dengan standar internasional dan standar otomotif yang dikawal berbagai pihak, seperti Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), Asosiasi Produsen Biofuel Indonesia (Aprobi), Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo), dan Pertamina. "Saat ini uji jalan untuk B30 sudah berjalan," ujarnya.



Menurut catatan Badan Litbang ESDM, untuk B100 yang berasal dari minyak sawit mentah, telah dilakukan analisa laboratoris di Laboratorium Pusat Penelitian dan Pengembangan Teknologi (Puslitbangtek) Minyak dan Gas Bumi Lemigas, yang hasilnya telah memenuhi spesifikasi Biodiesel SNI 7182-2015. Pengujian konsorsium pada tahapan selanjutnya melibatkan Puslitbangtek Minyak dan Gas Bumi Lemigas, Badan Litbang Pertanian, dan Balai Teknologi Termodinamika Motor dan Propulsi-BPPT (BT2MP-BPPT), yang akan terus dilakukan dengan mengikuti standar yang sudah disepakati bersama. Menurut Dadan, koordinasi dan kerja sama ini diharapkan menjadi katalis penggunaan Biodiesel untuk kendaraan bermotor di Indonesia.

Fasilitas *Floating Storage*

Tahapan implementasi biodiesel yang mengonversi minyak solar konvensional (B0) dari bahan bakar fosil, dengan mencampur *fatty acid methyl ester* (FAME) sebagai bahan baku biodiesel, dalam perencanaan jangka panjangnya sedang dilakukan kajian potensi kemungkinan menjadi B100. Pemerintah pun terus mengkaji penyediaan B20 agar semakin efektif, karena ketersediaan sarana prasarana di titik-titik pencampuran B20 belum optimal sampai dengan saat ini. Sementara itu, menurut Kepala Litbang ESDM, Dadan Kusdiana, ongkos angkut FAME menuju beberapa titik pencampuran masih terbilang tinggi. Dadan mencontohkan, Refinery Unit (RU) V Balikpapan milik Pertamina telah menggunakan metode *ship to ship* (STS) untuk menekan ongkos angkut FAME. Namun menurutnya, dari hasil evaluasi penggunaan STS masih menunjukkan biaya operasional yang relatif tinggi. "Salah satu solusi yang diperkirakan dapat menekan biaya operasional STS, dengan memanfaatkan tangki-tangki minyak Kontraktor Kontrak Kerja Sama (KKKS) yang *idle* dan terjangkau jaraknya dengan RU V Balikpapan," katanya.

Sementara itu, Direktur Logistik, Supply Chain dan Infrastruktur PT Pertamina, Gandhi Sriwidodo mengatakan, pihaknya akan terus mengoptimalkan penyediaan *floating storage* sebagai penampungan terapan untuk FAME. Penggunaan fasilitas ini dilakukan Pertamina agar kendala pasokan dan distribusi yang sempat terjadi dalam perluasan program Biodiesel 20 persen (B20) pada 2018 tidak terulang. *Floating storage* yang menampung semua pasokan FAME dari Badan Usaha Bahan Bakar Nabati (BU BBN) Kalimantan ini, akan menyuplai kebutuhan Terminal Bahan Bakar Minyak (TBBM) milik Pertamina di wilayah Kalimantan dan Sulawesi.



"Kapasitas *floating storage* masing-masing memiliki kapasitas sebesar 35 ribu kiloliter, dan diharapkan bisa memudahkan pasokan FAME. Pasokan yang masuk ke *floating storage* nantinya akan langsung didistribusikan Pertamina ke tangki *blending*. Jadi semua BU BBN yang punya alokasi di Balikpapan *drop* ke situ, karena itu *kan clustering* beberapa lokasi di wilayah timur, supaya lebih efisien daripada mereka kirim ke Somlaki, Poso, Timika, Kendari dan ke mana-mana, lebih baik *drop* di situ saja," kata Gandhi menjelaskan. Selain di Kalimantan, Pertamina sempat mengusulkan untuk menggunakan *floating storage* di Tuban. Namun rencana itu diurungkan lantaran risikonya terlalu besar, mengingat kondisi perairannya yang tidak mendukung untuk penempatan fasilitas *floating storage*. "Pihak otoritas perairan tidak mengizinkan karena ada sisa ranjau yang mengganggu perairan. Rencana awalnya ada 25 titik TBBM karena kami awalnya mau ada tiga *floating storage*. Karena yang di Tuban tidak jadi, maka jadinya ada 29 atau 30 titik TBBM buat mengolah B20," ujarnya.



Di sisi lain, Kementerian ESDM di hulu migas terus berupaya memperbaiki iklim sektor ESDM. Data Kementerian ESDM mencatat, lelang blok migas yang masih menggunakan skema *cost recovery* pada tahun 2015 dan 2016 tidak ada yang laku. Namun pada 2017, skema *cost recovery* diubah menjadi *gross split* dan lima blok eksplorasi langsung diminati oleh investor, yang kemudian pada 2018 telah terdapat sembilan blok migas yang diminati investor. Hingga Juni 2019, sebanyak 42 kontrak kerja sama migas telah menggunakan skema *gross split*, lima di antaranya merupakan amandemen dari *cost recovery* menjadi *gross split* sebagai perbaikan dari sisi hulu migas.

Sinkronisasi *Delivery Order*

Pemanfaatan dan penyaluran Bahan Bakar Nabati (BBN) jenis biodiesel akan mulai terpantau melalui sistem teknologi informasi. Pemantauan ini akan memudahkan pelaksanaan verifikasi data informasi pemanfaatan biodiesel terutama program *mandatory* B20 secara *real time*, akurat, transparan, dan terukur. Kementerian ESDM mencatat, realisasi penyaluran biodiesel hingga akhir Juli 2019 mencapai 3,5 juta kiloliter (KL), atau 56 persen dari alokasi sebesar 6,2 juta KL sepanjang tahun ini.

Direktur Pembinaan Usaha Hilir Migas, Direktorat Jenderal Migas, Kementerian ESDM, Muhammad Rizwi Hisjam mengatakan, hasil pemantauan ini akan dijadikan dasar oleh Badan Pengelola Dana Perkebunan Kelapa Sawit (BPDPKS) untuk melakukan pembayaran selisih kurang antara Harga Indeks Pasar (HIP) Minyak Solar dengan HIP Biodiesel. Insentif pembiayaan atas selisih kurang antara HIP BBM Solar dan HIP BBN Biodiesel merupakan amanat Peraturan Presiden No.61 Tahun 2018 yang telah diubah melalui Peraturan Presiden No.66 Tahun 2018. Bahkan insentif tersebut berlaku tidak hanya untuk BBM solar subsidi (PSO), namun diperluas untuk semua BBM solar baik subsidi maupun non-subsidi. Insentif ini diberikan untuk mendorong pelaksanaan *mandatory* biodiesel.

Dengan rampungnya pembangunan sistem teknologi informasi penyaluran biodiesel ini, badan usaha diberikan waktu uji coba aplikasi selama satu bulan. Selanjutnya, pengajuan permohonan pembiayaan oleh BPDPKS maupun verifikasi hanya diproses jika pengajuan melalui aplikasi tersebut. Rizwi berharap agar BU BBN maupun BU BBM segera menyampaikan permintaan akses ke aplikasi sistem baru ini. Sehingga jangka waktu pembayaran insentif akan semakin cepat, dari semula sekitar 90 hari berkurang menjadi 60 hari. "Kami nanti akan mensinkronkan mulai dari DO (*delivery order*) sampai ke data verifikasi di *on desk* dan di lapangan, sehingga kami harapkan semuanya dapat terintegrasi. Data bisa mudah diketahui, mana data yang benar mana yang tidak, nanti kami verifikasi ke lapangan. Kemudian disinkronkan dengan sistem ini, mulai permohonan sampai ke pembayarannya bisa kurang dari 60 hari," kata Rizwi.



Hasil Pengujian B30

KONSUMSI BBM LEBIH TINGGI 0,87 PERSEN

Teks & Foto: Antonius Sulistyio

Bahan bakar untuk kendaraan bermesin diesel yang digunakan di Indonesia saat ini telah mengandung ester metil asam lemak atau *fatty acid methyl ester* (FAME) sebagai bahan baku Biodiesel. Pemerintah Indonesia telah mewajibkan penggunaan Biodiesel sebesar 20 persen atau B20, yakni campuran 20 persen Biodiesel dengan 80 persen minyak solar (High Speed Diesel/HSD). Langkah selanjutnya, Pemerintah Indonesia telah meluncurkan bahan bakar B30 pada 3 Juni 2019.





Menjelang implementasi kebijakan *mandatory* B30 pada Januari 2020 mendatang, Pemerintah dalam hal ini Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) melalui Badan Litbang ESDM bekerja sama dengan Badan Pengelola Dana Perkebunan Kelapa Sawit (BPDPKS), Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT), Asosiasi Produsen Biofuel Indonesia (APROBI), Pertamina, dan Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) melakukan *road test* (uji jalan) menggunakan bahan bakar B30. Uji jalan ini dilakukan pada kendaraan dengan GVW kurang dari 3,5 ton (mobil penumpang) dan GVW lebih dari 3,5 ton (truk).

Menurut Kepala Badan Litbang ESDM, Dadan Kusdiana, *road test* B30 kali ini ditargetkan menempuh jarak 40.000 kilometer (km) untuk truk, dan jarak tempuh 50.000 km ditargetkan untuk mobil penumpang. Rute perjalanan kendaraan uji dengan bobot di atas 3,5 ton menempuh rute Lembang-Karawang-Cipali-Subang-Lembang. Untuk memenuhi jadwal akhir *road test* pada pertengahan September 2019, jarak tempuh hariannya untuk kendaraan uji akan ditambah. “Untuk kendaraan dengan berat lebih dari 3,5 ton masih menyelesaikan tahap uji. Saat ini sudah mencapai jarak tempuh 38.005 kilometer dari 40.000 kilometer yang ditargetkan. Ini untuk mendapatkan konfirmasi efek penggunaan B30 pada kondisi awal dibandingkan dengan kondisi setelah jarak tempuh tertentu,” kata Dadan.

DURASI PEMAKAIAN FILTER SOLAR LEBIH PANJANG

Road test B30 melibatkan sedikitnya tiga varian truk mewakili beberapa kategori kendaraan niaga, yakni Isuzu Elf dan Mitsubishi Colt Diesel mewakili kendaraan niaga kategori *light-duty truck* (GVW 5-10 ton), serta UD Trucks Quester mewakili kendaraan niaga kategori *medium-duty* (GVW 10-24 ton) dan *heavy-duty truck* (GVW >24 ton).

Menurut Dadan, secara keseluruhan hasilnya cukup memuaskan. “Pada *road test* B30 dibandingkan dengan B20, hasilnya dari sisi konsumsi bahan bakar secara rata-rata tergantung dari jenis kendaraan, plus minus 0,87 persen lebih tinggi konsumsinya. Bukan berarti lebih boros, karena di sisi yang lain dayanya itu lebih tinggi, *performance*-nya juga lebih bagus. Untuk emisi, semuanya lebih bagus, kecuali untuk nitrogen oksida (NOx) karena tergantung dari jenis kendaraannya. Secara umum bagus,” ujar Dadan.

Sementara itu, menurut *Product and Engineering Dept. Head* UD Astra Motor Indonesia, Eddy Subagio, untuk pemakaian B30 tidak terlalu berdampak signifikan pada kinerja truk. “Untuk performa mesin hampir sama antara B30 dengan B20. Cuma memang untuk *performance*, dengan semakin tinggi biofuel-nya juga ada penurunan tapi sedikit banget dan tidak terlalu berdampak pada kinerja kendaraan karena tidak terlalu signifikan,” kata Eddy. Terkait emisi, menurutnya, memang harus dites lagi dengan pengujian emisi gas buang. “Tapi secara penelitian di internal Astra, untuk pemakaian B30 hasilnya lebih bagus untuk standar Euro IV. Sekarang tinggal tergantung solar murninya atau B0-nya, B0-nya mau pakai sulfur berapa. Kalau B30-nya dikasih campuran solar B0 dengan kandungan sulfur di bawah 50 ppm (*parts per million*), itu lebih bagus emisinya. Sebab syaratnya Euro IV maksimal sulfurnya 50 ppm, karena semakin besar angka ppm sulfurnya menyebabkan polusinya semakin tinggi,” ujarnya menjelaskan.

Saat ini, minyak solar atau High Speed Diesel (HSD) merupakan BBM jenis solar yang memiliki angka performa *cetane number* 45, dengan kadar sulfur 2.000 ppm. Di Indonesia, solar ini dikenal sebagai solar subsidi dan solar industri. Sementara Pertamina Dex telah memenuhi dan mencapai standar emisi gas buang Euro II, memiliki angka performa tinggi dengan *cetane number* 53 ke atas dengan kandungan sulfur di bawah 300 ppm. Jenis BBM ini direkomendasikan untuk mesin diesel teknologi injeksi terbaru, seperti Diesel Common Rail System. “Nanti saat Euro IV diberlakukan, mensyaratkan kadar sulfur maksimal harus 50 ppm,” imbuh Eddy.

Selain itu, menurut Dadan, dalam *road test* B30 ini juga terdapat uji coba kendaraan yang didiamkan terparkir tanpa dihidupkan sama sekali hingga tiga minggu di Dataran Tinggi Dieng, Wonosobo, Jawa Tengah. “Saat dihidupkan semuanya lolos, di bawah satu detik sudah nyala mesinnya,” ujar Dadan. Untuk penggunaan oli, lanjut Dadan, juga tidak ada masalah berarti, terlebih semua kendaraan dalam *road test* ini telah melewati batasan minimum dari yang disarankan pihak agen pemegang merek (APM). “Kecuali untuk tekanan filter bahan bakar itu tekanannya lebih tinggi. Tetapi semua filter itu memenuhi standar dari APM yang standarnya filter itu bisa sampai pemakaian 10.000 kilometer,” tambahnya.

“Jadi dari pengujian B30 ini yang kami takutkan itu awalnya di penggantian filter solarnya yang akan lebih pendek dibandingkan B20. Ternyata dari pengujian dua kali pakai B30 kemarin, penggantian filter solarnya bisa lebih panjang, bisa mencapai 13.000 kilometer. Kalau yang sekarang pakai B20 pengantiannya disarankan sampai 10.000 kilometer. Memang lebih baik hasilnya dari sisi penggantian filternya, tetapi kami tidak berani pasang sampai 13.000 kilometer, lebih baik pengantiannya sampai 10.000 kilometer,” ungkap Eddy.



Eddy Subagio

Product & Engineering Dept. Head
UD Astra Motor Indonesia

Terkait uji coba kendaraan di Dataran Tinggi Dieng, menurut Eddy, pengujian tersebut hanya sebatas tes kemampuan *starter*-nya. “Jadi pada suhu tertentu yang cenderung rendah, *starter*-nya itu normal atau tidak. Kemarin yang dipakai *sampling* memang *passenger car* karena untuk mewakili saja, bahwa *fuel* B30-nya tidak berpengaruh terhadap *starter cranking*-nya dan bukan pengaruh bahan bakar terhadap kinerja kendaraan secara keseluruhan,” jelasnya.

Dari sisi kesiapan implementasi B30, menurut Eddy, tidak ada masalah berarti ke depannya. “Karena dari B20 ke B30 itu tidak terpaut banyak *kok*. Jadi secara persiapan, kami sudah menyiapkan untuk B20 itu, seperti pipa-pipa bahan bakar dan di tangkinya. Mengingat sifat Biodiesel yang bisa merontokkan lapisan dalam tangki bahan bakar, saat ini tangki BBM di semua truk kami dibuat khusus termasuk pipa-pipa bahan bakarnya dibikin dari material khusus. Secara spesifikasi detailnya, menurut informasi dari *principal* kami, ada *improvement* di *piping* dan tangki bahan bakarnya. Tujuannya untuk meminimalkan kerontokan akibat pemakaian Biodiesel,” katanya.



Larangan Penggunaan Solar Subsidi Pemerintah Antisipasi Over-Kuota tanpa Beri Solusi

Teks & Foto: Antonius Sulistyio



Kelangkaan bahan bakar minyak (BBM) jenis solar subsidi kembali terulang pada tahun ini, setelah sebelumnya sekitar 15 tahun silam kondisi serupa juga terjadi. Menurut Dewan Pakar DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo), Sugi Purnoto, permasalahan kelangkaan BBM solar subsidi saat ini lebih dipengaruhi pembatasan kuota yang diprediksi akan terjadi over-kuota pada akhir tahun 2019. “Lebih parah yang terdahulu karena banyak orang benar-benar melakukan pencurian, sehingga terjadi antrean luar biasa saat itu,” kata Sugi.

Pembatasan dan pelarangan penggunaan solar subsidi diawali dari beredarnya surat edaran Badan Pengatur Hilir Minyak dan Gas Bumi (BPH Migas) No.3865.E/Ka BPH/2019, tentang Pengendalian Kuota Jenis Bahan Bakar Minyak Tertentu Tahun 2019. Surat edaran ini ditujukan kepada Direktur

Utama PT Pertamina berdasarkan dugaan adanya ketidakpatuhan dalam penyaluran Jenis BBM Tertentu (JBT) kepada konsumen pengguna, sesuai Peraturan Presiden No.191 Tahun 2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak.

Dalam surat edaran BPH Migas tersebut menyatakan bahwa sesuai hasil sidang Komite BPH Migas, menginstruksikan kepada Pertamina untuk melaksanakan pengaturan pembelian JBT jenis minyak solar. Beberapa kebijakan di dalamnya langsung bersinggungan dengan operasional truk angkutan barang, yaitu pembatasan pembelian JBT jenis minyak solar untuk angkutan barang roda empat maksimal 30 liter/kendaraan/hari, roda enam atau lebih maksimal 60 liter/kendaraan/hari, dan kendaraan pribadi maksimal 20 liter/kendaraan/hari; serta melarang menggunakan JBT jenis minyak solar untuk mobil tangki BBM, CPO, *dump truck*, truk trailer, truk gandeng, dan mobil molen (pengaduk semen). Kebijakan ini efektif berlaku 1 Agustus 2019 yang ditandatangani Kepala BPH Migas, M. Fanshurullah Asa tertanggal 29 Juli 2019.

Kebijakan ini pun sontak memicu pertentangan di kalangan pelaku bisnis truk angkutan barang, dan dianggap tidak populer untuk diterapkan saat ini. "Saya melihat secara objektif dan sisi positifnya saja terlebih dulu, karena pengguna solar ini sebenarnya bukan hanya pengguna angkutan barang dan angkutan penumpang, tetapi pengguna solar juga banyak dari kalangan pengguna kendaraan pribadi. Posisi angkutan barang, secara jumlah terjadi peningkatan dari tahun ke tahun. Permasalahannya adalah, yang mengatur jumlah dan kuota subsidi ini kan BPH Migas, nah BPH Migas acuannya dari mana? Untuk mengatur kuota bahwa sekian kiloliter untuk tiap-tiap daerah di Indonesia itu dari mana dasar penentuannya? Apakah dasarnya menggunakan tren dari tahun lalu saja? Ini kan harus dihubungkan juga.

Pertumbuhan ekonomi di daerah itu tumbuh atau tidak, pertumbuhan distribusi barang tumbuh atau tidak. Pertumbuhan retail, seperti warung-warung, toko-toko, *department store* tumbuh atau tidak. Pertumbuhan kegiatan ekspor-impor di pelabuhan tumbuh atau tidak. Semuanya ini kan *related* dengan yang namanya konsumsi solar karena semuanya menggunakan truk, bukan menggunakan kendaraan penumpang berbahan bakar bensin," urai Sugi.



Sugi Purnoto

Dewan Pakar DPP Aprindo

Legal Document

BPH Migas menyatakan kuota solar subsidi akan habis pada akhir November 2019. BPH Migas pun meminta konsumen pengguna truk beralih menggunakan solar nonsubsidi melalui Surat edaran BPH Migas No.3865.E/Ka BPH/2019, yang membatasi konsumsi solar subsidi untuk beberapa jenis kendaraan. Dengan begitu diharapkan kuota solar subsidi bisa mencukupi hingga akhir 2019, apalagi BPH Migas menyatakan untuk tidak menambah kuota solar subsidi tahun ini. Pasalnya, tahun ini tidak ada mekanisme pemerintah membahas Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara Perubahan (APBNP).

Berdasarkan data BPH Migas, kuota solar subsidi secara nasional pada 2019 ditetapkan sebanyak 14,5 juta kiloliter (KL), dengan realisasi penyaluran solar subsidi per 25 September 2019 sebanyak 11,67 juta KL. Jika dibandingkan tahun lalu, angka itu lebih kecil dibandingkan dengan kuota solar subsidi nasional 2018 sebesar 15,62 juta KL, dengan realisasi penyaluran hanya 15,58 juta KL. Apabila tidak dilakukan pengendalian distribusi solar subsidi, BPH Migas memperkirakan hingga Desember 2019 realisasinya akan mencapai 16,07 juta KL, atau berpotensi terjadi *over* kuota sebesar 1,57 juta KL dari kuota yang telah ditetapkan untuk tahun ini.

Sugi menyebutkan bahwa pertumbuhan kebutuhan solar subsidi semakin meningkat pada tahun ini lantaran dipengaruhi beberapa hal. "Pertumbuhan pertama adalah angkutan barang berkaitan dengan *consumer goods* yang pasti meningkat karena setiap daerah pertumbuhan penduduknya meningkat, pendapatan per kapitanya meningkat sehingga konsumsi atau belanja masyarakatnya otomatis meningkat. Kalau bicara logistik kan berkaitan dengan aliran barang, aliran informasi, dan aliran uang. Ketika uangnya banyak dan informasinya berkembang, secara otomatis suplai barangnya harus ditambah," ujarnya. Ia menambahkan, pertumbuhan yang berkaitan dengan bisnis *online* sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan angkutan barang. "Barang-barang dari perdagangan *online* atau e-commerce ini kan di daerah-daerah tidak satuan, karena akan dikonsolidasikan. Kalau beli dari Jakarta kirim ke Sumatera, dari Jakarta kirim ke Kalimantan atau Sulawesi, itu semua kan dikonsolidasikan. Begitu masuk ke daerah tujuan akan menjadi partai besar, partai besar didistribusikan ke *end user* menggunakan solar karena secara bisnis lebih efisien dibandingkan bensin," urainya.

Menurut Sugi, ketika mengajukan jumlah dari kuota solar subsidi yang akan dibagi di tiap daerah seluruh Indonesia, BPH Migas semestinya sudah meng-*capture* atau mengakomodasi kebutuhan peningkatan volume untuk kepentingannya masyarakat. "Karena angkutan barang itu kan posisinya berhubungan dengan pertumbuhan ekonomi. Kalau tidak ada angkutan barang, bagaimana barang itu bisa sampai ke *customer*? Ini sebenarnya bagian dari proses *supply chain* yang di dalamnya ada proses logistik atas barang dan jasa yang ada di negara kita. Kurangnya solar subsidi di lapangan karena terjadi pertumbuhan konsumsi, itu kalau melihatnya dari sisi positifnya," ujarnya.

Kalau pun ada potensi *over* kuota pada tahun ini, menurut Sugi, pemerintah dalam hal ini BPH Migas seharusnya mencari solusi terbaik. "Misalnya BPH Migas menyatakan bahwa kuota solar sudah *over* dan tidak bisa menambah kuotanya, *Iho* ini kan ekonomi. Kalau memang penggunaan solar subsidi harus disetop, lantas solusinya bagaimana? Dan ketika solar subsidi dibatasi kemudian diarahkan menggunakan Dexcelite, pertanyaannya apakah ketersediaan Dexcelite sudah merata di Indonesia? Kalau disediakan cukup itu tidak masalah bagi kami, yang penting di sini adalah surat yang resmi, jangan hanya dibatasi tetapi yang lainnya dilarang. Tidak bisa sepotong-sepotong, karena itu kebijakan yang bias dan terkesan setengah hati. Tujuannya supaya surat itu bisa menjadi bekal bagi pengusaha angkutan barang untuk mengajukan penyesuaian tarif angkutannya," katanya.

Sementara itu, Ketua Umum DPP Aptrindo, Gemilang Tarigan mengatakan, BPH Migas harus mengoreksi surat edarannya mengingat surat edaran yang dibuatnya terdapat kekeliruan, "Karena masih berpegang kepada Peraturan Presiden No.191 Tahun 2014 tetapi dalam edarannya sudah meluas ke moda-moda yang lain, yang seharusnya dapat jatah menggunakan solar subsidi jadi tidak dapat," ujar Tarigan.

Sesuai Peraturan Presiden No.191 Tahun 2014 tentang Penyediaan, Pendistribusian dan Harga Jual Eceran Bahan Bakar Minyak, dalam Lampiran Peraturan Presiden No.191 Tahun 2014 terkait Rincian Konsumen Pengguna JBT jenis minyak solar disebutkan, salah satu peruntukannya adalah untuk konsumen transportasi yang di antaranya adalah kendaraan bermotor umum di jalan untuk angkutan orang atau barang dengan tanda nomor kendaraan berwarna dasar kuning dengan tulisan hitam, kecuali mobil barang untuk pengangkutan hasil kegiatan perkebunan dan pertambangan dengan jumlah roda lebih dari enam buah.

"Di Sumatera dan Kalimantan untuk angkutan CPO antarprovinsi yang menggunakan jalur jalan raya menjadikan kebutuhan solarnya ikut bertambah, karena truk angkutannya bukan menggunakan truk khusus perkebunan melainkan pakai truk angkutan umum model truk tangki. Kalau truk angkutan CPO lewat jalan raya dilarang, sekalian saja semuanya dilarang pakai solar subsidi," kata Sugi. Terkait penyesuaian tarif angkutan barang, kata Sugi, BBM punya porsi di dalam struktur biaya transportasi barang maksimal 30 persen sampai 40 persen terhadap tarif. "Ketika harga BBM yang 30 persen-40 persen itu naik, dari harga Rp 5.150 per liter (solar subsidi) menjadi Rp 9.600 per liter (solar nonsubsidi), tarif angkutan tidak serta-merta naik 100 persen. Tarif akan naik di kisaran 20 persen sampai 25 persen saja, tapi kelancaran distribusi barang menjadi cepat karena ketersediaan BBM," ujarnya menambahkan.

Sugi menambahkan, terkait kenaikan tarif angkutan 20 persen-25 persen, artinya pemilik barang juga harus menyadari bahwa jika mereka tidak meng-*absorb* itu, maka pemilik barang juga tidak bisa kirim barangnya. "*Customer* atau pemilik barang itu akan bisa meng-*absorb* tarif angkutan yang baru ketika ada yang namanya *legal document* yang menyatakan bahwa di daerah itu tidak bisa menggunakan solar subsidi. Sehingga angkutan barang di lokal itu maupun untuk tujuan itu akan menggunakan yang namanya solar nonsubsidi," katanya.

Tarigan juga mengatakan, sesuai hasil rapat koordinasi nasional DPP, DPD, dan DPC Aprindo seluruh Indonesia pada 23 September lalu, salah satu dari lima poin pernyataan sikap Aprindo adalah meminta pemerintah untuk mencabut subsidi (solar), dan menyesuaikan harga solar menjadi Rp 7.150 per liter. "Harga solar Rp 7.150 dianggap sesuai untuk transporter saat ini. Jangan kami disuruh pakai Dex (Dexlite). Kalau dikatakan pemilik barang akan keberatan dengan kenaikan harga angkutan, ya mau tidak mau karena harga angkutan kami selalu berdasarkan harga solar yang ditetapkan oleh pemerintah," kata Tarigan.

Alhasil, BPH Migas akhirnya mencabut untuk sementara surat edaran No.3865.E/Ka BPH/2019 tentang Pengendalian Kuota JBT Tahun 2019, sesuai surat edaran BPH Migas terbaru No.4487.E/Ka BPH/2019. Usulan pencabutan surat edaran tersebut datang dari hasil keputusan rapat pimpinan (rapim) Kementerian ESDM pada 27 September 2019. Dalam kesimpulan rapat tersebut disebutkan, untuk menjaga stabilitas di masyarakat, rapim meminta BPH Migas mencabut surat edaran tersebut. Kesimpulan ini merujuk dari ketidakmampuan PT Pertamina untuk menyalurkan solar nonsubsidi di setiap SPBU, sebagai substitusi untuk JBT jenis minyak solar.



Jadi Standar Nasional Kompetensi Logistik

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi



Maryadi Tirtana Siregar

dosen pengajar Politeknik APP Jakarta



Didiet Rachmat Hidayat

dosen pengajar ITL Trisakti

Pemerintah pada 21 Mei 2019 menerbitkan Keputusan Menteri Ketenagakerjaan Republik Indonesia Nomor 94 Tahun 2019 tentang Penetapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) Kategori Pengangkutan dan Pergudangan Golongan Pokok Pergudangan dan Aktivitas Penunjang Angkutan Bidang Logistik.

Dasar penerbitan SKKNI ini dilandasi oleh Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Di mana salah satu amanatnya ialah pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) di bidang logistik yang kompeten dan profesional. Demi mendukung perbaikan mekanisme rantai pasok untuk barang kebutuhan pokok dan barang berorientasi ekspor.

“Di dalam Sislognas itu kan ada enam poin, yaitu komoditi, infrastruktur, penguatan daya saing penyedia jasa logistik, pengembangan SDM, penerapan teknologi informasi, dan harmonisasi regulasi. Tentu dalam kaitannya ini adalah poin keempat tadi,” ucap Erwin Raza, Ketua Komite Penyusunan Standar Kompetensi Bidang Logistik.

Di samping itu, pengembangan SDM bidang logistik dinilai penting oleh pemerintah mengingat sektor ini menjadi salah satu sektor jasa yang akan diperdagangkan secara bebas dalam kerangka implementasi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA). Terlebih, memasuki era revolusi industri 4.0 akan berdampak sangat besar terhadap bisnis logistik.

Beberapa aktivitas logistik saat ini seperti pergudangan, transportasi, pelayaran, dan pelabuhan sudah sadar terhadap penggunaan teknologi informasi. Hal tersebut memaksa pelaku logistik meningkatkan kompetensinya dalam bidang teknologi informasi.



Erwin mengatakan, dalam rangka mendukung pengembangan SDM baik melalui jalur pendidikan maupun profesi, pemerintah telah menetapkan lima skema SKKNI sektor logistik dengan total 46 unit kompetensi. Lima skema tersebut, yaitu *warehouse operator* (14 unit kompetensi), *warehouse supervisor* (lima unit kompetensi), *logistics administrative officer* (sembilan unit kompetensi), *freight forwarder* (tujuh unit kompetensi) dan *supply chain manager* (11 unit kompetensi).

Kelimitya disusun bersama dengan sektor swasta dan pemerintah di bidang logistik. Dalam penyusunannya melibatkan beberapa asosiasi perusahaan dan profesi logistik, seperti Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Asosiasi Perusahaan Pengiriman Ekspres, Pos dan Logistik Indonesia (Asperindo), Asosiasi Perusahaan Depo dan Pergudangan Indonesia (Apdepi), Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) dan Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki).

Di pihak pemerintah, melibatkan Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Sementara dari perusahaan logistik, antara lain PT Sumisho Global Logistics, PT Cipta Krida Bahari, PT Damco Indonesia, dan PT Tri Adi Bersama. Ditambah dari lembaga sertifikasi profesi logistik yang diwakili LSP Logistik Insan Prima dan perguruan tinggi yang diwakili Sekolah Tinggi Manajemen Logistik.

"Kami susun sesuai dengan petunjuk yang diberikan Kementerian Ketenagakerjaan. Mulai dari perumusan yang disusun oleh tim perumus, kemudian diverifikasi oleh tim verifikasi. Dari tim verifikasi dikembalikan lagi ke tim perumus. Selanjutnya setelah semua disepakati, kami lakukan banyak tahapan sampai kemudian akhir tahun 2018 diserahkan ke Kemnaker untuk segera diterbitkan." katanya.

PENDIDIKAN, INDUSTRI DAN LEMBAGA SERTIFIKASI

SKKNI bidang logistik digunakan sebagai dasar dan acuan dalam manajemen pengembangan SDM logistik yang berbasis kompetensi oleh lembaga atau institusi yang berkaitan dengan pengembangan SDM sesuai kebutuhan masing-masing. Dalam penerapannya di institusi pendidikan dan pelatihan, digunakan sebagai pedoman untuk pengembangan program dan kurikulum. Lalu digunakan sebagai acuan dalam penyelenggaraan pelatihan, penilaian dan sertifikasi.

Dari pihak dunia usaha dan industri, digunakan membantu dalam rekrutmen pegawai, penilaian kinerja, penyusunan uraian jabatan. Kemudian membantu dalam mengembangkan program pelatihan yang spesifik berdasar kebutuhan dunia usaha itu sendiri.

Sementara bagi institusi penyelenggara pengujian dan sertifikasi profesi, digunakan sebagai acuan dalam merumuskan paket-paket program sertifikasi sesuai dengan kualifikasi dan levelnya. Sekaligus dijadikan sebagai acuan dalam penyelenggaraan pelatihan, penilaian dan sertifikasi.

Berikut 46 unit kompetensi bidang logistik

No	Kode Unit	Judul Unit Kompetensi
1	H.52LOG00.001.1	Melakukan Isi Ulang Stok
2	H.52LOG00.002.1	Menerima dan Menyimpan Stok
3	H.52LOG00.003.1	Memindahkan Barang/Muatan/Kargo dengan Aman Menggunakan Metode Manual
4	H.52LOG00.004.1	Mengambil dan Memproses Order
5	H.52LOG00.005.1	Mengikuti Prosedur Keamanan pada saat Menangani Barang/Muatan/Kargo
6	H.52LOG00.006.1	Menerapkan Prosedur Darurat-Kecelakaan
7	H.52LOG00.007.1	Menerapkan Sistem Perhitungan Standar di Tempat Kerja
8	H.52LOG00.008.1	Mengoperasikan <i>Forklift</i>
9	H.52LOG00.009.1	Berpartisipasi Dalam Memelihara Lingkungan
10	H.52LOG00.010.1	Menerapkan sistem mutu
11	H.52LOG00.011.1	Pengiriman Stok
12	H.52LOG00.012.1	Membongkar dan Memuat Barang/Muatan/Kargo
13	H.52LOG00.013.1	Mengemas Barang
14	H.52LOG00.014.1	Memindahkan Muatan dengan Menggunakan Peralatan Manual
15	H.52LOG00.015.1	Mengelola Pengiriman Barang/Muatan /Kargo
16	H.52LOG00.016.1	Menggunakan Sistem untuk Mengelola Stok
17	H.52LOG00.017.1	Memantau Fasilitas Penyimpanan
18	H.52LOG00.018.1	Melakukan Proses Induksi
19	H.52LOG00.019.1	Memimpin Tim/Kelompok Kerja
20	H.52LOG00.020.1	Mengkonsolidasikan Pengiriman
21	H.52LOG00.021.1	Mengumpulkan, Menganalisa Data dan Informasi Tempat Kerja
22	H.52LOG00.022.1	Menilai dan Mengonfirmasi Kebutuhan Transportasi Pelanggan
23	H.52LOG00.023.1	Melaksanakan dan Memantau Prosedur Kesehatan dan Keselamatan Kerja
24	H.52LOG00.024.1	Melengkapi Dokumentasi Penerimaan dan Pengeluaran
25	H.52LOG00.025.1	Menerapkan Keterampilan dalam melayani pelanggan
26	H.52LOG00.026.1	Mengidentifikasi Produk dan Menyimpannya ke Tempat Khusus
27	H.52LOG00.027.1	Menyimpan Catatan Kontainer/Kargo
28	H.52LOG00.028.1	Melakukan Perhitungan Persediaan
29	H.52LOG00.029.1	Menyelesaikan dan Memeriksa Dokumen Impor/Ekspor
30	H.52LOG00.030.1	Memberikan Informasi Pengiriman Barang Kepada Pelanggan
31	H.52LOG00.031.1	Mengorganisasi Kendaraan Untuk Pengangkutan Barang/Muatan/Kargo

32	H.52LOG00.032.1	Mengorganisasi PengangkutanBarang/Muatan/Kargo Internasional
33	H.52LOG00.033.1	Melakukan Prosedur Perizinan Kepabeanan
34	H.52LOG00.034.1	Menyediakan Layanan Jasa Pengiriman kePelanggan
35	H.52LOG00.035.1	Mengelola Rantai Pasok
36	H.52LOG00.036.1	Pengembangan dan Pemeliharaan Prosedur Operasional Untuk Perusahaan Angkutan danLogistik
37	H.52LOG00.037.1	Mengembangkan dan Mengevaluasi Strategi Untuk Perusahaan Angkutan dan Logistik
38	H.52LOG00.038.1	Mengelola layanan Pelanggan
39	H.52LOG00.039.1	Mengelola Perencanaan Anggaran dan Keuangan
40	H.52LOG00.040.1	Mengelola Prestasi Karyawan
41	H.52LOG00.041.1	Mengembangkan Perencanaan Pemasaran
42	H.52LOG00.042.1	Merekrut, Memilih dan Mengangkat Staf
43	H.52LOG00.043.1	Mengelola Kontrak
44	H.52LOG00.044.1	Menegosiasi Kontrak
45	H.52LOG00.045.1	Menerapkan dan Memonitor Kebijakan dan Prosedur Perlindungan Lingkungan
46	H.52LOG00.046.1	Menerima Pembayaran Dalam Proses Pengantaran

Perbaiki Daya Saing SDM di Level ASEAN

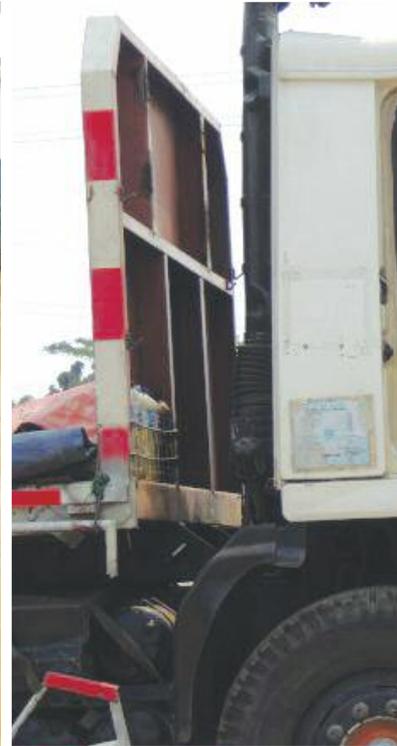
Supply Chain Indonesia (SCI) mengapresiasi penerbitan SKKNI bidang logistik. SCI menilai bahwa SDM di bidang logistik yang kompeten dan profesional diperlukan untuk mendukung kinerja logistik dalam pengelolaan rantai pasok perusahaan. Kinerja logistik ini akan mempengaruhi daya saing produk agar bisa bersaing di dalam maupun luar negeri.

Kompetensi SDM logistik diharapkan dapat meningkatkan kualitas dan kompetensi logistik Indonesia. Berdasarkan *Logistics Performance Index* (LPI) yang dikeluarkan oleh Bank Dunia pada tahun 2018, kualitas dan kompetensi logistik Indonesia menempati peringkat 44. Peringkat Indonesia itu di atas Filipina (peringkat 69), Brunei Darussalam (77), Laos (83), Kamboja (111), dan Myanmar (128). Namun, masih dibawah Singapura (peringkat 3), Thailand (32), Vietnam (33), dan Malaysia (36).

“Penguasaan kompetensi logistik juga diperlukan bagi SDM di berbagai kementerian atau lembaga. Pemahaman terhadap rantai pasok, misalnya, penting dalam pengambilan kebijakan pengelolaan barang kebutuhan pokok dan barang penting. Demikian pula halnya dalam upaya peningkatan ekspor,” Setijadi, Ketua Supply Chain Indonesia.

Apresiasi pun datang dari kalangan akademisi, seperti dari Politeknik APP Jakarta dan Institut Teknik Logistik (ITL) Trisakti. Menurut Maryadi Tirtana Siregar, dosen pengajar Politeknik APP Jakarta, pihaknya kini telah mengajukan skema baru ke pihak BNSP untuk kompetensi *warehouse supervisor*.

“Kami dalam setiap perkuliahan sudah mengarah skema *warehouse supervisor*. Isi dari SKKNI ini sangat bagus, sesuai dengan kebutuhan perkuliahan dan juga kebutuhan industri,” tuturnya. Pendapat yang sama turut disampaikan, Didiet Rachmat Hidayat, dosen pengajar ITL Trisakti. Dalam kajian singkatnya, ia menilai secara isi SKKNI logistik yang diterbitkan telah komprehensif, aktual, dan mengikuti alur kerja yang selama ini dilakukan industri.



PERLU TAMBAHAN SKEMA SERTIFIKASI

Supply Chain Indonesia (SCI) menilai isi dari SKKNI bidang logistik yang telah disusun cukup detail dan aplikatif. Namun dalam catatannya, ada beberapa skema sertifikasi atau fungsi utama yang perlu ditambahkan yaitu, *safety officer*, *security officer*, dan *distribution officer*. Ketiga fungsi utama ini dalam *management logistics practice* selalu ada dan mempunyai fungsi penting dalam kelancaran proses logistik itu sendiri dan sebaiknya disusun standar kompetensinya tersendiri.

Selain itu ada fungsi kompetensi di luar operasional yang mungkin perlu dibuat SKKNI khusus, yaitu *logistics finance controller*. Memiliki fungsi untuk perencana, pengendali, dan *monitoring* biaya yang muncul untuk setiap proses logistik yang dilakukan, kompetensi bidang keuangan ini penting untuk menjadikan proses logistik lebih efisien dalam tingkat operasional langsung khususnya dari sisi biaya.



Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

“Fungsi utama lain yang saat ini diperlukan, yaitu *logistics system analyst*, kenyataan bahwa teknologi berkembang sangat pesat maka proses logistik menuntut personel yang bisa melihat bagaimana cara suatu proses logistik dilakukan secara sistematis dengan dukungan teknologi internet atau juga *mobile apps* dan teknologi digital lainnya. Selain itu, kemampuan personel untuk integrasi antar-sistem maupun *platform*,” ucap Mochamad Taufik Natsir, *Senior Consultant SCI*.

Sementara itu, Maryadi Tirtana Siregar, dosen pengajar Politeknik APP Jakarta mengatakan, skema *warehouse supervisor* perlu ditambahkan ruang lingkungannya. Sebab jika diaplikasikan ke kegiatan perkuliahan skema sertifikasi tersebut baru bisa diajarkan hanya pada kelas semester satu saja.

Menanggapi perihal penerapan dalam kelas perkuliahan, Diet Rachmat Hidayat, dosen pengajar ITL Trisakti memiliki pandangan berbeda. Menurutnya, idealnya dalam pengayaan berupa pembuatan kurikulum tetap perlu dilakukan bersama antara akademisi dan praktisi dengan tidak melupakan aturan normatif dari kementerian terkait.

“Sehingga SKKNI bidang logistik ini hanya dipakai sebagai acuan tambahan. Sedangkan yang membedakan dengan lembaga vokasional adalah penekanan di kampus untuk jenjang strata adalah persentase teoritikalnya lebih banyak dibandingkan praktikalnya. Kecuali untuk program vokasi,” terangnya.

Lain halnya, pendapat Taufik Natsir. Menurutnya, penggunaan SKKNI bidang logistik sebagai materi kuliah yang diberikan secara lebih umum. Melalui konsep merangsang mahasiswa bisa memberikan pengayaan atas standar tersebut. Jadi yang disampaikan adalah hanya dalam bentuk poin kompetensi dan penjelasan singkat mengenai fungsi utama.

Sedangkan untuk fungsi dasarnya sebaiknya mahasiswa diberikan kebebasan untuk menyampaikan pendapat namun harus didasarkan pada literatur baik dari buku, jurnal maupun sumber lain yang kompeten untuk dikutip.

“Jika memungkinkan bisa diberikan studi kasus yang pernah ada. Dalam hal *knowledge sharing* ke mahasiswa metode seminar dan presentasi oleh mahasiswa akan lebih mendorong mereka berpikir kreatif. Ketimbang hanya sekadar mendengarkan materi kuliah yang disampaikan oleh dosennya,” tambahnya.

Pendapat yang sama disampaikan Teguh Siswanto, Ketua Umum Indonesian Community Logistics (ILC). Menurutnya, perguruan tinggi tidak cukup hanya mengadopsi SKKNI bidang logistik sebagai acuan mempebaharui materi perkuliahannya. Perguruan tinggi juga perlu proaktif ke industri-industri guna melakukan transfer ilmu praktis.

“Begitu mahasiswa yang baru lulus itu masuk ke dunia kerja mereka kaget. Sebab yang diajari ke mereka di bangku kuliah tidak pas di dunia kerja. Terlalu banyak teori, padahal seharusnya diperbanyak materi di luar kelas atau praktik. Ditambah lagi perubahan bisnis di sektor logistik begitu cepat tidak sejalan dengan silabus atau materi kuliah yang belum berubah,” katanya.



Mochamad Taufik Natsir

Senior Consultant SCI



Teguh Siswanto

Chairman
Indonesian Logistics Community

Perbanyak Pengajaran Metode Praktis

Taufik menambahkan, sebagai trainer dan fasilitator dalam *management logistics* pihaknya lebih banyak menggunakan metode praktis berdasarkan pengalaman kerja untuk digunakan sebagai acuan materi pelatihan. Sebagian juga diperkaya dengan literatur terbaru yang memang sejalan dengan keperluan pelatihan.

Metode tersebut dilengkapi dengan banyak studi kasus yang memang nyata terjadi dalam lingkup proses logistik, di berbagai perusahaan untuk berbagai jenis produk. Mulai dari *industrial goods*, *consumer goods* hingga *cold storage*. "Bahkan saat ini kami coba masukkan materi mengenai *e-commerce*. Jika dilihat dari SKKNI yang diterbitkan oleh pemerintah maka kami lihat materi yang selama ini kami sampaikan dalam pelatihan sudah sejalan dengan SKKNI tersebut," ujarnya.

Supply Chain Indonesia merupakan lembaga independen dalam program pendidikan, pelatihan, konsultasi, penelitian, dan pengembangan bidang logistik dan *supply chain* telah berkontribusi melalui beberapa program pengembangan SDM logistik. Salah satu program SCI adalah Pelatihan Persiapan Sertifikasi Kompetensi Profesi '*Supply Chain Manager (SCM)*' yang telah terselesaikan dalam 17 *batch* sejak tahun 2016.

Pelatihan telah diikuti oleh sebanyak 252 peserta dari perusahaan-perusahaan logistik, distribusi, transportasi, kurir, manufaktur, dan retailer, serta pengelola infrastruktur atau fasilitas logistik seperti bandara, pelabuhan, dan terminal kereta api. SCI bekerja sama dengan Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Logistik Insan Prima yang didirikan oleh Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI), Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo), dan Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki).

"Melalui uji kompetensi di LSP tersebut, hingga saat ini sebanyak 89 orang telah dinyatakan kompeten dalam bidang logistik. Pengakuan atas kompetensi ini merupakan pengakuan secara nasional karena materi mengacu terhadap SKKNI logistik dan sertifikat dikeluarkan oleh LSP atas nama Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP)," kata Setijadi, Ketua Supply Chain Indonesia.

MAN Heavy Duty Truck
Diciptakan untuk pekerjaan berat

WARRANTY
2 years
UNLIMITED KM

MAN

MAN TGS 40.440 6x6

MAN TGS 33.360 6x4

Bersama MAN membangun Indonesia

PT. Duta Putera Sumatera Jl. DI Panjaitan No. 138 Jakarta 13410 Telp: 021-859 07989 - Hot line 0817 171739

Email: truck-bus@man-mn.co.id www.man-mn.co.id



Potensi Pasar Tractor Head Segmen on Road Kebutuhan Angkutan Berat Jarak Jauh makin Tinggi

T e k s & F o t o : A n t o n i u s S u l i s t y o

Pasar truk kategori *heavy-duty* segmen *tractor head* beberapa tahun belakangan mengalami peningkatan. Potensi ini terdeteksi berdasarkan data kendaraan yang tercatat di Kepolisian RI atau *police registration* (polreg). Pada tahun 2018, data polreg mencatat model *tractor head* berdasarkan sumbu atau *axle* totalnya mencapai lima ribuan unit. Dari jumlah tersebut, memang masih didominasi segmen 4x2 *tractor head* dengan jumlah mencapai 3.400-an unit, atau sekitar 68 persen dari keseluruhan model. Sementara tipe 6x4 *tractor head*, porsinya 31 persen dari keseluruhan model, atau sekitar 1.500-an unit. Sedangkan model 6x2 *tractor head* porsinya hanya satu persen dengan jumlah 52 unit pada tahun lalu.

Meskipun model 6x2 *tractor head* porsinya paling kecil, berdasarkan data polreg tahun 2016-2018, pertumbuhan pasarnya secara total terus meningkat dengan volume terbesar berada di wilayah Jawa dan Sumatera. Untuk wilayah Sumatera, pertumbuhan pada 2016-2017 mencapai 31,9 persen, dan periode 2017-2018 meningkat menjadi 31,96 persen. Sedangkan di area Jawa, pertumbuhan selama 2016-2017 mencapai 38,33 persen, dan periode 2017-2018 pertumbuhannya 37,26 persen.

Itu sebabnya, mengapa dua *brand* besar truk Eropa, Mercedes-Benz dan Volvo Trucks, yakin untuk meluncurkan varian terbaru mereka yang menasar segmen *on road*. Pada akhir semester satu 2019 lalu, PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia (DCVI) selaku agen tunggal penjualan resmi truk dan bus Mercedes-Benz di Tanah Air, resmi meluncurkan New Actros 3242 LS 6x4 A/T yang menasar segmen *on road*. Disusul oleh Volvo Trucks yang resmi menghadirkan Volvo FM 440 6x2T pada September lalu yang membidik jalur logistik via tol Trans Jawa, dan dipasarkan secara resmi oleh Indotruck Utama selaku *authorized distributor* Volvo Trucks and Bus di Indonesia.

President Director DCVI, Jung Woo Park mengatakan, New Mercedes-Benz Actros dirancang untuk memenuhi semua kebutuhan truk jarak jauh, termasuk untuk kebutuhan distribusi dan bisa diandalkan. “Truk baru kami ini merupakan bagian dari produk unggulan global Mercedes-Benz, yang dirancang untuk memaksimalkan pertumbuhan bisnis konsumen kami khususnya di segmen *on road*,” katanya.

Sementara itu, menurut Presiden Direktur Indotruck Utama, Bambang Prijono mengatakan, dengan terhubungnya jalur Tol Trans Jawa memungkinkan transportasi logistik jarak jauh dilakukan lebih optimal. “Tentunya dengan menggunakan truk yang punya kapasitas angkut besar dan tentunya tenaga yang lebih besar juga. Sehingga kami yakin meluncurkan FM 440 6x2T saat ini dan diterima oleh pasar,” kata Bambang.



Jalur Ekstrem Pakai 6x4

Volvo FM 440 6x2T seharga Rp 1,3 miliar (*off-the-road*) ini memboyong mesin Volvo D13A440 kapasitas 13.000 cc 6-silinder segaris *turbo-charged* berikut *intercooler*. Dapur pacu ini mampu menghasilkan tenaga maksimum 440 dk (1.400-1.800 rpm) dan torsi puncak 2.200 Nm (1.050-1.400 rpm), serta kemampuan menarik bobot kendaraan dan angkutannya hingga 56 ton. Mengingat peruntukan sebagai truk angkutan berat jarak jauh, tak heran jika kapasitas tangki BBM dibikin jumbo dengan kapasitas 450 liter, dan masih bisa disematkan tangki opsional sebagai tambahan dengan kapasitas maksimum 300 liter yang diletakkan di sisi kiri menggantikan posisi dudukan ban cadangan.

Untuk efisiensi bahan bakar, truk ini juga dilengkapi fitur *Liftable Tag Axle* di sumbu roda paling belakang, yang berguna untuk mengangkat roda di sumbu paling belakang ketika tidak ada muatan. Secara teknis, fungsinya untuk mengurangi jumlah roda yang bergesekan langsung dengan permukaan aspal. Sehingga beban kerja mesin lebih ringan yang berpengaruh pada konsumsi solar yang lebih efisien untuk perjalanan jarak jauh.

New Actros 3242 LS 6x4 A/T ini dilengkapi dengan beragam teknologi terkini dari Mercedes-Benz yang berorientasi pada efisiensi, keamanan, dan ramah bagi pengemudinya. Mesin OM 460 LA kapasitas 13.000 cc 6-silinder segaris dengan sistem bahan bakar injeksi menggunakan Unit Pump System (UPS) Euro III, yang mampu menghasilkan tenaga maksimum 422 dk (1.600 rpm) dan torsi puncak 2.100 Nm (1.240 rpm), serta kemampuan menarik bobot kendaraan dan angkutannya hingga 60 ton. Kapasitas tangki BBM yang disematkan bisa menampung solar hingga 290 liter. Truk ini memiliki tingkat *gradeability* atau kemampuan menanjak sebesar 48 persen dalam kondisi bobot total 60 ton. Kemampuan ini lantaran New Actros 3242 LS 6x4 sudah dibekali rasio *final gear* rendah, yakni 3,308.

Sistem pengereman menjadi modal utama menghadapi medan ekstrem. *Tractor head* New Actros 3242 LS 6x4 sudah dilengkapi rem model piringan (*disc brake*) di roda depan dan belakang berikut *dual-circuit full air brakes, automatic brake adjusting, roll-back prevention, serta electronic braking system (EBS)* yang didukung fitur ABS (*anti-lock braking system*) dan ASR (*anti-slip regulation*). Rem tambahan juga tersedia pada model ini yang menggunakan mekanisme *engine brake flap* dan *constantly open throttle valve*.

Bambang mengatakan, untuk kebutuhan angkutan di area geothermal atau panas bumi, memang lebih cocok menggunakan model 6x4 mengingat medan yang harus dilalui umumnya lebih berat daripada jalur tol Trans Jawa yang cenderung datar. "Memang konfigurasi 6x4 atau 6x2 itu berbeda peruntukannya, dan truk FM 440 6x2T ini memang kami tujukan untuk *long haul* (truk jarak jauh) di medan yang *on road* yang membutuhkan kecepatan tinggi. Contohnya di tol Trans Jawa yang dapat mengakomodir kebutuhan pengiriman jarak jauh dengan *speed* tinggi," ujar Bambang. Ia menambahkan, truk ini hadir dengan beragam fitur pendukung kenyamanan dan keamanan berkendara. "Truk ini juga sudah sesuai dengan regulasi pemerintah saat ini karena sudah *ready B20* maupun *B30*, bahkan untuk *B100* sekalipun kami siap," katanya.

Terkait jalur *on road* yang cukup ekstrem, Dewan Pakar DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo), Sugi Purnoto menegaskan bahwa sebagai *mandatory* untuk truk *heavy-duty* khusus rute menuju Bandung melalui tol Cipularang, harus pakai *tractor head* dengan konfigurasi sumbu 6x4. "Alasan mengapa di jalur ekstrem seperti tol Cipularang harus pakai *tractor head* 6x4, karena jumlah *chamber* remnya lebih banyak dan berguna untuk menahan beban. Kemudian alasan lainnya mengapa harus 6x4, supaya terjadi *center of gravity* yang lebih merata antara roda depan dan belakang karena konfigurasinya tiga *axle*," kata Sugi.

Selain itu, menurut Sugi, tenaga maksimum sedikitnya harus 260 PS (256 dk) agar mampu mengimbangi beban baik ketika menanjak maupun turun. "Lebih tinggi PS-nya justru lebih bagus. Bukan masalah semakin boros ya, tetapi ketika nanjak dia *power*-nya juga cukup, dan ketika turun dia juga mampu menahan beban dengan mekanisme *engine brake* yang lebih baik. Kemudian sebagai *mandatory* lainnya, usia truk tidak boleh lebih dari 10 tahun, karena pengaruhnya ke kinerja mesin dan pengereman tentunya, meskipun truk itu rutin menjalani servis berkala itu tidak jaminan. Kenapa banyak kecelakaan truk di Tol Cipularang? Karena *mandatory* tadi diabaikan, ini di luar dari konteks truk *over load* ya," ujarnya menjelaskan.



Etika Rantai Pasokan

Sejak pertengahan tahun 1990-an, manajemen rantai pasokan (*supply chain*) telah menjadi perhatian penting bagi pemimpin organisasi perusahaan. Peralnya, strategi dan penerapan manajemen rantai pasokan yang efektif terbukti dapat meningkatkan kualitas produk dan menyalurkan produk dengan waktu dan biaya yang tepat. Selain itu, efektivitas rantai pasokan juga berujung pada nilai investasi dan modal kerja yang terserap dalam infrastruktur, fasilitas, peralatan, dan aktivitas operasional di dalamnya.

Dalam lingkungan bisnis yang semakin kompleks, produk dan layanan dihasilkan dari serangkaian aktivitas, mulai dari pembelian material dan *supplies*, produksi, pemasaran, sampai pada distribusi produk ke konsumen.



Setiap aktivitas dalam rantai pasokan harus dapat menciptakan nilai, baik bagi pelanggan maupun pemegang saham. Bagi pelanggan, penciptaan nilai terjadi bila produk dan layanan mampu memberikan kepuasan. Sementara bagi pemegang saham, peningkatan profit dan kenaikan harga saham merupakan tolok ukur utama dalam penciptaan nilai.

Dalam beberapa tahun terakhir, logistik dan rantai pasokan telah menjadi bagian penting dalam implementasi strategi perusahaan untuk membangun keunggulan kompetitif. Strategi diartikan sebagai cara agar produk dan layanan perusahaan tetap menjadi pilihan pelanggan. Agar tetap menjadi pilihan pelanggan, perusahaan berlomba mengembangkan produk dan layanan dengan harga yang terjangkau, tetapi tetap berkualitas. Tak hanya itu, perusahaan juga mengupayakan pemberian layanan terbaik dan menyenangkan bagi pelanggannya.

Rantai pasokan melibatkan banyak pihak untuk menciptakan nilai bagi pelanggan dan pemegang saham. Integrasi jaringan dalam *supply chain* menghubungkan fasilitas penyimpanan dan transportasi antara perusahaan dengan pemasok dan pelanggan.

Pasokan material dan *supplies* dari pemasok ke gudang digunakan untuk memenuhi kebutuhan produksi. Selanjutnya, material dikonversi menjadi produk jadi (*finished goods*). Produk jadi kemudian didistribusikan ke saluran distribusi perusahaan sampai ke tangan konsumen akhir.

Interaksi dan hubungan perusahaan dengan berbagai pemasok perlu dibangun atas dasar saling memberikan manfaat dalam jangka panjang. Demikian juga hubungan perusahaan dengan distributor, pengecer, dan konsumen perlu dibangun agar dapat memberikan nilai tambah bagi semua pihak.

Satu hal yang perlu diingat oleh semua pihak, perusahaan perlu membangun fondasi hubungan dengan pemasok dan pelanggan berdasarkan etika bisnis secara profesional. Tolok ukur keberhasilan perusahaan dalam mengelola rantai pasokan tidak hanya berhasil dalam menyalurkan produk dengan tepat, baik jenis, kuantitas, kualitas, penerima, tempat, kondisi, dan biaya, tetapi juga terkait perhatian perusahaan terhadap isu-isu lingkungan dan masyarakat.



Zaroni

Head of Consulting Division
Supply Chain Indonesia

Perhatian masyarakat terhadap aktivitas perusahaan dalam memproduksi dan menyalurkan produk dan jasa semakin meningkat, utamanya karena pertimbangan:

- Isu dampak lingkungan;
- Pengelolaan limbah;
- Kesehatan dan keselamatan kerja;
- Penggunaan pestisida dan zat kimia berbahaya lainnya dalam industri pertanian dan makanan;
- Hak-hak konsumen.

Bila dipandang secara lebih luas, sejatinya, organisasi perusahaan sebagai sebuah entitas bisnis menjadi warga korporasi (*corporate citizenship*) lokal maupun global. Secara ekonomi, perusahaan memiliki tanggung jawab dalam penyediaan produk dan jasa kepada target pelanggan yang dilayani. Dalam konteks hukum, perusahaan juga diminta untuk mematuhi peraturan hukum. Organisasi perusahaan juga memiliki tanggung jawab etika untuk menjalankan dan mengelola bisnis sesuai norma, moral, dan nilai-nilai yang diyakini oleh masyarakat di lingkungan perusahaan beroperasi.

Sebagai warga korporasi, perusahaan didirikan untuk menjadi entitas bisnis yang mendatangkan kemaslahatan, baik kepada pemegang saham (*shareholder*), pemangku kepentingannya (*stakeholders*), maupun kemaslahatan bagi alam semesta (*rahmatan-lil-alam*). Hal ini dapat dilakukan bila perusahaan dapat hidup dan bertumbuh secara sehat dan berkelanjutan (*sustainable*).

Para pemimpin organisasi perusahaan kini menyadari bahwa keberlanjutan suatu perusahaan sangat dipengaruhi oleh perilaku perusahaan tersebut. Oleh karena itu, perusahaan harus meneguhkan niat dan tekadnya untuk menjadi warga korporasi yang baik, bersikap dan berperilaku selaras dengan hukum, peraturan dan etika, mengimplementasikan sistem manajemen yang efektif, serta memberikan kemanfaatan bagi masyarakat luas.

Etika bisnis menjadi norma dan pedoman bagi pemimpin perusahaan dalam membangun hubungan dengan berbagai pihak. Umumnya, ruang lingkup etika bisnis mencakup kode etik dalam menjalankan bisnis (*code of conduct*) dan etika kerja para profesional perusahaan dalam bekerja dan membangun hubungan dengan:

- Pelanggan;
- Mitra usaha, terdiri dari pemasok, penyalur, dan *principal*;
- Pesaing;
- Calon investor;
- Pemegang saham;
- Sesama pekerja;
- Perusahaan afiliasi;
- Aparatur negara;
- Masyarakat;
- Media massa.

Dinamika kebutuhan etika

Perspektif rantai pasokan memberikan cara pandang yang luas kepada para profesional perusahaan dalam menerapkan etika bisnis ketika menjalin dan membangun hubungan dengan pemasok dan pelanggan.

Dalam konteks hubungan dengan pemasok, aktivitas pembelian (*purchasing*) atau pengadaan (*procurement*) merupakan aktivitas yang kerap dilakukan. Dahulu, fungsi pembelian dalam organisasi perusahaan sering dipandang hanya sebagai pekerjaan administrasi, seperti pemesanan pembelian serta pencatatan dan pembayaran tagihan dari pemasok. Selain itu, fungsi pembelian semula diposisikan sebagai unit *ad hoc* atau panitia, yang hanya melakukan proses pembelian material dan jasa dalam waktu tertentu. Akibatnya, para staf unit pembelian tidak dibekali pelatihan dan pengembangan kompetensi yang memadai. Interaksi antara fungsi pembelian dengan departemen lain sangat terbatas. Hampir tidak ada keterkaitan dan keselarasan peran dan tugas fungsi pembelian dengan strategi dan sasaran perusahaan. Tidak ada keterlibatan fungsi pembelian dalam menetapkan dan mengembangkan spesifikasi jenis barang, material, jasa yang dibeli. Unit pembelian tidak melakukan riset pasar terhadap *supply* dan penilaian kinerja pemasok. Fokus unit pembelian lebih kepada mendapatkan harga barang dan jasa termurah. Dengan cara pandang seperti ini, unit pembelian hanya bersifat pasif. Umumnya, mereka melakukan pembelian bila ada unit lain yang meminta.

Seiring semakin meningkatnya perhatian para pemimpin organisasi perusahaan terhadap rantai pasokan, peran dan aktivitas pembelian kini semakin penting. Fungsi pembelian berperan penting terhadap kualitas, harga, dan kontinuitas pasokan material untuk proses produksi. Kualitas dan harga pokok suatu produk (*cost of product*) sangat ditentukan oleh kualitas dan harga material produk.

Peran pembelian pun berubah. Kini, fungsi pembelian untuk mendukung keunggulan bersaing organisasi perusahaan. Aktivitas proses pembelian menggunakan dukungan sistem teknologi, informasi, dan komunikasi. Fokus keputusan pembelian berubah dari hanya berorientasi harga menjadi biaya kepemilikan total (*total ownership cost*).

Dalam peran baru fungsi pembelian, terjadi pergeseran aktivitas dari yang semula hanya melakukan order menjadi lebih sering berinteraksi dengan fungsi-fungsi lain untuk bersama mencapai tujuan dan sasaran perusahaan. Tim pembelian dituntut untuk lebih proaktif, mencari informasi yang komprehensif mengenai kebutuhan material, komponen, pasokan, dan jasa setiap unit organisasi lain.

Unit pembelian diminta melakukan analisis pasar *supply*, berupaya melakukan perbaikan berkelanjutan, dan melakukan komunikasi intensif dengan para pemasok. Tim pembelian memerankan peran penting dalam negosiasi dengan pemasok, mengembangkan spesifikasi, dan mengevaluasi kinerja berdasarkan analisis *value* dan *cost*.

Mengingat peran penting fungsi pembelian, di beberapa organisasi perusahaan, unit pembelian setingkat senior manajemen. Tim pembelian bertanggung jawab terhadap hubungan dengan pemasok dalam koridor kemitraan strategis. Untuk menjalankan peran baru dengan baik, tim pembelian dituntut mengembangkan pengetahuan, keterampilan, kompetensi melalui pelatihan yang berkelanjutan, serta menerapkan standar etika bisnis dan etika profesional yang tinggi.

Selain peran penting fungsi pembelian dalam rantai pasokan, yang menjadi pertimbangan kebutuhan penerapan etika dalam menjalankan fungsi pembelian adalah nilai ekonomi dan modal kerja yang terserap dalam fungsi pembelian, faktanya, sangat besar. Umumnya, lebih dari 50% biaya produksi total perusahaan merupakan biaya pembelian, termasuk harga bahan baku dan *supplies*. Angka ini bervariasi antara 25% sampai dengan 70%, tergantung pada jenis sektor industrinya.

Nilai ekonomi yang sangat besar dari fungsi pembelian membuka peluang bagi siapa saja yang terlibat dalam proses dan aktivitas pembelian untuk berperilaku tidak etis (*unethical behavior*). Caranya beragam, dengan mengambil keuntungan pribadi, korupsi, dan memanfaatkan penyalahgunaan kewenangan untuk kepentingan pribadi dan kelompok tertentu. Oleh karena itu, perusahaan perlu menerapkan sistem pengendalian internal yang memadai dan penerapan standar etika kerja.

Tak hanya menuntut penerapan etika dalam sumber daya manusia, etika bisnis juga wajib diterapkan terhadap pemanfaatan objek-objek bisnis, termasuk lingkungan hidup. Produk dan jasa dihasilkan dari proses konversi material menjadi produk jadi, kemu-

dian didistribusikan ke distributor, pengecer, sampai ke konsumen akhir. Selama proses produksi dan transportasi akan ada dampak negatif bagi lingkungan. Proses produksi bisa menyisakan limbah, pencemaran air, udara, dan penurunan kualitas lingkungan secara keseluruhan. Sementara aktivitas transportasi akan berdampak pada peningkatan emisi karbon yang mencemari udara.

Penggunaan material, komponen, dan kemasan produk yang ramah lingkungan juga harus menjadi perhatian perusahaan. Isu etis atau tidaknya pelaksanaan *animal testing* untuk material dan produk-produk sebelum dipasarkan juga krusial bagi penerapan etika bisnis dalam perspektif rantai pasokan.

Praktik etika terbaik

Tantangan dan dinamika dalam aktivitas rantai pasokan mendorong para pemimpin organisasi perusahaan mengembangkan dan menerapkan praktik terbaik standar etika bisnis dan etika kerja.

Umumnya, beberapa praktik terbaik penerapan etika bisnis dalam perspektif *supply chain* dapat berupa pelaksanaan program *corporate social responsibility* (CSR), kode etik (*codes of conduct*), *green supply chain & logistics*, penghormatan terhadap hak-hak pekerja dan hak asasi manusia, standar etika pembelian, dan perdagangan yang adil. (Astra International, 2015).

Peran baru fungsi pembelian mendorong penerapan etika bisnis dan etika kerja dalam aktivitas pembelian. Dalam perspektif rantai pasokan, pemasok merupakan mitra usaha strategis yang mendukung perusahaan dalam penyediaan material, barang, dan jasa sesuai kebutuhan produksi dan operasional. Selain pemasok, perusahaan membangun dan menjalin kemitraan dengan distributor, penyalur, dan pengecer. Mereka semua adalah mitra usaha perusahaan.

Dalam membangun dan menjalin kerja sama dengan mitra usaha, perusahaan, baik pemimpin, seperti komisaris dan direktur, maupun karyawan perlu:

- Membangun hubungan usaha berdasarkan persamaan, kesetaraan dan saling percaya (*mutual trust*) yang berlandaskan pada keadilan dan tanggung jawab sosial serta tidak membedakan suku, agama, ras dan antargolongan;
- Mematuhi peraturan perundangan yang berlaku;
- Menghindari benturan kepentingan (*conflict of interest*);
- Menuangkan semua kesepakatan dengan mitra usaha dalam dokumen tertulis yang disusun berdasarkan itikad baik dan saling menguntungkan;
- Memilih mitra usaha berdasarkan pada profesionalisme dan prinsip keselarasan nilai-nilai untuk mendapatkan *quality, cost, delivery, safety*, dan *morale*;
- Membantu memberdayakan mitra usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM);
- Menghindari, bahkan melarang segala bentuk pemberian ataupun penerimaan, baik berupa imbalan uang atau hadiah, dari atau kepada mitra usaha yang dapat memengaruhi pengambilan keputusan.

Pelanggan merupakan pihak pembeli produk atau jasa yang diproduksi dan/atau dipasarkan perusahaan. Sejatinya, setiap bisnis dimaksudkan untuk memberikan pelayanan kepada pelanggan. Oleh karena itu, perusahaan perlu mengembangkan dan membangun hubungan dengan pelanggan berdasarkan prinsip-prinsip:

- Perusahaan menghormati dan menghargai hak-hak pelanggan sesuai dengan peraturan perundangan yang berlaku;
- Perusahaan berkomitmen terhadap harga, kualitas, waktu pengiriman, layanan purna jual, dan jaminan produk sesuai dengan standar yang berlaku;
- Perusahaan (termasuk komisaris, direktur, dan pekerja) tidak diperkenankan memberi kepada atau menerima dari pelanggan imbalan atau hadiah yang dapat memengaruhi pengambilan keputusan;
- Perusahaan menjaga informasi rahasia pelanggan;
- Perusahaan mengacu pada etika periklanan dan peraturan perundangan yang berlaku.

Etika kerja yang menjadi pedoman bagi pemimpin dan semua pekerja organisasi perusahaan dalam menjalankan usaha dan mengelola hubungan dengan mitra usaha dan pelanggan:

- Menjadi warga perusahaan yang baik dengan mentaati kebijakan internal (ketentuan dan peraturan perusahaan), dan peraturan perundangan yang berlaku;
- Menggunakan dan mengembangkan potensinya secara optimal untuk kepentingan perusahaan;
- Turut menciptakan lingkungan kerja yang kondusif dan secara bersama-sama membangun budaya kerja yang baik;
- Menggunakan kewenangan jabatannya dengan penuh tanggung jawab untuk kepentingan perusahaan, tidak untuk kepentingan pribadi atau pihak-pihak tertentu;
- Selalu menjaga dan menggunakan data, informasi, aset, dan fasilitas perusahaan untuk kepentingan perusahaan;
- Menjaga nama baik perusahaan dalam sikap dan perilakunya, baik di luar maupun di dalam perusahaan;
- Pemimpin bertindak sebagai panutan, pengarah dan pembimbing bawahannya, sedangkan bawahan secara proaktif mengembangkan dan mengekspresikan potensi diri di bawah arahan dan bimbingan pemimpinnya;
- Setiap pekerja saling menerima, menghargai, dan membina kerja sama dalam suasana keterbukaan didasari ketulusan dan itikad baik;
- Setiap pekerja saling menghargai, mendorong semangat, dan membina kerja sama dalam menjalankan tugas dan tanggung jawabnya masing-masing;
- Meningkatkan integritas dan membangun keterbukaan dalam hubungan yang harmonis sebagai warga perusahaan.

Kompleksitas rantai pasokan perusahaan menuntut pengembangan dan penerapan standar etika bisnis dan etika kerja yang konsisten. Pengelolaan organisasi perusahaan yang berlandaskan etika akan menempatkan perusahaan sebagai *good corporate citizen* dalam membangun hubungan dengan mitra usaha, pelanggan, pekerja, dan masyarakat untuk bersama menciptakan nilai dan kemanfaatan bagi semesta.



LEADER INTERVIEW

ROBIN LO



Robin Lo

Perbesar Pasar Logistik Asia

Teks: Abdul Wachid / Foto: J&T Express

Berkiprah sejak 2015, perlahan J&T Express melampaui visinya menjadi perusahaan ekspres terbesar di Asia Tenggara. Setidaknya sudah empat negara menjadi sasaran ekspansi, yakni Malaysia, Vietnam, Filipina, dan Thailand. Terbaru pada Juli lalu J&T Express resmi beroperasi di Singapura. Total terdapat lebih dari 300 hingga 700 *drop point* di lima negara ASEAN tersebut.

Di luar *peak season*, J&T Express per harinya berhasil mencapai pengiriman satu juta paket. Faktor ini pula yang membuat perusahaan berencana membangun *mega hub* di Jakarta demi memperlancar arus barang dan pengiriman. Dibangun di atas lahan 30.000 meter persegi, menurut rencana infrastruktur penunjang ini ditargetkan bisa beroperasi pada Desember 2019.

Kini J&T Express telah memiliki 4.000 *drop point* dan 2.000 *collection points*. Kemudian didukung 31.000 sumber daya manusia, 1.500 armada, dan 72 *gateway*. Sejauh mana J&T Express mampu bersaing dengan kompetitornya yang bebasan tahun menguasai pasar bisnis kurir? Apa saja strateginya untuk memenangkan pasar tersebut? Berikut petikan wawancara *TruckMagz* dengan Robin Lo, *Chief Executive Officer* J&T Express.

Bagaimana J&T Express menjalani satu tahun pertama di bisnis ini dengan kompetitor yang sudah ada?

Pada tahun pertama pada 2015 kami memulai dengan memiliki 108 cabang di Indonesia. Kiriman baru mencapai 100 ribu paket per hari dan sekarang ini kami telah memiliki lebih dari satu juta paket per hari, didukung 4.000 cabang di seluruh Indonesia dari Sabang hingga Merauke.

Menginjak tahun keempat, apa saja yang sudah dicapai J&T Express?

Sejak tahun 2016 kami mulai bekerja sama dengan beberapa *platform e-commerce* di Indonesia di antaranya Shopee, Tokopedia, Bukalapak, dan Lazada, dan sekarang juga dengan JD.ID. Baru pada 2017 J&T Express menjadi jasa pengiriman yang berfokus pada bisnis *e-commerce*.

Pada tahun ketiga J&T Express, kami sudah melakukan ekspansi di lima negara, yakni Malaysia, Vietnam, Filipina, Thailand, dan Singapura. Terkait penghargaan, J&T Express mendapatkan beberapa penghargaan seperti *TOP Contributor Domestic Agent 2017*, *Marketing Awards 2018*, *Service Quality Awards 2018*, *TOP Brand 2018-2019*, *Indonesia Most Creative Company 2019*, *Indonesia Go ASEAN Champion 2019*.





Apa yang membuat bisnis J&T Express tumbuh pesat selain faktor pertumbuhan industri *e-commerce*?

Tentunya *e-commerce* berperan sangat besar apalagi kami memiliki *tagline* "Express Your Online Business." Karena itu kami pun fokus mendukung pertumbuhan industri bisnis *online* di Indonesia. Dimulai dari dukungan kepada *e-commerce* hingga *roadshow* edukasi kepada mahasiswa akan usaha *online* yang dapat dijadikan sebagai usaha sampingan, bahkan membuka lapangan kerja baru sebagai *entrepreneur*.

Selain itu, kami menggunakan berbagai teknologi terbaru yang menunjang operasional. Sehingga lebih efisien dalam pendistribusian paket para pelanggan, seperti adanya fitur *real live tracking* dan mesin sortir semiotomatis.

Perkembangan rencana pembangunan *mega hub* yang tengah direncanakan?

Saat ini pembangunan *mega hub* J&T Express di Jakarta masih dalam proses. Pembangunan *mega hub* ini akan menunjang operasional yang kian bertambah secara signifikan setiap tahunnya. Akan dibangun di atas lahan sekitar 30.000 meter persegi, dengan fasilitas dua lantai dilengkapi mesin sortir otomatis yang lebih mumpuni lagi dari yang digunakan saat ini.

Pada momen Lebaran 2019, J&T Express sempat menyewa pesawat kargo udara. Pada kondisi seperti apa perusahaan harus menyewa pesawat kargo?

Umumnya jika terjadi *peak season* dan kepadatan yang terjadi di bandara saja. Sehingga untuk memaksimalkan waktu distribusi terpaksa kami menyewa pesawat kargo udara untuk memberikan pelayanan yang baik.

Apa pengaruh kenaikan tarif kargo udara dan *Regulated Agent* terhadap bisnis J&T Express? Apakah ada penyesuaian tarif?

Kenaikan tarif kargo udara tentu berpengaruh terhadap penyesuaian tarif. Sebab adanya lonjakan yang cukup signifikan yang membuat kami terpaksa menyesuaikan biaya operasional.

Cara penanganan keluhan konsumen oleh J&T Express seperti apa?

Kami memiliki *call center* nasional yang beroperasi selama 24 jam setiap harinya. Lalu ada tim *Quality Control* di masing-masing area untuk memonitor serta mengevaluasi operasional yang ada di lapangan.





Kekuatan jaringan logistik J&T Express di dalam negeri seperti apa? Apakah semua aset sendiri atau bermitra?

Kemitraan yang kami tawarkan terbatas sekali. Tidak semua area kami membuka kemitraan, hanya beberapa area tertentu yang tidak dapat kami jangkau. Kami menerapkan *quality control* yang ketat terhadap seluruh mitra J&T Express.

Setiap mitra kami memiliki target *pickup*, target kualitas servis, maupun target pertumbuhan bisnis yang disesuaikan dengan area masing-masing. Maka dari itu, kami tidak memiliki target kemitraan yang ingin dicapai dan saat ini pun kami tidak lagi membuka peluang kemitraan.



Pandangan J&T Express terkait potensi bisnis kurir ke depan?

Potensi bisnis kurir akan terus berkembang seiring dengan pertumbuhan *market e-commerce* Indonesia yang akan masih berkembang pesat ke depannya. Meski begitu, persaingan di sektor ini cukup kompetitif, dikarenakan munculnya banyak perusahaan logistik baru walaupun saat ini *scoop*-nya masih sedikit.

Sekarang cuma infrastruktur menjadi tantangan utama. Seperti diketahui Indonesia adalah negara kepulauan sehingga untuk menuju satu area ke area lain dibatasi oleh pulau-pulau dan belum banyak infrastruktur yang dapat menunjang akses terutama ke area terpencil di Indonesia.

Target bisnis J&T Express tahun mendatang? Pengembangan bisnis dan jaringan distribusi?

Kami ingin terus meningkatkan servis level J&T Express Indonesia, pengembangan bisnis J&T Express di negara Asia Tenggara – Malaysia, Vietnam, Filipina, Thailand, Singapore, Kamboja dan ke depannya membuka jalur *cross border*. J&T Express juga akan ekspansi ke negara Asia lainnya di luar Asia Tenggara pada akhir tahun 2019.



Data Gaikindo

Diolah oleh: Antonius Sulisty

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	31,910	37.53%
2	DAIHATSU	23,676	27.85%
3	MITSUBISHI MOTORS	21,714	25.54%
4	ISUZU	4,124	4.85%
5	TOYOTA	2,050	2.41%
6	DFSK	1,062	1.25%
7	TATA MOTORS	323	0.38%
8	CHEVROLET	116	0.14%
9	HYUNDAI	43	0.05%
TOTAL PENJUALAN		85,018	100.00%

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	4,369	52.51%
2	TOYOTA	3,477	41.79%
3	NISSAN	290	3.49%
4	ISUZU	184	2.21%
5	MAZDA	1	0.01%
TOTAL PENJUALAN		8,321	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	22,259	56.30%
2	ISUZU	8,556	21.64%
3	HINO	8,084	20.45%
4	TOYOTA	578	1.46%
5	TATA MOTORS	54	0.14%
6	FAW	4	0.01%
TOTAL PENJUALAN		39,535	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	1,788	36.7%
2	HINO	1,594	32.7%
3	ISUZU	1,320	27.1%
4	UD TRUCKS	165	3.4%
5	FAW	2	0.0%
TOTAL PENJUALAN		4,869	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW >24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	8,474	65.2%
2	MITSUBISHI FUSO	1,615	12.4%
3	UD TRUCKS	1,609	12.4%
4	ISUZU	658	5.1%
5	SCANIA	339	2.6%
6	FAW	163	1.3%
7	TATA MOTORS	120	0.9%
8	MAN TRUCK	21	0.2%
TOTAL PENJUALAN		12,999	100.00%

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

NO	KATEGORI	BULAN								TOTAL PRODUKSI
		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS	
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	12,665	6,730	15,163	10,318	10,894	6,941	13,849	13,043	89,603
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	7,126	7,076	6,844	5,030	4,366	3,344	5,306	5,235	44,327
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	675	947	749	723	591	431	607	630	5,353
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	2,533	2,022	1,805	1,344	1,202	830	1,432	1,085	12,253
	TOTAL PRODUKSI	22,999	16,775	24,561	17,415	17,053	11,546	21,194	19,993	151,536

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-AGUSTUS 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-AGUSTUS 2019	JANUARI-AGUSTUS 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	85,018	92,654	(7,636)	-8%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	8,321	10,832	(2,511)	-23%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	39,535	50,126	(10,591)	-21%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	4,869	4,375	494	11%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	12,999	19,118	(6,119)	-32%

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-AGUSTUS 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-AGUSTUS 2019	JANUARI-AGUSTUS 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	85,518	88,996	(3,478)	-4%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	8,425	9,869	(1,444)	-15%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	38,742	46,673	(7,931)	-17%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	4,549	4,603	(54)	-1%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	12,844	18,774	(5,930)	-32%

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-AGUSTUS 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-AGUSTUS 2019	JANUARI-AGUSTUS 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	89,603	107,165	(17,562)	-16%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	0%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	44,327	55,962	(11,635)	-21%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	5,353	6,224	(871)	-14%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	12,253	17,643	(5,390)	-31%



Mercedes-Benz Axor 2528 CH Line-up Baru untuk Pertambangan

Teks: Antonius Sulistyio. / Ilustrasi Foto : - Mercedes-Benz Axor 2528 CH



PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia (DCVI), agen tunggal penjualan resmi truk Mercedes-Benz di Indonesia, menambahkan *line-up* truk *heavy-duty* besutannya di sektor tambang dengan meluncurkan Mercedes-Benz Axor 2528 CH. Sebelumnya, DCVI telah merilis seri Axor 3336 K untuk pertambangan pada 2017. Model baru dari varian Axor ini merupakan pengembangan dari Axor 2528 C yang diperkenalkan pertama kali pada pertengahan Maret 2017, dan pada akhir Agustus 2017 mulai diproduksi massal di pabrik perakitan Mercedes-Benz Wanaherang, Bogor.

President Director DCVI, Jung Woo Park mengatakan, Axor telah menjadi truk *heavy-duty* unggulan Mercedes-Benz di Indonesia. Menurutnya, hanya dalam waktu dua tahun setelah peluncuran perdananya di Indonesia, varian Axor telah mendapat apresiasi oleh konsumen truk Mercedes-Benz dari berbagai industri. "Kami berusaha melengkapi *line-up* Mercedes-Benz Axor untuk penggunaan di sektor pertambangan, dengan menyesuaikan berbagai fitur dan spesifikasi sesuai dengan karakteristik lingkungan dan medan di Indonesia," katanya.

Menurut Jung Woo Park, pihaknya melihat peluang dalam sektor pertambangan yang di antaranya diisi oleh truk dengan spesifikasi terlalu rendah atau terlalu tinggi. "Oleh karena itu kami menghadirkan Mercedes-Benz Axor 2528 CH, dengan kapasitas dan performa yang berada di antara kedua kategori tersebut. Sehingga model ini dapat menjadi pilihan terbaik bagi pelanggan untuk berkembang lebih cepat, dengan produk yang sesuai dengan kebutuhannya," ujarnya.

Axor 2528 CH dilengkapi ban model *tube-type* diameter 18 inci, dengan spesifikasi *mining lug* yang sesuai untuk armada angkutan pertambangan. Selain itu, model ini juga telah dilengkapi *hub reduction* di sumbu belakangnya, yang bermanfaat untuk meningkatkan daya tahan komponen-komponen di dalam sumbu penggerak roda dalam kondisi pengoperasian di medan berat. Serta dimodali kemampuan menanjak yang lebih besar dari model Axor 2528 C, dengan tingkat rasio akhir menjadi 6,18 dari sebelumnya 5,375. Sehingga menghasilkan *running gradeability* lebih besar, yakni 80 persen dibandingkan Axor 2528 C yang kemampuan menanjaknya (*crawler*) hanya 76 persen.

Triton Generasi VI Resmi Dipasarkan di Indonesia

Teks: Antonius Sulistyio • Ilustrasi Foto: Mitsubishi New Triton

Mitsubishi New Triton resmi dijual di Indonesia melalui PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Sales Indonesia (MMKSI) selaku distributor resmi kendaraan penumpang dan niaga ringan Mitsubishi di Indonesia dari Mitsubishi Motors Corporation (MMC). Kelahiran New Triton diawali dengan *world premiere* di Bangkok, Thailand pada awal November 2018. Varian ini merupakan generasi keenam sejak kelahiran generasi pertama pada September 1978, yang saat itu bernama Forte khusus untuk pasar domestik Jepang.

"Setelah di-*launching* pada saat GIIAS 2019 di BSD beberapa waktu lalu, kami langsung mensosialisasikan New Triton ke tiga kota besar, yaitu Jakarta, Balikpapan, dan Pekanbaru," kata Imam Choeru Cahya, *Executive General Manager of Sales and Marketing Division* MMKSI. Tiga kota besar tadi, kata Imam, merupakan pasar terbesar Triton selama ini di Tanah Air. "Kota Pekanbaru dan wilayah Riau menjadi salah satu wilayah penting untuk model Triton yang dominasi konsumen *fleet* di sektor perkebunan serta minyak dan gas. Sementara

untuk wilayah Balikpapan, kontribusi terbesar dari konsumen di sektor pertambangan batu bara dan perkebunan sawit. Sedangkan Jakarta dan sekitarnya menjadi pusat dari perusahaan-perusahaan yang banyak beroperasi di Riau termasuk Pekanbaru dan Balikpapan," ujarnya menjelaskan.

Sementara itu, menurut pendapat dari pereli legendaris juara Paris Dakar, Hiroshi Masuoka, dirinya telah memercayai dan mengandalkan Triton sejak tahun 1980-an. "Saya mengapresiasi dan sejak tahun 1987 Mitsubishi sudah melanjutkan pengembangan teknologi kendaraan melalui beberapa pengalaman yang saya gunakan, yaitu motorsport sebagai *challenging* untuk saya. Dalam kondisi apa



Volvo Trucks Indonesia Luncurkan Truk Trans Jawa

Teks: Antonius Sulisty • Ilustrasi Foto: Volvo FM 440 6x2T



Volvo Trucks Indonesia bersama PT Indotruck Utama selaku *authorized distributor* Volvo Trucks and Bus di Tanah Air, resmi memasarkan varian terbaru dari seri FM dengan meluncurkan Volvo FM 440 6x2T dalam acara bertema *New Product Celebration* (11/9) di Jakarta. Model ini di-branding sebagai truk Trans Jawa, lantaran membidik angkutan logistik jalur tol Trans Jawa.

Managing Director Volvo Trucks Indonesia, Jurn Terpstra mengatakan, pertumbuhan infrastruktur dalam beberapa tahun belakangan ini berpotensi meningkatkan kebutuhan pasar kendaraan komersial. "Khususnya kebutuhan akan truk *heavy duty* mengingat pertumbuhan infrastruktur jalan ton yang positif, seperti tol Trans Jawa dan tol Trans Sumatera yang akan tersambung beberapa tahun lagi," kata Jurn.

Seri FM 440 dengan kabin model *sleeper* ini dibekali kapasitas tangki utama yang mampu menampung bahan bakar hingga 450 liter. Mengingat peruntukannya untuk angkutan jarak jauh, bisa ditambahkan tangki opsional kapasitas maksimum 300 liter yang posisinya menggantikan ban cadangan di sisi kiri.

Truk ini menggunakan tipe mesin D13 6-silinder segaris *turbo-charged intercooler* dengan standar Euro III. Performa mesin berkapasitas 13.000 cc ini mampu menghasilkan tenaga maksimum 440 dk pada putaran mesin 1.400-1.800 rpm, dan torsi puncak 2.200 Nm pada putaran 1.050-1.400 rpm. Dengan kemampuan tersebut, truk ini mampu menarik bobot kendaraan beserta angkutannya hingga 56 ton.

Guna meningkatkan efisiensi bahan bakar, Volvo FM 440 6x2 Tractor Head ini juga dilengkapi fitur *liftable tag axle* di sumbu roda paling belakang. Gunanya, ketika tidak ada muatan, roda paling belakang dapat diangkat menggunakan tombol di dasbor, untuk mengurangi jumlah roda yang bergesekan langsung dengan permukaan aspal. Sehingga beban kerja mesin lebih ringan dan berpengaruh pada konsumsi solar yang lebih efisien untuk perjalanan jarak jauh.



pun dan dalam kecepatan apa pun, mobil ini selalu dapat dikontrol sesuai keinginan pengemudinya. Sehingga hal ini membuat saya bisa menang pada tahun 2002 dan tahun 2000," ungkap Masuoka.

Menurut Masuoka, Triton terbaru ini merupakan kompilasi teknologi dari Mitsubishi selama lebih dari 40 tahun. "Menggunakan sistem *four by four* yang memberikan tunjangan kinerja maksimal di segala medan, New Triton dapat berakselerasi dengan sempurna dan saya sudah membuktikannya sendiri di kondisi jalan apa pun. Selain dibekali desain yang modern dan kokoh, New Triton juga dilengkapi fitur keamanan paling canggih di segmennya. Tidak begitu banyak kendaraan jenis pikap dan *double cabin* dirancang untuk kenyamanan yang canggih seperti New Triton. Sehingga saya pikir New Triton dikatakan sebagai *brand* yang *people drive* (yang melibatkan pengemudi)," ujarnya.

Pada Mitsubishi Triton, selama 40 tahun lebih MMC telah melakukan pengembangan yang berpusat pada konsumen dalam mobilitas secara global, dengan fokus inspirasi yang melibatkan pengemudi pada tingkat yang lebih mendalam dan secara emosional. MMC mendedikasikan New Triton lebih dari sekadar mobil sebagai sarana transportasi, namun juga sebagai sesuatu hal yang dapat meningkatkan kualitas hidup bagi masyarakat Indonesia.

New Triton tersedia dalam enam varian dengan harga untuk wilayah Jakarta (OTR Jakarta) Rp 480,5 juta untuk tipe Ultimate AT DC 4WD, Exceed MT DC 4WD Rp 453 juta, GLS MT DC 4WD Rp 419 juta, HDX MT DC 4WD Rp 395,5 juta, HDX MT SC 4WD Rp 338 juta, dan GLX HR MT SC 2WD Rp 250,5 juta.



FleetSight

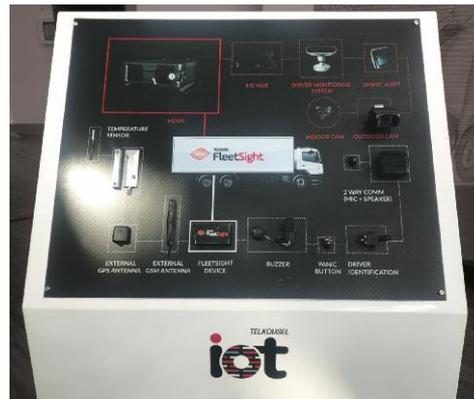
KENDALIKAN KONSUMSI BAHAN BAKAR

Teks: Abdul Wachid / Foto: Telkomsel

Operator telekomunikasi Telkomsel turut meramaikan sektor logistik dengan mengeluarkan solusi *Internet of Things* (IoT) melalui produknya FleetSight. Perangkat ini membantu transporter dalam mengelola armadanya lewat teknologi telematika berbasis satelit yang dipasang pada setiap kendaraan.

Lebih dari pelacak posisi kendaraan, FleetSight memiliki kemampuan memberi peringatan dan laporan mengenai kondisi kendaraan seperti notifikasi tentang kerusakan komponen kendaraan hingga memonitor perilaku berkendara pengemudi. "Seluruh aktivitas untuk mengetahui perilaku berbahaya pengendara bisa diketahui," kata Arif Teguh Hermawan, *General Manager Fleet* Telkomsel.

Ia menambahkan, FleetSight dapat membantu transporter mengetahui produktivitas setiap armada yang dimiliki. Sebab melalui fitur-fitur yang ada, transporter bisa mengawasi konsumsi bahan bakar dan jangka waktu parkir setiap kendaraan saat pengemudi sedang rehat. Transporter pun dapat



mengevaluasi rute lama, kemudian memilih rute-rute yang dianggap paling efektif dilewati.

Sejauh ini FleetSight telah bekerjasama dengan PT Pertamina Patra Niaga, anak perusa-

haan PT Pertamina yang membidangi lini usaha logistik dan distribusi Bahan Bakar Minyak (BBM). Diperkirakan sebanyak 1.800 truk tangki Pertamina akan dilengkapi layanan FleetSight. Di tingkat daerah, FleetSight, juga telah digunakan Pemerintah Kota Makasar untuk memantau armada pengangkut sampah miliknya.

Smart Ads

KURANGI BEBAN CICILAN ARMADA

Teks: Abdul Wachid / On-Trucks



PT Phos Tekno Indonesia, perusahaan yang membawahi *trucking online*, yakni On-Trucks akhir tahun ini berencana meluncurkan jasa iklan berbasis angkutan logistik. Aplikasi ini dinamai 'Smart Ads', sebuah layanan untuk memfasilitasi pengguna iklan menampilkan *brand* atau penawaran produknya melalui media badan kendaraan barang.

"Ini *marketplace advertising*. Jadi kita mempertemukan *customer* yang ingin mengiklan melalui media truk dengan melakukan *branding* di bodi kendaraannya. Untuk melakukan itu kami telah bekerja sama dengan agensi atau vendor terkait," kata Pradita Mutaqin, *Corporate Secretary* On-Trucks.

Ia menambahkan, pemilik kendaraan yang berminat gabung cukup menyediakan armada. Segala hal urusan operasional, seperti pemasangan *branding* produk sampai pajak periklanan semua ditangani pihak On-Trucks.

Nantinya pemilik kendaraan akan mendapatkan bagi hasil dari penggunaan armadanya. Jenis kendaraan yang bisa bergabung disyaratkan mobil box atau truk yang menggunakan karoseri box mulai dari kendaraan kelas engkel hingga tronton bisa bergabung dengan Smart Ads.

"Ini sangat membantu untuk pemilik armada yang truknya kurang produktif tapi masih menanggung beban cicilan kendaraan. Atau pun bagi pemilik kendaraan yang tak ada beban kredit tapi margin keuntungan dari bisnisnya masih tipis. Dengan gabung Smart Ads bisa dapat pendapatan tambahan," ujarnya.

Fuwa Khitch Axle FD24

SETARA PRODUK EUROPA

Teks: Abdul Wachid/ Foto: Fuwa Khitch

Sumbu roda pada truk memiliki peran vital untuk menahan beban muatan yang diangkut terlebih jika digunakan untuk mengangkut komoditas tambang sebuah truk perlu menggunakan sumbu roda atau axle yang kokoh. Salah satu yang meramaikan pasar axle dalam negeri saat ini adalah Fuwa Khitch.

Melalui PT Indolorry Internasional sebagai distributor utama, Fuwa Khitch sejak tujuh tahun terakhir telah memasarkan Axle FD24. Produk ini per axle mampu menahan beban muatan 20 ton. Jika diaplikasikan dalam sebuah trailer dengan empat sumbu roda, Fuwa Khitch bisa mengangkut muatan hingga 120 ton. Axle FD24 memiliki lima varian dengan *track length* (millimeter) yang beragam, yakni 2320, 2520, 2550, 2750 dan 2850.

"Meski diproduksi di Tiongkok, secara teknologi produk ini mengadopsi Khitch. Sebab bukan rahasia umum lagi soal standar produk tambang kiblatnya ke Australia. Jadi secara mutu kami sudah setara dengan produk Eropa lainnya. Bahkan produk kami secara harga lebih kompetitif 20 persen ketimbang kompetitor," Asep Wahyudy, *National Sales Manager* PT PT Indolorry Internasional.

Saat ini populasi terbesar produk Fuwa Khitch sekarang terbesar ada di Adaro Energy. Merek dagang ini merupakan gabungan dua merek, yakni Fuwa dan Khitch. Fuwa adalah merek dagang asal Tiongkok memasuki pasar Asia Tenggara



dengan cara mengakuisisi Khitch, brand asal Australia.

"Yang paling laris Axle FD24 dengan varian 2550 millimeter. Total sekarang populasi axle Fuwa Khitch hampir ribuan unit terbanyak di sektor tambang. Karena memang itu pasar kami. Kami memang cenderung langsung ke *end user*, walaupun perusahaan karoseri menjadi market kami juga," tambahnya.

BG Cooling System

CEGAH OVERHEAT SAAT JALAN JAUH

Teks: Abdul Wachid / BG Indonesia

Kendaraan angkutan barang tak jarang mengalami *overheat* setelah melewati perjalanan jauh atau ketika muatan melebihi batas. Hal ini disebabkan banyak faktor, termasuk kebiasaan pemilik truk yang masih memakai air biasa untuk pendinginan radiator. Padahal, kemampuan air dalam mendinginkan mesin sangat terbatas, terlebih jika air yang digunakan tidak jernih dapat meninggalkan deposit dan menimbulkan korosi.

"Para sopir biasanya hanya menggunakan air kran, ini berisiko sebab air tersebut meninggalkan deposit dalam radiator. Ketika deposit tertinggal banyak bisa mengurangi *heat transfer*, mesin jadi cepat panas. Harusnya kan menggunakan *coolant* supaya penguapan bisa berkurang," ucap Judi Pangestu, Direktur BG Indonesia, perusahaan distributor BG Products.



menimbulkan korosi. Kemudian, dapat mempercepat *heat transfer* sehingga mencegah terjadinya *overheat* pada mesin.

"Tentu ketika panas kendaraan lebih stabil akan berpengaruh pada performa berkendara. Misalnya di kendaraan ada AC, suhu udaranya akan lebih dingin. Jadi pengemudi tidak perlu khawatir lagi ketika berkendara jauh karena takut *overheat*," ujarnya.

Ia mengatakan, pihaknya memiliki dua produk sekaligus yang dikhususkan untuk radiator, yaitu Cooling System Cleaner dan Super Cool. Untuk Cooling System Cleaner, produk ini memiliki kemampuan membersihkan deposit mineral yang muncul di dalam radiator. Dalam penggunaannya pemilik armada tak perlu lagi melakukan pembilasan.

Sementara Super Cool, merupakan zat aditif yang bisa meningkatkan proteksi terhadap karat atau zat-zat yang bisa



Indeks Harga Truk Bekas

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

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

Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 120 juta-Rp 125 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 135 juta-Rp 150 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 155 juta-Rp 160 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2016	Rp 135 juta-Rp 145 juta
Isuzu Elf	NKR 71 LWB	2016	Rp 205 juta-Rp 210 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 230 juta-Rp 235 juta
Isuzu Giga	FVZ34P 285PS	2012	Rp 330 juta-Rp 340 juta
Isuzu Giga	FVM240 240PS	2012	Rp 315 juta-Rp 350 juta
Isuzu Giga	FTR90S 210PS	2014	Rp 280 juta-Rp 295 juta
Isuzu Giga	FVM34Q 240PS	2014	Rp 345 juta-Rp 385 juta
Isuzu Giga	FVM34W 240PS	2015	Rp 390 juta-Rp 400 juta
Isuzu Giga	FVR34P 240PS	2016	Rp 420 juta-Rp 440 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 140 juta-Rp 145 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 150 juta-Rp 160 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 180 juta-Rp 205 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2013	Rp 195 juta-Rp 215 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 136PS HD-L	2013	Rp 200 juta-Rp 220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2014	Rp 205 juta-Rp 215 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2015	Rp 210 juta-Rp 220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2016	Rp 220 juta-Rp 230 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2017	Rp 290 juta-Rp 300 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2006	Rp 240 juta-Rp 260 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2011	Rp 315 juta-Rp 330 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517	2012	Rp 335 juta-Rp 340 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2012	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Mitsubishi Fuso	FN 627	2012	Rp 800 juta-Rp 830 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2012	Rp 340 juta-Rp 350 juta

Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 550 juta-Rp 580 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 590 juta-Rp 600 juta
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 60 juta-Rp 65 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 65 juta-Rp 70 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 75 juta-Rp 85 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 80 juta-Rp 90 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 90 juta-Rp 95 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 110 juta-Rp 115 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 115 juta-Rp 125 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 130 juta-Rp 135 juta
Toyota Dyna	130 XT	2012	Rp 125 juta-Rp 135 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 150 juta-Rp 170 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 140 juta-Rp 145 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 190 juta-Rp 210 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 210 juta-Rp 225 juta
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 215 juta-Rp 230 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 250 juta-Rp 275 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 260 juta-Rp 270 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 255 juta-Rp 265 juta
UD Trucks	PK260CT	2009	Rp 250 juta-Rp 270 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 280 juta-Rp 290 juta
UD Trucks	PK 215	2010	Rp 295 juta-Rp 310 juta
UD Trucks	PK260CT	2013	Rp 385 juta-Rp 400 juta
UD Trucks	PK260CT	2014	Rp 430 juta-Rp 450 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 640 juta-Rp 665 juta

CATATAN :Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan tanggal 19 September 2019. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik unit truk bekas di Jabotabek, Jawa Timur, Sumatera. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.



INSPEKSI REM TROMOL

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Sebagian besar pabrikan kendaraan menyarankan untuk inspeksi rem sebagai bagian dari servis rutin. Inspeksi rem dimulai dengan menjalankan kendaraan jarak pendek, dan melibatkan mata dan telinga mekanik. "Pengemudi menginjak pedal rem dan melaporkan apa saja yang dirasakan saat mengerem. Dengarkan bunyi mekanis yang tidak lazim. Kaki pengemudi mungkin merasakan ada guncangan bahwa ada tromol yang simetris atau injakan rem yang terasa keras. Hal-hal seperti ini terjadi, pengemudi perlu mengonsultasikan ke mekanik perusahaan," kata Suteja Sarmidin Asisten Kepala Bengkel Truno Madyo Gresik.

Kinerja sistem rem yang konsisten dan andal tergantung pada pemeliharaan sistem rem. Penting sekali dilakukan inspeksi terhadap sistem rem secara teratur. Dengan menjalankan program inspeksi sistem rem secara benar, perusahaan sudah melakukan penghematan biaya operasional. "Downtime dapat dikurangi dengan menemukan masalah sebelum terjadi. Meskipun tidak perlu menyiapkan waktu khusus untuk inspeksi visual, tetap disarankan membuat prosedur inspeksi yang teratur dan menyeluruh untuk memastikan kinerja rem yang konsisten dan andal," tambahnya.

Berikut beberapa masalah yang sering terjadi dan gejala kerusakan rem bisa ditemukan selama inspeksi rem.

Tromol Retak

Saat memeriksa tromol, ada celah yang cukup dalam pada permukaan tromol. Kondisi ini disebabkan oleh panas yang berlebihan. Jika ini terjadi, tromol harus segera diganti.

Retak pada tromol dapat mengindikasikan bahwa sistem rem atau tromol tidak bisa melakukan fungsinya dengan baik. Kondisi ini juga disebabkan karena gaya mengemudi. Jika masalah ini terjadi, tromol harus diperiksa keselarasannya dan kedalaman akibat gesekan kampas rem. Jika masalah ini muncul pada tromol baru, penyebabnya mungkin karena kesalahan penanganan.

Retakan Halus

Munculnya retakan halus karena pada permukaan tromol terjadi panas yang tinggi. Panas yang tinggi dan tidak lazim bisa memengaruhi kinerja rem. Panas pada tromol terjadi karena keausan dini, awalnya terbentuk sebagai hasil dari proses pengereman normal. Kondisi panas dapat berkembang dari waktu ke waktu menjadi retakan pada permukaan pengereman. Ini tergantung pada faktor-faktor seperti keselarasan sistem rem, dan seberapa kuat pedal rem diinjak oleh pengemudi. Panas normal boleh saja terjadi asalkan tidak ditemukan retakan halus yang menyebar.

Bercak *Grease* yang Mengering

Kondisi ini ditunjukkan area gelap pada permukaan pengereman. Bisa saja bersumber dari oli, *grease*, dan kontaminan. Kondisi ini kemungkinan besar disebabkan oleh sistem pelumasan yang bermasalah atau fungsi *part* S-Cam yang tidak baik.

Untuk memperbaiki masalah, sumber bercak harus ditemukan dan diperbaiki untuk menghilangkan kebocoran. Lepaskan seluruh komponen rem dan bersihkan setiap komponen dengan seksama.

Permukaan Tromol tidak Rata

Masalah ini dapat diindikasikan dengan bintik-bintik padat berwarna gelap yang agak meninggi pada permukaan pengereman dengan keausan yang tidak merata. Masalah ini dapat diindikasikan ada sedikit getaran atau denyut halus ketika mengerem.

Kondisi ini menunjukkan bahwa tromol mengalami paparan suhu sangat tinggi yang disebabkan oleh sistem rem yang tidak selaras atau rem seret. Temperatur yang sangat tinggi menyebabkan perubahan struktural pada material tromol yang membuat tromol rentan retak.

Jika kondisi ini terjadi, tromol harus diganti. Bantalan rem harus diperiksa dari keausan yang tidak rata dan diganti jika perlu. Setelah mengganti tromol rem, seluruh sistem rem harus diperiksa untuk mendapatkan keselarasan yang tepat antara roda truk dan trailer.



Dimensi Tromol Berubah

Masalah ini ditunjukkan oleh tampilan tromol yang lekuk atau lonjong pada permukaan pengereman dan tampak keausan dini yang berlebihan. Jika goresan sangat parah dan dimensi tromol menyimpang jauh dari batasan yang disarankan, maka tromol harus diganti.

Setelah memasang kembali komponen rem, disarankan untuk memeriksa sistem rem untuk menentukan apakah ada material abrasif yang berlebihan yang masuk dan terbentuk di atas permukaan rem tromol.

Warna Kebiruan pada Permukaan Tromol

Sebuah tromol yang menunjukkan ada area kebiruan, artinya logam mengalami suhu yang sangat tinggi. Kondisi ini dapat disebabkan oleh pengereman keras yang terus-menerus, ketidakselarasan sistem rem, atau pegas balik yang tidak berfungsi dengan baik. Tidak perlu mengganti tromol selama masih dalam toleransi yang diizinkan.

Untuk memperbaiki masalah ini, sistem rem harus diperiksa untuk mendapatkan keselarasan yang tepat. Periksa fungsi komponen pegas apakah ada yang lemah atau rusak. Rem harus diperiksa, dibersihkan dengan tepat. Jika kondisi ini dibiarkan tidak terselesaikan, ini dapat memperburuk tromol hingga akhirnya menyebabkan tromol retak.

Tromol yang Mengilap

Tromol yang mengilap dapat diidentifikasi pada permukaan tromol yang halus dan licin seperti cermin. Masalah ini dapat dibersihkan dengan mengamplas permukaan pengereman dengan kain ampelas kasar. Periksa juga apakah ada masalah pada keselarasan roda. Kampas juga harus diperiksa untuk memastikan bahwa toleransi jarak sudah benar. Berikan pelumas pada *slack adjuster* agar kinerjanya lebih gesit.



Goresan pada Tepi Tromol

Jika terjadi keausan yang berlebihan di sepanjang sisi permukaan pengereman atau di area yang bertepatan dengan lubang baut, sistem rem harus diperiksa untuk memastikan bahwa tidak ada penumpukan material abrasif.

Penyebab paling umum dari masalah ini adalah penumpukan material abrasif, baik dari debu atau kontaminan padat. Jika pelindung debu terpasang dan masalah tetap terjadi, lepaskan pelindung bagian bawah agar kotoran bisa lebih mudah keluar dari sistem pengereman.

Jika masalah terjadi karena memang pelindung debu tidak ada, pasang pelindung debu untuk membatasi material asing memasuki sistem pengereman. Tromol rem juga harus diperiksa secara rinci. Jika diameter permukaan pengereman melebihi toleransi maksimum yang diijinkan, tromol rem harus diganti.

Tromol Berubah Bentuk

Kondisi ini tampak ketika diameter tromol diukur menunjukkan variasi hasil pengukuran pada titik yang berbeda di sekitar permukaan pengereman. Selain itu, pada kampas rem tampak keausan dini terjadi pada satu sisi saja daripada sisi yang lain. Distorsi tromol ini sebagai akibat dari panas berlebihan, yang dihasilkan ketika mengerem. Atau teknik penyimpanan tromol di gudang yang tidak tepat. Penyebab lain yang mungkin terjadi adalah prosedur bongkar pasang tromol yang tidak benar akibat pengencangan yang terlalu keras selama *maintenance wheel-end*.

Jika diameter permukaan pengereman tromol berada dalam batas yang diizinkan, tromol masih bisa dipakai. Jika diameter tromol melewati batasan yang disarankan, tromol harus diganti.



TABEL TROUBLESHOOTER REM TROMOL

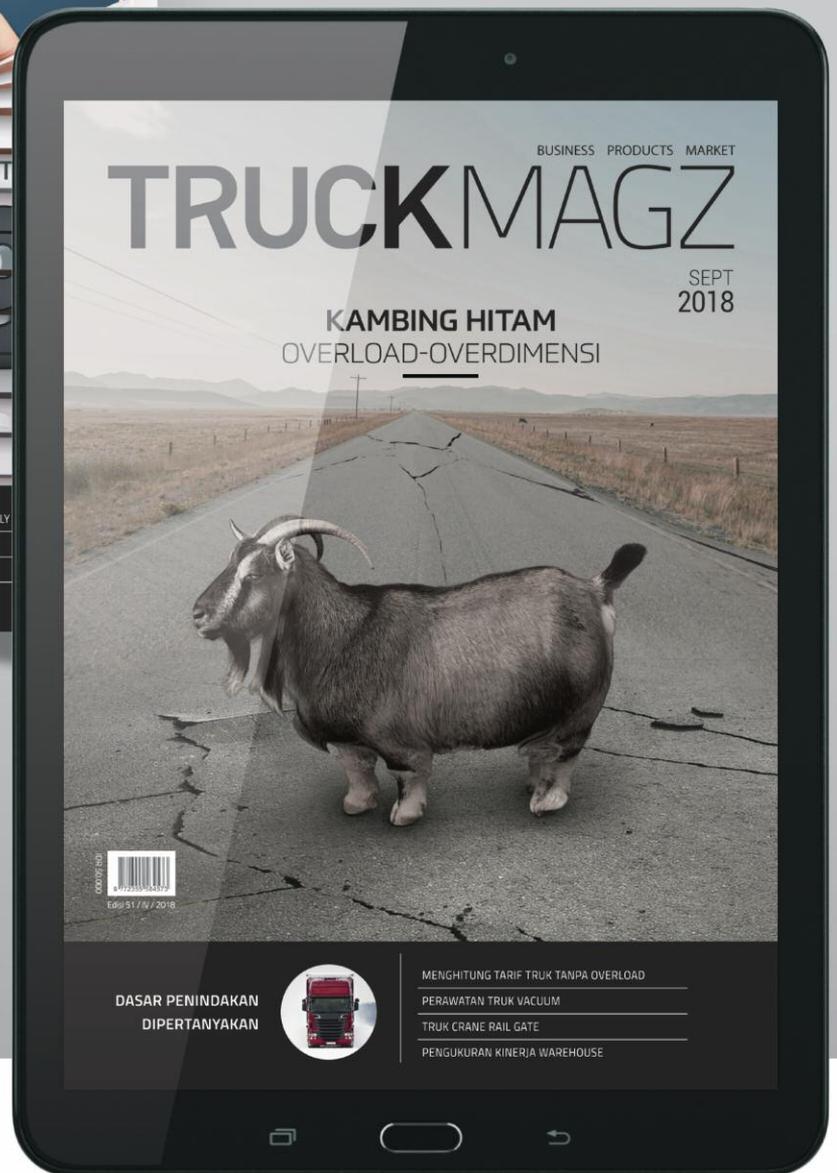
Keluhan	Masalah	Solusi
<p>Pengemudi mengeluh rem tertarik ke samping, sehingga menyebabkan truk berbelok ke kiri atau ke kanan.</p>	<p>Tertarik ke kiri atau ke kanan ketika mengerem dapat disebabkan karena area pengereman yang tidak merata atau karena sistem pengereman yang tidak se-laras. Selain itu, ada komponen rem yang tidak berfungsi dengan baik.</p>	<p>Ketika masalah ini terjadi, sistem pengereman harus diperiksa untuk memastikan bahwa semua rem berfungsi. Periksa slack adjuster untuk memastikan bahwa alat berfungsi dengan baik dan berada pada jarak yang tepat antara kampas dan permukaan pengereman. Setiap kampas harus diperiksa apakah ada kampas rem yang aus atau rusak. Tromol harus diperiksa dari keausan atau kerusakan spesifik pada permukaan pengereman. Tromol juga harus diperiksa untuk mengetahui goresan karena benda asing.</p>
<p>Pengemudi mengeluh bunyi bising yang berlebihan atau logam yang bergesekan saat mengerem.</p>	<p>Masalah-masalah ini dapat disebabkan oleh satu atau lebih dari masalah seperti tromol berwarna kebiruan, kondisi permukaan tromol kasar, hingga tromol mengilap karena gesekan kedua logam. Penyebab lain bisa karena tromol tidak simetris, dimensi tromol tidak proporsional, komponen rem yang aus atau rusak, atau ada benda asing di dalam tromol.</p>	<p>Tromol harus dilepas dan diperiksa keberadaannya. Sehingga penyebab bisa lebih jelas. Tindakan korektif yang tepat adalah menemukan sumber masalah.</p>
<p>Pengemudi mengeluh masalah rem kurang pakem. Gaya pengereman berkurang atau rem hampir tidak bisa menghentikan kendaraan.</p>	<p>Seiring berjalannya waktu kampas rem akan menipis dan bisa lebih cepat habis ketika berada dalam suhu tinggi yang lama, contohnya karena sering mengerem dari kecepatan tinggi atau sering menginjak pedal terlalu kuat dalam rentang waktu yang pendek.</p> <p>Masalah ini dapat disebabkan oleh lapisan permukaan tromol yang mengalami kerusakan struktur karena terpapar suhu tinggi dalam waktu yang lama. Kampas rem menipis secara bertahap sehingga lama-lama pengemudi perlu memberikan tekanan lebih ketika mengerem.</p> <p>Penipisan lapisan dan permukaan pengereman menyebabkan berkurangnya daya pengereman.</p>	<p>Periksa sistem pengereman untuk memastikan bahwa seluruh sistem normal dan semua rem berfungsi dengan baik.</p> <p>Periksa masing-masing tromol rem untuk mengetahui adanya goresan, warna kebiruan, atau tromol yang tidak simetris. Penyebab lain bisa dikarenakan tromol yang terlalu besar, lapisan yang aus atau tidak rata.</p> <p>Periksa tromol apakah ada noda grease atau oli. Jika ada noda oli, bersihkan seluruh komponen, perbaiki komponen yang rusak atau komponen menyebabkan yang kebocoran. Jika perlu bersihkan permukaan pengereman tromol.</p>

GO DIGITAL!



SUBSCRIBE NOW!

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



**READ TRUCKMAGZ
ON YOUR GADGET**

www.truckmagz.com

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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



Perawatan Praktis Sistem Udara untuk Rem

Teks : Sigit Andriyono • Foto : Giovanni Versandi

Kerusakan pada komponen sering terjadi karena operasional dan pengemudi, tetapi sesekali bisa disebabkan karena perawatan. “Justru kesalahan inilah yang menyebabkan *downtime* tak terencana dan berujung pada pembengkakan biaya.

Tetapi itu bisa dihindari dengan mematuhi petunjuk perawatan,” kata Yoni Farhan Kepala Bengkel Taman Tunggal Driyorejo.

Berikut adalah beberapa tips yang dapat mencegah *air system* dan komponen rem rusak karena perawatan yang tidak tepat serta pengoperasian yang kurang baik.

Air Dryer

Sesuai namanya ini adalah perangkat untuk membuang uap air dari sistem rem. Adanya kelembaban dalam sistem udara terkompresi, ini bukan pertanda baik. "Hal ini dapat menyebabkan korosi dan mengurangi efektivitas pelumasan. Air bercampur dengan oli aerosol dapat merusak katup dan merusak *seal* dan bisa memengaruhi segalanya, mulai dari kinerja rem hingga transmisi," tambahnya.

Ketika air tidak bisa keluar dari tangki, kebanyakan mekanik berasumsi itu ada masalah dengan pengering. Namun, sering kali ada faktor-faktor lain ikut berperan dan pengering itu sendiri bukanlah penyebabnya. "Misalnya lokasi pengering dari kompresor. Ini cukup penting tetapi tidak selalu dipertimbangkan dengan baik. Pengering dipasang di bawah kap, mungkin karena perbedaan suhu yang diperlukan sehingga katup tidak terlalu dingin untuk membuang uap panas. Kinerjanya menjadi terganggu karena faktor konstruksi dan sirkulasi udara. Aliran udara yang tidak semestinya bisa terjadi karena selang yang tidak rapi atau pemasangan aksesoris di sekitar *air dryer*," terang Yoni.

Kompresor

Air yang terperangkap di dalam tangki udara mungkin juga merupakan hasil dari ketidaksesuaian antara *output* kompresor dan kapasitas pengering udara, terutama dalam sistem yang dilengkapi dengan kompresor yang lebih besar untuk memenuhi permintaan tekanan angin yang tinggi.

"Jika terlalu banyak tekanan angin, siklus pengisian dan pembersihan *dryer* mungkin tidak maksimal karena kompresor bekerja terus-menerus dan *dryer* tidak membersihkan kelembaban secara sempurna. Dalam kasus seperti ini, kendaraan mungkin membutuhkan pengering tambahan," katanya.

Jika sistem mengalami kesulitan maka menciptakan tekanan udara. "Memasang beberapa pengering dengan koneksi multi ke beberapa peralatan dan selang yang terhubung. Ketika inspeksi, kadang akan menemukan celah kecil di selang udara, dan karbon yang menyumbat saluran pembuangan. Tak satu pun dari masalah tersebut yang membutuhkan penggantian kompresor atau *air dryer*," jelasnya.

Automatic Slack Adjuster

"Pada rem yang merupakan rangkaian dengan *wheel end, automatic slack adjuster* bisa menjadi masalah jika tidak dirawat dengan baik. Banyak rem yang bermasalah dengan *slack* yang akhirnya harus diganti. Tetapi setelah diperiksa nyatanya komponen ini tidak dilumasi dengan benar," kata Yoni.

"Ketika seseorang mengabaikan perawatan preventif yang sederhana, seperti halnya *grease* di dalam *slack* akan menjadi keras karena penumpukan kontaminan. Kontaminan akan mengubah *grease* menjadi padat sehingga tidak bisa berfungsi sebagaimana mestinya," tambahnya.

Melumasi *slack* memiliki tujuan penting. *Pertama*, memaksa *grease* baru untuk membersihkan *grease* lama, bersama dengan air atau kontaminan dan melindungi rangkaian *gear* internal, kopling, dan komponen *adjuster* lainnya dari keausan. Keduanya untuk mempertahankan pergerakan rem yang benar dan memberikan kinerja yang optimal. "Yang diperlukan hanyalah menyuntikkan *grease* baru melalui *fitting*. Ketika disuntikkan akan terlihat *grease* lama keluar dari lubang pembersihan di *boot* karet. Teruskan itu sampai mulai melihat *grease* baru. Itu adalah pertanda *grease* baru telah mengganti *grease* lama," kata Yoni.

Rem Angin

Perawatan yang tepat sangat berarti untuk kinerja rem angin. Kesalahan pemilihan bantalan pengganti *aftermarket* dapat memiliki konsekuensi besar. Artinya, gesekan yang terlalu agresif dapat menyebabkan ketegangan atau panas tinggi. Beberapa produk *aftermarket* memengaruhi kinerja pegas. Kampas yang lebih lunak dapat merusak tromol. Dalam jangka panjang, ini dapat menyebabkan kerusakan perangkat lain di luar rem.

Yoni juga menekankan pentingnya pemeliharaan preventif dan inspeksi rutin, termasuk memeriksa dan mengukur gesekan rem terutama untuk ketebalan kampasnya. Untuk memeriksa kemampuan geser dan memastikan bekerja optimal, penting juga menjaga tromol bebas pertikel asing yang mungkin masuk.

Sistem rem angin untuk truk membutuhkan beberapa katup pneumatik untuk memenuhi standar. Inovasi yang ada sekarang sudah sangat disesuaikan dengan berbagai aksesoris yang menggunakan pasokan udara terkompresi yang sama, seperti *axle lift*. Sering ada komponen lain yang juga menggunakan tekanan udara. Selain *antilock brake system*, beberapa *part* transmisi manual bergantung pada kontrol pneumatik, seperti halnya kontrol emisi.

Air System Valve

Dengan beragam jenis dan aplikasi katup dalam sistem udara, masalah bisa muncul dari mana saja. Masalah paling umum yang ditakutkan adalah kebocoran. Kebocoran ini bisa diinspeksi dari bunyi desis angin yang terdengar. "Pemeriksaannya bisa lebih pasti dengan menggunakan larutan sabun dengan melihat gelembung pada area yang dicurigai bocor. Ini cara paling efektif membantu menentukan kebocoran dan frekuensi gelembung akan membantu menentukan tingkat keparahannya," jelas Yoni.

Dalam kasus lain, ada beberapa katup dasbor yang memiliki tekanan dan ini terletak di sekitar kaki pengemudi karena posisinya cukup rentan jelas fungsinya bisa terganggu. "Katup yang dikontrol oleh kaki, seperti pedal terasa longgar, atau jarak bebas terlalu besar. Ini mungkin ada masalah katup yang perlu dibereskan," ujar Yoni.

Untuk menentukan masalah katup yang lebih dalam di dalam sistem dan tidak mudah diakses, Yoni menekankan untuk memeriksa masalah dari sistemnya terlebih dahulu. Apa yang dilakukan kendaraan dan tidak biasa dilakukan? Dari inspeksi lakukan pemeriksaan untuk mempersempit lokasi katup yang mungkin bermasalah. Jika yakin sudah waktunya untuk mengganti katup, awali dengan mengeringkan perangkat sistem udara dan tangki sebelum membuka semuanya.



Tangki udara menyimpan kebutuhan udara bertekanan untuk sistem rem



Pipeline sistem udara pada rem

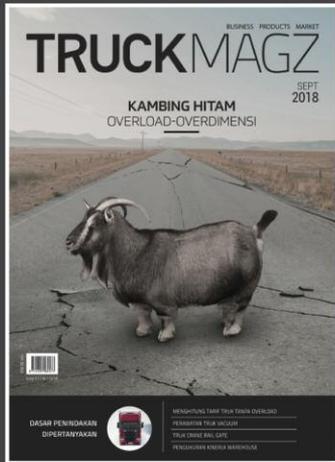
Berikut tips penggantian katup

- Selalu ikuti buku manual untuk memastikan penanganan yang tepat dari setiap spesifikasi komponen untuk kendaraan tertentu.
- Bilamana memungkinkan, ganti katup dengan kelengkapannya sebelum memasangnya di mesin. Jika katup memiliki komponen pendukung yang sudah termasuk dalam rangkaian sebelumnya, gunakan itu untuk menahannya selama proses penggantian.
- Jangan melepaskan katup dengan catut besi dan jangan menekan ulir utama katup. Mengubah bentuk katup sedikit saja akan menyebabkan penggantian pendukung lain. Ulir yang tergores atau bergelombang menyebabkan celah udara.
- Hindari menggunakan terlalu banyak *sealant* pada *fitting*. Karena banyak tidak selalu lebih baik, karena jika *sealant* masuk ke katup, dapat menyumbat dan mengganggu bagian dalam yang bergerak.
- Setelah mendapatkan posisi peletakan katup yang pas, jangan memutar ke arah sebaliknya dari posisi pengencangan. Lanjutkan dengan proses pengencangan secara perlahan.
- Posisi katup yang tepat adalah lubang pembuangan menghadap ke bawah untuk mencegah air atau kontaminasi lainnya masuk dan terkumpul di dalam.



SUBSCRIBE NOW!

TRUCKMAGZ



BIAYA PAKET LANGGANAN

■ 1 TAHUN (12 EDISI) **Rp 400.000**

■ 6 BULAN (6 EDISI) **Rp 250.000**

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

FORM BERLANGGANAN eMAGZ

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____

NAMA PERUSAHAAN : _____

JABATAN : _____

ALAMAT : _____

TELEPON / FAX / HP : _____

E-MAIL : _____

PILIHAN PAKET LANGGANAN : _____

MULAI LANGGANAN : EDISI : _____ / BULAN : _____

Tunai

Transfer

Tanggal Pembayaran _____

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

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

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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



DIPO STAR FINANCE

Solusi Kredit Otomotif



PROMO DAHSYAT! DIPO STAR FINANCE



FREE 2 INSURANCE TAHUN



TDP RP. 17 RINGAN COLT DIESEL MULAI DARI JUTA-AN*



Terdaftar & Diawasi oleh:



*Promo berlaku sampai dengan 31 Oktober 2019



@dipostarfinance



Dipo Star Finance

WWW.DIPOSTAR.COM



KAJIAN TEKNIS TRAGEDI TOL CIPULARANG

T e k s : A b d u l W a c h i d / F o t o : Y K T I



Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) terus melakukan investigasi insiden Tol Cipulang yang melibatkan 21 kendaraan di KM 91 Tol Cipularang pada awal September 2019. Kecelakaan yang mengakibatkan delapan orang meninggal tersebut disebabkan truk bermuatan tanah yang diduga mengalami gagal pengereman. Temuan awal KNKT, gagalnya pengereman disebabkan truk memuat tanah melebihi tiga lipat daripada muatan yang seharusnya.

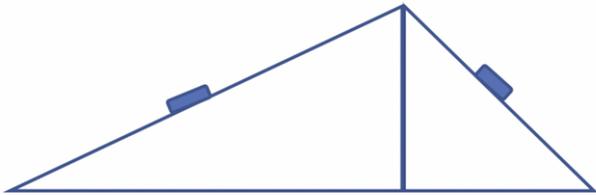
Diperkirakan hasil lengkap investigasi dari KNKT baru akan didapat beberapa bulan kemudian. Melihat kondisi tersebut, Yayasan Keselamatan Transportasi Indonesia (YKTI) telah melakukan analisa mengenai kronologi dan faktor penyebab terjadinya kecelakaan. Berdasarkan kajian YKTI, setidaknya ada tiga faktor penyebab, yakni mulai dari prasarana jalan, kendaraan, dan pengemudi. Berikut analisisnya.



Achmad Wildan

Wakil Ketua YKTI

Faktor Prasarana Jalan



Diketahui geometrik jalan pada ruas tol Cipularang pada lokasi kejadian kecelakaan merupakan jalan turunan panjang dengan gradien bervariasi antara tiga persen sampai dengan enam persen. Pengamatan YKTI, pemerintah sebenarnya telah mengatur batas kelandaian dan panjang pendakian. Tujuannya agar kendaraan terbesar dan terberat yang diizinkan melewati jalan tersebut mampu mendaki dan tidak kehilangan napas ketika di tengah jalan.

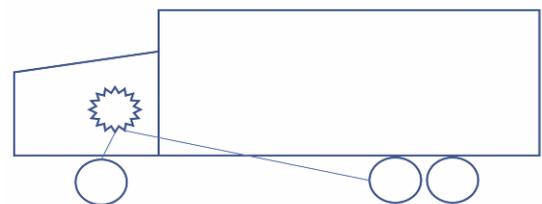
Sayangnya, aturan tersebut tidak mengatur mengenai batas maksimal panjang turunannya. Sehingga pada suatu jalan dengan gradien di atas tiga persen dengan turunan yang panjang berpotensi menyebabkan kegagalan rem atau pun tabrak depan belakang. "Misalnya kasus tanjakan Emen atau

jembatan Krettek. Kondisi medan di sana berkontribusi dalam kegagalan pengereman kendaraan yang terlibat kecelakaan," ucap Wildan, Wakil Ketua YKTI.

Faktor Kendaraan

Sistem Pengereman

Sistem pengereman dalam kendaraan bermotor dibedakan atas dua sistem, yaitu sistem rem utama (*primary brake*) yang melakukan pengereman dengan mengurangi putaran roda, sering disebut dengan *service brake*. Kemudian, sistem pembantu (*secondary brake*) yang melakukan pengereman dengan mengurangi putaran mesin, terdiri atas *engine brake* dan *exhaust brake*.

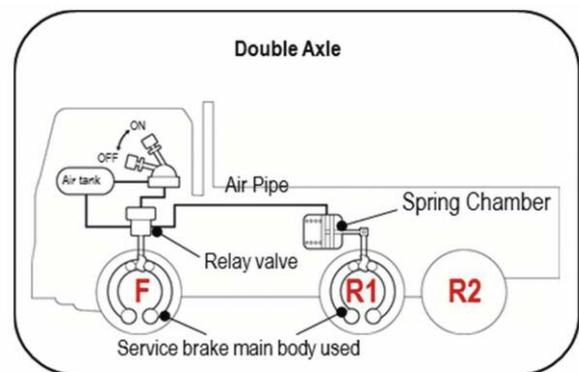


Sistem Pengereman Truk dan Bus

Jenis sistem pengereman pada mobil truk dan bus terdiri atas dua jenis, yaitu menggunakan kombinasi antara sistem hidrolis dan pneumatik yang disebut *Air Over Hydraulic* (AOH). Kemudian menggunakan sistem pneumatik yang disebut *Full Air Brake* (FAB).

"Pada sistem rem AOH maka rem tangan hanya berfungsi sebagai *parking brake* (rem parkir). Di mana saat "ON", sistem rem hanya mengunci *propeller shaft* agar roda tidak bergerak maju atau mundur," kata Wildan.

Sedangkan, pada sistem rem FAB maka rem tangan berfungsi sebagai *safety brake*, di mana saat "ON" sistem rem akan mengunci roda. Pada truk atau bus dengan dua sumbu maka roda yang akan dikunci adalah roda belakang. Sementara pada truk atau bus tiga sumbu roda yang akan dikunci adalah roda F1 dan R1. Sistem inilah yang bekerja pada truk yang terlibat kecelakaan.



Sistem rem pada truk yang terlibat kecelakaan



Torsi maksimum truk atau bus akan tercapai pada gigi rendah, di mana pada indikator RPM (Rotasi Per Menit) ditunjukkan dengan zona putih. Untuk zona hijau menunjukkan indikator pada posisi hemat bahan bakar (akan tercapai pada gigi tinggi).

Sedangkan zona merah menunjukkan zona bahaya dan pengemudi harus segera menaikkan posisi gigi karena jika dipertahankan mesin bisa meledak. *Secondary brake* juga hanya akan bekerja pada zona putih.

Wildan mengatakan, guna menghadapi jalan yang menanjak kendaraan harus memanfaatkan torsi maksimum. Sedangkan untuk menghadapi jalan yang menurun menggunakan sebaiknya *secondary brake* untuk membantu rem utama agar tidak mengalami *overheat*. Jika pada kondisi darurat seperti rem blong perlu menggunakan *safety brake* yang benar khususnya sistem *Full Air Brake*.

Temuan YKTI, selama ini kegagalan pengereman pada mobil barang didominasi pada kesalahan prosedur pengoperasian kendaraan. Rem blong seringkali terjadi pada jalan menurun dan panjang, di mana pengemudi yang tidak menguasai medan jalan. Ditambah tidak memahami sistem untuk mengurangi laju kendaraan hanya bertumpu pada rem utama.

Rem utama yang bekerja sendiri pada jalan menurun dan kecepatan tinggi akan berpotensi terjadi *overheat*. Pada saat ruang tromol mengalami *overheat*, maka permukaan kampas akan menjadi licin di mana koefisien gesek sama dengan nol. Kondisi inilah yang selanjutnya dirasakan oleh pengemudi sebagai rem blong.

“Kegagalan penggunaan *safety brake* pada sistem *Full Air Brake* lebih disebabkan karena dua hal, kendaraan dan pengemudinya. Faktor kendaraan, di mana *spelling* kemudi kendaraan bersangkutan di bawah standar sehingga pengemudi tidak dapat mengontrol secara penuh arah roda atau pun posisi *chamber* dan *caster*,” terangnya.

Kemudian membuat roda tidak seimbang yang menyebabkan roda cenderung bergerak ke salah satu arah, atau bergerak liar saat dilakukan pengereman. Pada kasus ini maka jika rem tangan ditarik sekalipun perlahan maka arah kendaraan akan berubah.

Faktor Pengemudi

Terkait faktor pengemudi, menurut Wildan, pengemudi tidak memahami sistem pengereman. Mereka menarik secara penuh rem tangan pada saat kendaraan melaju dalam kecepatan tinggi, hal ini bisa mengakibatkan kendaraan terpelanting. Sebab roda depan dan roda tengah berhenti berputar sementara roda belakang terus melaju dengan kecepatan sebelumnya.

Saat *brake efectivity* menurun drastis, pengemudi melakukan kesalahan kedua, yaitu melakukan pengereman berkali-kali. Keadaan ini menyebabkan tekanan angin menurun drastis, dan berdampak pada pedal rem dan pedal kopling menjadi keras. Saat pedal rem sudah tidak bisa diinjak lagi, maka kesalahan ketiga pengemudi memaksa perpindahan gigi kendaraan.

Pada keadaan ini hanya ada tiga kemungkinan. *Pertama*, tuas sama sekali tidak bergerak, *kedua*, bergerak menggantung. Artinya sudah masuk ke gigi lima namun mesin rontok karena terdapat perbedaan putaran antara mesin dan roda. Kondisi tersebut ini dialami oleh truk kedua. Selanjutnya, tuas persnelling masuk ke gigi netral, yang dialami oleh truk pertama.

Diketahui, dalam tragedi tol Cipularang melibatkan dua truk tanah. Truk pertama mengalami kecelakaan tunggal setelah akhirnya terguling, sedangkan truk kedua merupakan kendaraan yang menabrak puluhan kendaraan di depannya.

Pengamatan YKTI, kelalaian pengemudi pertama terletak pada menggunakan gigi transmisi tinggi saat jalan menurun dan mengandalkan rem utama. Kondisi yang berakibat pada ruang rem terjadi pemanasan tinggi terhadap komponen rem sehingga terjadi *overheat* kemudian rem blong. Sedangkan, pada pengemudi kedua, yang bersangkutan saat kejadian mencoba menggunakan rem tangan.

Hal ini menunjukkan pengemudi mengetahui tata cara penggunaan rem tangan, di mana dilakukan dengan perlahan. Sayangnya kondisi kendaraan tidak siap sehingga kendaraan berubah arah ke kanan dan menabrak kendaraan lain. Bisa dibuktikan dengan tidak adanya *skid mark* pada lokasi kejadian kecelakaan yang menunjukkan tidak adanya pengereman mendadak.

Tiga Rekomendasi Pembinaan

Dari serangkaian kajian tentang insiden tersebut, YKTI memiliki tiga rekomendasi kepada pihak terkait. Pertama perihal prasarana, yakni pada kondisi jalan dengan karakteristik turunan panjang dipersyaratkan untuk jalur yang menurun agar jalan didesain satu jalur dua lajur. Lajur pertama untuk kendaraan kecil dan lajur kedua untuk kendaraan dengan kecepatan rendah seperti truk yang sedang menggunakan *secondary brake*.

“Hasil survei dengan *speed gun* oleh KNKT pada ruas jalan tol *gap* kecepatan antara truk dengan mobil penumpang sudah di atas angka 50 kilometer per jam. Hal ini sangat berisiko terjadi tabrak depan belakang,” ungkap Wildan.

Oleh karena itu, keberadaan jalur penyelamat perlu diaudit secara berkala, karena ditemukan beberapa jalur penyelamat kondisi permukaan tanahnya sudah menjadi keras. Ditambah tidak lagi berfungsi sebagai *speed reducer* yang justru sebaliknya akan meningkatkan fatalitas saat digunakan oleh kendaraan yang mengalami rem blong.

Perihal kendaraan, YKTI menyarankan pada proses pengujian kendaraan bermotor, agar ditingkatkan efektivitasnya melalui pengawasan yang ketat. Terutama yang terkait pemeriksaan bagian bawah kendaraan bermotor di mana komponen sistem pengereman dapat terlihat dengan jelas dari bagian bawah. Proses prauji yang perlu pemeriksaan teknis terhadap bodi serta keadaan stang kemudi dan pengujian sikap roda depan.

Terakhir, terkait pengemudi, YKTI ingin mekanisme penerbitan SIM B-1 dan B-2 agar ditekankan pemahaman mengenai pengetahuan sistem kendaraan bermotor terutama sistem rem. Agar dilakukan sosialisasi sekaligus pembinaan teknis kepada pengemudi mobil bus dan truk yang dilakukan secara intens baik oleh pemerintah maupun asosiasi perusahaan terkait.



HOOKLIFT TRUK SERBAGUNA

Teks : Sigit Andriyono • Foto : Giovanni Versandi

Truk *hooklift* adalah jenis truk pendukung dalam satu lokasi industri yang memanfaatkan sistem *hoist* hidrolik. Sistem *hoist* hidrolik memungkinkan semacam bak untuk diangkat dan diturunkan pada lokasi tertentu. Dalam satu lokasi industri antara truk *hooklift* dan bak bisa saling dipertukarkan. Truk *hooklift* umumnya bekerja di dinas kebersihan, dinas kehutanan, lokasi daur ulang, area konstruksi, pertambangan, dan perkebunan.

Fajar Irokhman Supervisor Engineering Karoseri Antika Raya menjelaskan, "Sederhananya, truk *hooklift* adalah truk yang dilengkapi *hooklift* hidrolik atau pengait hidrolik untuk baknya. Bak dan sistem hidrolift-nya menggunakan spesifikasi yang sama pada satu perusahaan. Ini berguna untuk efisiensi kerja truk di lokasi. Kebetulan truk ini untuk dipakai di perkebunan kelapa sawit," jelas Fajar.

"Ketika panen kelapa sawit, bak diturunkan di tanah lalu petani mulai mengisi bak. Sementara menunggu, truk bisa mengangkat bak lain di area perkebunan yang sudah penuh menuju ke pengolahan kelapa sawit. Kerja truk ini terus-menerus seperti itu," tambahnya.

Sistem *hoist* hidrolik memungkinkan truk memiliki fungsi seperti dump truk. Bak dimiringkan ke belakang untuk bongkar muat. Setelah muatan penuh, pintu bak dikunci dengan pengaman. Mekanisme penguncian menggunakan sistem kait, dibuat khusus untuk mengamankan muatan saat truk melewati jalan tidak rata atau bergelombang di area perkebunan.

Fleksibilitas sistem *hooklift* ini sangat efisien untuk digunakan di hampir seluruh sektor industri. Sebagai truk pendukung yang hampir bisa bekerja di segala sektor, *hooklift* bisa melakukan beberapa tugas berikut.

- Truk *hooklift* dapat mengangkut banyak bak truk selain milik truk sendiri. Ini dapat secara signifikan memotong biaya anggaran di perusahaan. Artinya jika perusahaan memiliki banyak bak, tinggal membeli truk *hooklift* dan menyesuaikan dengan spesifikasi bak yang dimiliki.
- Satu truk yang dilengkapi *hooklift* dengan satu pengemudi, satu plat nomor dapat melakukan beberapa pekerjaan. Cukup membeli bak sesuai kebutuhan.
- Bak untuk truk *hooklift* memberikan kemudahan dalam bongkar muat di permukaan tanah atau jalan.
- Truk yang dilengkapi dengan *hooklift* dapat dengan mudah memosisikan bak yang akan diletakkan meskipun lokasi area sempit.
- Bekerja dengan cepat. Dengan truk yang dilengkapi *hooklift*, dan bak kosong. Pekerjaan di suatu proyek akan sangat efisien. Bak bisa diangkat dan diturunkan dalam waktu lebih kurang dari lima menit.
- Pengemudi *hooklift* dapat menyelesaikan *pick-up* atau *drop-off* dengan aman, dari dalam kabin truk. Berbeda dengan karoseri lain yang memerlukan operator di luar kabin untuk melakukan pekerjaan.
- Truk *hooklift* memiliki kemampuan untuk manuver lebih lincah di area *off-road*.

BERIKUT BEBERAPA FITUR TRUK HOOKLIFT KELAPA SAWIT

Piston Pump

Sedikit berbeda dengan truk hidrolis lain yang menggunakan *gear pump* untuk gerakan mengangkat dan menurunkan, *hooklift* menggunakan *piston pump* yang memiliki tonase lebih besar daripada *gear pump*. Sehingga daya angkat lebih maksimal, tetapi tetap mengikuti batasan daya angkut kendaraan. Daya angkat *piston pump* bisa mencapai hingga tujuh ton.

Bak anti-karat

Standar untuk bak *hooklift* perkebunan, lantai dan dinding dilapisi cat anti-karat. "Berbeda untuk muatan sampah yang cenderung korosif, cat lantai dan dinding *hooklift* ini cukup menggunakan antikorasi saja. Selain tidak ada permintaan khusus klien, untuk kelapa sawit cukup bak standar saja," kata Fajar.

Pintu pengait

Pintu bak *hooklift* menggunakan kunci pengaman yang khusus. Berbeda dengan pintu bak dump truk yang umumnya menggunakan kunci samping saja, *hooklift* menggunakan besi panjang yang melintang untuk menahan pintu sekaligus bumper belakang.



Tuas kontrol

Ada empat tuas kontrol untuk pergerakan *hooklift*. Tuas warna hitam untuk pergerakan *boom* satu. Hijau untuk pergerakan *boom* dua, oranye untuk pengunci bak, dan biru untuk *landing jack*. Tuas kontrol terdapat di dalam kabin dan di belakang kabin.

Landing jack

Jack yang terdapat di bagian belakang, dipasang pada sasis ini sangat berguna ketika menurunkan muatan dan menarik muatan dari tanah agar kabin terangkat. *Landing jack* membantu distribusi beban kendaraan ketika bongkar muat.

Tangki oli

Kapasitas oli hidrolis 45 liter. Pada dinding *valve output* dan *input* dipasang *reinforcement* untuk menahan gerakan kejut oli ketika *hooklift* beroperasi.

Filter oli

Untuk menyaring oli masuk ke tangki dari sirkulasi perangkat hidrolis. Selain menyaring, filter juga menahan tekanan kejut yang masuk ke tangki oli ketika *hooklift* beroperasi. Selang *high pressure* yang tahan hingga tekanan 200 bar digunakan untuk menghubungkan tangki oli dan perangkat hidrolis.

Docking filter oli

Dengan kondisi area kerja perkebunan mayoritas jalan *off-road*. Filter memerlukan penopang ke bodi dan mengamankan tangki oli. Posisi filter yang menggantung dan berat, dikuatkan membebani bodi tangki oli. Dengan penambahan *docking*, filter aman dari guncangan berat dan kokoh.

Lubang sirkulasi

Untuk menjaga kualitas kelapa sawit, seluruh dinding bak dilubangi interval satu meter untuk sirkulasi muatan selama dalam perjalanan area perkebunan ke pabrik pengolahan.

Pengunci bak

Karena memiliki kemampuan seperti *dump truck*, yaitu dapat memiringkan baknya, *hooklift* dilengkapi pengaman bak di atas roda belakang. Selain membantu tiang kait mengamankan bak ketika dalam perjalanan, kunci pengaman bak berfungsi untuk menahan bak tetap pada posisinya terutama pada posisi miring.



Posisi hook akan mengambil bak



High pressure valve



Tangki oli hidrolis



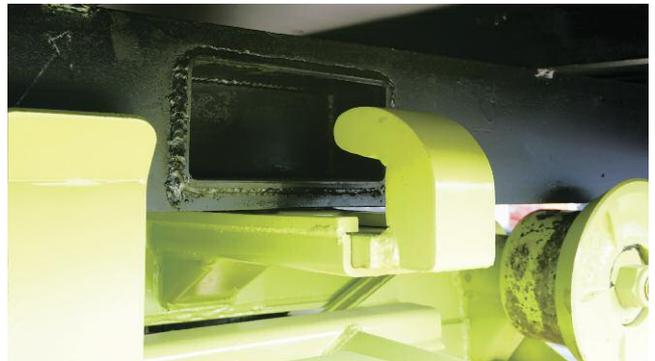
Kuncian pengait bak



Filter oli



Boom hidrolis lift



Landing jack untuk posisi dump



Diskusi Logistik 2019

MANFAATKAN FASILITAS LOGISTIK DI JAWA BARAT



Foto bersama pemateri dan tamu undangan Diskusi Logistik Bandung 2019, (dari kiri) Erwin Raza, M. Nuh Nasution, Saipullah Nasution, Eem Sujaemah, Dr. Nofrisel, Yukki Nugrahan Hanafi, Ratna Hidayati, Muwasiq M. Noor dan Trismawan Sanjaya

Provinsi Jawa Barat merupakan salah satu daerah dengan kawasan industri terbesar, seperti Karawang dan Bekasi. Jawa Barat juga memiliki industri manufaktur dalam jumlah besar. Hal ini tentu menarik dicermati, terutama bagaimana upaya Pemprov Jabar meningkatkan investasi dan pendapatan daerahnya.

Melihat potensi Jawa Barat yang merupakan salah satu kawasan industri terbesar, maka *TruckMagz* bekerja sama dengan Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) DPW Jawa Barat mengadakan Dialog Logistik bertajuk “Upaya Pemprov Jabar Meningkatkan Investasi dan Simplifikasi Perizinan Logistik melalui OSS”. Acara yang diselenggarakan Jumat (13/9) di Ballroom Hotel

Novotel Bandung ini didukung sepenuhnya oleh PT Dwi Multi Makmur agen tunggal pemegang merek HJ Bridge, Sailun Tyre, dan PT Trans Marpinggan. Acara ini sekaligus dirangkai dengan pelantikan pengurus ALFI DPW Jawa Barat periode 2019-2024.

Hadir sebagai pembicara, yaitu Kepala Bidang Perdagangan Dalam Negeri Dinas Perindustrian dan Perdagangan Provinsi Jawa Barat Eem Sujaemah, Kepala Kantor Wilayah Bea Cukai Jawa Barat Saipullah Nasution, Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kemenko Perekonomian Erwin Raza, Deputi Bidang Pengembangan dan Operasional Sistem Pengelola Portal Indonesia National Single Windows Muwasiq M. Noor, Direktur Utama PT Jawa Barat Logistik Dr. Nofrisel,

dan moderator Wakil Ketua Umum DPP Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Bidang Supply Chain, Multimoda, dan E-Commerce Trismawan Sanjaya.

Di sisi lain, peningkatan investasi juga memerlukan kemudahan dalam berinvestasi. Penyederhanaan proses pengurusan izin adalah salah satu cara mendukung investasi. Perizinan Berusaha Terintegrasi secara Elektronik atau *Online Single Submission* (OSS) adalah Perizinan Berusaha yang diterbitkan oleh Lembaga OSS untuk dan atas nama menteri, pimpinan lembaga, gubernur, atau bupati/wali kota kepada pelaku usaha melalui sistem elektronik yang terintegrasi. OSS digunakan dalam pengurusan izin berusaha oleh pelaku usaha dengan karakteristik sebagai



berikut: berbentuk badan usaha maupun perorangan; Usaha mikro, kecil, menengah maupun besar; Usaha perorangan/badan usaha baik yang baru maupun yang sudah berdiri sebelum operasionalisasi OSS; Usaha dengan modal yang seluruhnya berasal dari dalam negeri, maupun terdapat komposisi modal asing.

Dalam diskusi, Eem menyampaikan misi Provinsi Jawa Barat yang berhubungan pengembangan logistik daerah. “Misi Provinsi Jabar adalah mempercepat pertumbuhan dan pemerataan pembangunan berbasis lingkungan dan tata ruang yang berkelanjutan melalui peningkatan konektivitas wilayah dan penataan daerah. Selain itu, kami juga berencana meningkatkan produktivitas dan daya saing ekonomi umat yang sejahtera dan adil melalui pemanfaatan teknologi digital dan kolaborasi dengan pusat-pusat inovasi serta pelaku pembangunan. Dengan luas Jawa Barat total 35.377,76 km² atau hanya 1,8 persen dari total luas wilayah Indonesia, Provinsi Jabar berperan penting dalam pembangunan nasional karena posisi Jawa Barat yang berbatasan langsung dan menjadi penyangga pusat Kota Jakarta.

Eem juga membeberkan perencanaan Logistik Juara di Jawa Barat dengan beberapa program seperti mempercepat pertumbuhan dan pemerataan pembangunan berbasis lingkungan dan tata ruang yang berkelanjutan melalui peningkatan, konektivitas wilayah dan penataan daerah dengan mempersiapkan transportasi juara, logistik juara, gerbang desa juara, kota juara, pantura juara, pansela juara, dan energi juara.

Sebagai perwakilan dari Kementerian Perekonomian Erwin Raza menjelaskan mengenai pengembangan logistik daerah untuk meningkatkan daya saing. “Logistik tidak lepas dari barang komoditi dan cargo. Logistik itu selalu berhubungan dengan barang. Logistik juga selalu berkaitan dengan perdagangan. Perdagangan dalam negeri dan perdagangan internasional. Jika di Jabar ada komoditi agrobisnis dan UMKM, maka kesemuanya itu bisa didukung,” bukannya.

“Logistik ini berkenaan dengan pengelolaan aliran barang, aliran informasi, aliran uang mulai dari pengadaan barang. Pengadaan itu terkait dengan *supply* di sini termasuk penyimpanan dan pengantaran dari titik asal barang sampai tujuan. Pada proses pengantaran yang paling berperan adalah transportasi. Berkaitan dengan Sislogda adalah bagaimana konektivitas antara desa ke desa yang lain, lalu kota satu dengan kota yang lain, sehingga tercipta konektivitas yang melancarkan aliran barang. Itu akan menciptakan konektivitas nasional. Potensi logistik Jawa Barat yang bisa dikembangkan adalah Cikarang Dry Port, kawasan industri, rel kereta api, jalur pantura, ruas tol Cipali, Bandara Kertajati dan Kawasan Industri Cirebon,” ujar Erwin.



Erwin Raza menyoroti pengembangan logistik di Jawa Barat sebagai daya saing



Suasana Diskusi Logistik Bandung 2019

Dalam paparannya Saifullah menyampaikan tentang peran Kanwil DJBC Jawa Barat dalam peningkatan investasi dan kemudahan. "Bea cukai mungkin tidak secara langsung memberikan kontribusi, paling tidak dalam bentuk kemudahan proses sehingga bisa memberi peningkatan logistik. Pusat Logistik Berikat (PLB) adalah salah satu yang memang harus digunakan sebagai rantai logistik nasional. Beberapa tahun yang lalu sebelum keluar kebijakan PLB, barang modal dan bahan baku disimpan di Singapura dan Malaysia. Dengan adanya PLB ini, bisa disimpan selama tiga tahun tanpa membayar bea masuk. Dengan ini kami ikut andil dalam mendorong logistik," jelasnya.

Selain itu Kanwil DJBC Jawa Barat juga memberikan Kemudahan Impor Tujuan Ekspor untuk Industri Kecil Menengah. Lalu juga ada kawasan berikat di sebuah kawasan industri untuk mengolah bahan baku menjadi barang jadi. Produksinya bisa diekspor dan dijual ke dalam negeri. Dalam hal aturan Kanwil DJBC Jawa Barat memberikan simplifikasi aturan baru, perizinan di bea cukai sangat cepat jika dulu setiap pengguna jasa harus diteliti dulu sebelum dipercaya, sekarang setiap pengguna jasa dipercaya sampai terbukti melakukan kesalahan. Dulu untuk pengajuan izin perlu 18 dokumen, sekarang cukup NIB saja. Jika dulu mengurus perizinan di kantor pusat, sekarang bisa dilakukan di kantor wilayah. Jika dulu 15 hari kerja di KPPBC atau 10 hari kerja di Kantor Pusat DJBC, sekarang sudah tiga hari kerja di KPPBC dan satu jam di Kanwil DJBC dengan permohonan secara *online*. "Ini semua kami lakukan dalam mempercepat semua yang diperlukan pengusaha," terang Saifulah.

Peraturan Menteri Keuangan RI nomor 138/PMK.01/2015, tentang Organisasi & Tata Kerja Pengelola Portal Indonesia National Single Window. Disebutkan bahwa INSW mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan portal INSW dalam penanganan dokumen

kepabeanaan, perizinan, dan dokumen lainnya yang berkaitan dengan kegiatan ekspor, impor dan logistik secara elektronik.

Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2018, tentang Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi secara Elektronik. Peraturan tersebut mengintegrasikan seluruh hal yang berkaitan dengan perizinan usaha yang ada di Indonesia dilakukan dalam satu wadah dan satu sistem yang disebut Online Single Submission (OSS).

"Konsep dari sistem ini adalah seluruh data perizinan, pemenuhan persyaratan berusaha dan Pemda berada dalam satu sistem perizinan berusaha yang terintegrasi secara elektronik. Harannya agar terjadi efisiensi waktu ketika mengurus perizinan berusaha, dengan begini pengusaha tidak kehilangan banyak waktu," terang Muwasiq.

Menuju konsep OSS yang sempurna, Muwasiq dan tim akan terus melakukan perbaikan sistem. Dalam diskusi ia juga menyampaikan status pelayanan OSS di BKM. "Tatap muka dilayani melalui 20 loket pada jam kerja, dengan sistem antrian sebanyak 250 kuota per hari, pelaku usaha mengambil kuota antrian sehari sebelum pelayanan dan jam pengambilan nomor antrian sudah ditentukan. Sedangkan layanan via telepon dilakukan dengan tujuh *lines* yang meliputi 109 panggilan per hari pada jam



kerja. Layanan *email* sudah mampu menjawab 200 *email* per hari pada jam kerja. Ini merupakan terobosan yang luar biasa dibanding sistem konvensional," katanya.

Sebagai pemateri pamungkas dalam diskusi logistik, Dr. Nofrisel memaparkan peningkatan daya saing Provinsi Jawa Barat dari perspektif *supply chain* dan logistik. "Pengusaha logistik ini harus efisien. Efisiensi harus dimajukan melalui *supply chain*. Jika bicara tentang suatu izin dari hulu ke hilir hingga titik tujuan maka proses bisa berjalan dengan baik dan kondusif. Itu hal esensial yang diinginkan pengusaha dari proses yang ada. Kami pengusaha punya kewajiban membangun perusahaan harus efisien, harus bersaing secara sehat jika bisa seperti itu bisa menghasilkan produk dan servis yang efisien.

Seperti diketahui bersama fasilitas logistik telah dibangun di Jabar dan kebijakan pemerintah telah disusun untuk mempermudah investasi. "Kami berharap bisa melihat potensi yang ada di Jabar. Mungkin ada beberapa aspek yang belum tersentuh atau maksimal. Industri yang harus kita bangun adalah kombinasi yang baik, tidak terbatas pada barang saja. Jika *cost* tinggi maka juga tidak mungkin. Dari pengusaha harus ada *continuous improvement*. Artinya perlu ada perbaikan terus-menerus dalam hal layanan atau produk," katanya.

Pemerintah bersungguh-sungguh untuk membangun atmosfer bisnis yang mendukung. Jabar sudah punya segala infrastruktur pendukung, apalagi jika dijadikan satu sentral logistik akan luar biasa. Kombinasi antara *trading* dan logistik harus saling melengkapi. "Maka penting sekali untuk mengembangkan pusat distribusi daerah atau pusat distribusi provinsi dan memang sudah jadi *concern* kami sejak tahun 2012. Jadi intinya, bagaimana bertarung di era *supply chain*, jawabnya barangnya bagus dan efisien. Kita memang harus melahirkan barang yang bagus dan murah, sehingga harapannya bisa melahirkan produk unggulan yang berkualitas," katanya.



Foto bersama usai Pelantikan ALFI DPW Jawa Barat



e2eCommerce Indonesia

PINTU GERBANG TRANSFORMASI DIGITAL PEBISNIS

Teks: Abdul Wachid / Foto: Anton Sulistyo

PT Omni eComm Expo bekerja sama dengan Asosiasi IoT Indonesia menggelar pameran *e2ecommerce Indonesia in collaboration with IoT Makers Creation*. Event ini memamerkan sejumlah solusi Internet of Things (IoT) untuk industri perdagangan digital seperti produk-produk *big data*, pemasaran digital, aplikasi gawai, solusi lintas batas, manajemen logistik, solusi pembayaran, dan lainnya.

James Boey, Direktur PT Omni eComm Expo, mengatakan *e-commerce* mengalami peningkatan dan peluang pemanfaatan pertumbuhan tak terbatas. Oleh sebab itu, acara ini diharapkan dapat membantu komunitas bisnis lokal. "Kami percaya bahwa kehadiran event ini penting untuk melengkapi program pilihan *e2ecommerce Indonesia* untuk membantu perusahaan mengembangkan dan menghadirkan kapabilitas baru secepat mungkin," ujarnya.

Bertajuk “Be Digital Go Global”, e2eCommerce Indonesia dinilai dapat mendorong bisnis lokal untuk memperkuat inti bisnis dan merealisasikan potensi berekspansi secara global. Bermodal memanfaatkan peta jalan pengembangan e-commerce nasional dan memanfaatkan IoT, khususnya Smart Retail dan Smart Logistics.

Terlebih berdasarkan penelitian Google dan Temasek, belanja *online* di Indonesia diperkirakan tumbuh 21 persen setiap tahun dan diperkirakan mencapai 119 juta pembeli *online* pada 2024. Maka lewat e2eCommerce Indonesia dapat memperlihatkan manfaat koneksi internet yang membantu para pebisnis memperluas pasar mereka dan meningkatkan penjualan.

“Acara ini membuka peluang perusahaan untuk memperluas kategori produk. Sebab hampir semua di dunia ini terhubung melalui internet dan pengalaman apa yang lebih baik untuk diberikan kepada pelanggan selain pengalaman menyenangkan berbelanja *online* dengan keajaiban IoT,” ujar Teguh Prasetya, Ketua Umum Asosiasi IoT Indonesia.

Ia menambahkan, pengenalan dampak potensial IoT pada pameran ini merupakan momen tepat. Bakat lokal penggagas IoT akan terpapar saat memamerkan kontribusi mereka untuk proses industri dalam berbagai aspek e-commerce, ritel, dan logistik. Apalagi potensi IoT yang luas memungkinkan pemrosesan data lebih cepat dan pergerakan informasi lebih aman.

Maka wajar jika pemerintah saat ini telah mengakui dampak signifikan IoT pada industri dan telah berkomitmen untuk mengembangkan IoT melalui inisiatif Making Indonesia 4.0. Sebagai contoh, IoT Makers Creation 2019 adalah salah satu program untuk mendorong penciptaan solusi berbasis IoT dari talenta lokal.

DIRAMAIKAN KONFERENSI DAN WORKSHOP

Berlangsung di Balai Kartini, Jakarta pada 25-26 September 2019, e2eCommerce Indonesia didukung lembaga pemerintahan dan beberapa asosiasi perusahaan, di antaranya, Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Asosiasi Cloud Computing Indonesia (ACCI), Angel Network Investasi Indonesia (ANGIN), Himpunan Penyewa Pusat Perbelanjaan Indonesia (HIPPIINDO), Asosiasi Blockchain Indonesia (ABI), Asosiasi IoT Indonesia (ASIOTI) dan Supply Chain Indonesia (SCI).

E2eCommerce Indonesia diikuti sekitar 80 eksibitor dari enam negara dengan 2.500 partisipan. Acara yang disponsori Appnext, CleverTap, jaringan PRIMA, dan Affle ini diisi berbagai *workshop* yang dimeriahkan oleh Indonetnetwork, Indotrading, Importir.org, Komunitas UKM Indonesia.

Sementara untuk kegiatan konferensi menampilkan beberapa pembicara dari banyak brand, seperti Blanja.com, Bukalapak, Blibli.com, Pegipegi, Zalora, Dana, Happyfresh, Lazada, Ralali.com, Avetti Commerce, Upcloud, dan Storopack.





Yayasan Keselamatan Transportasi Indonesia

WADAH LITERASI KESELAMATAN TRANSPORTASI

T e k s : A b d u l W a c h i d



F o t o : Y K T I



**YAYASAN
KESELAMATAN TRANSPORTASI INDONESIA**
Indonesian Transportation Safety Foundation

Keselamatan transportasi merupakan kunci kemajuan sebuah negara, sebab transportasi merupakan bagian dari urat nadi kehidupan negara itu sendiri. Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki jumlah penduduk yang sangat besar sangat bergantung terhadap transportasi guna menunjang mobilitas penduduknya. Mobilitas penduduk yang tinggi memungkinkan terjadinya kecelakaan transportasi di semua moda angkutan, baik itu darat, laut dan udara.

Terlebih apabila tidak didukung dengan kualitas moda transportasi dan infrastruktur yang kurang memadai. Keadaan ini berimbas masyarakat ketergantungan terhadap kendaraan pribadi membuat jalanan semakin padat sekaligus memperbesar risiko kecelakaan. Penyebabnya tak lain terjadi percampuran lalu-lintas antara kendaraan kecil dengan kendaraan lebih besar.



Kondisi tersebut mendasari berdirinya Yayasan Keselamatan Transportasi Indonesia (YKTI), sebuah wadah yang dimaksudkan untuk berperan aktif dalam hal keselamatan transportasi nasional. Baru diresmikan oleh Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia pada Juni 2019 lalu, yayasan ini dibentuk guna berperan dalam hal edukasi, literasi, dan advokasi keselamatan transportasi kepada masyarakat.

Para anggota yayasan terdiri dari ahli transportasi darat, laut, perkeretaapian dan udara. Sebagian lagi merupakan berlatar belakang beragam profesi yang tidak terlibat langsung, seperti pengusaha, penasihat hukum, dosen dan mahasiswa. Dalam berkegiatan, YKTI secara rutin melakukan audiensi ke banyak instansi pemerintah yang membawahi bidang transportasi untuk menyampaikan pandangan dan masukannya.

Sementara, terhadap masyarakat umum, organisasi profesi hingga siswa sekolah, YKTI memberi sosialisasi tentang pentingnya keselamatan berkendara. Khusus terhadap pengusaha angkutan barang, bentuk sosialisasi yang dilakukan cenderung lebih komprehensif mulai dari sistem manajemen keselamatan, perawatan kendaraan layak jalan, dan pembinaan pengemudi.



Penyuluhan keselamatan oleh YKTI kepada 35 pengemudi angkutan online





Eddy Suzendi

Pendiri YKTI



Eddy Suzendi, Pendiri YKTI mengatakan, pihaknya sedang merencanakan penerbitan buku pedoman bahaya benturan atau tabrakan pada saat mengendarai sepeda motor termasuk bahaya benturan dengan kendaraan lain seperti truk barang. Sebab kajian yayasan menunjukkan, kecelakaan yang melibatkan motor salah satunya disebabkan pengendara tidak paham *blind spot* truk.

“Ya tentunya semua kajian akan kami buat lalu publikasi terkait kecelakaan darat, laut maupun udara. Sebab kami memiliki beberapa orang ahli di bidangnya tentunya berdasarkan data yang akurat,” ucapnya. Saat ini, pihaknya menghendaki pemerintah perlu memberi perhatian khusus terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 85 tahun 2018 tentang Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum.

Hal ini disebabkan, dalam pelaksanaannya tidak sesuai harapan, masih banyak perusahaan yang tidak menaati bahkan tidak tahu-menahu tentang aturan tersebut. Terlebih dari sisi rekrutmen pengemudi angkutan barang banyak perusahaan yang tidak profesional dan tak selektif.

Padahal pemerintah baru saja menerbitkan Keputusan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 171 tahun 2019 tentang Pemberlakuan Standar Kompetensi Kerja Nasional (SKKNI) Kategori Transportasi dan Pergudangan berisi keharusan rekrutmen pengemudi melalui pendidikan, pelatihan hingga dianggap memiliki kompetensi mengemudi.

Saling Sinergi dengan Lembaga Terkait

Terkait persoalan *overloading* dan *overdimensi*, YKTI menyarankan pemerintah mengeluarkan Peraturan Presiden (Perpres) khusus tentang dimensi kendaraan barang. Dalam Perpres tersebut, harus jelas mengatur tentang dimensi yang seharusnya dan berlaku untuk semua daerah dari tingkat provinsi sampai kota atau kabupaten.

Setelah diterbitkan, pemerintah memberi jeda waktu dalam pelaksanaan dengan memberi pengampunan bagi pelanggar agar bisa menyesuaikan dimensi sesuai aturan. Sampai batas waktu pengampunan selesai, pemerintah baru boleh mengambil tindakan dengan melakukan pemotongan karoseri kendaraan yang dianggap *overdimensi*.

Menurut Eddy, adanya Perpres tersebut hanyalah instrumen pendukung. Dikarenakan kecelakaan atau untuk *zero accident* tidak bisa dilihat karena muatan *overloading* semata. Namun banyak faktor penyebabnya, bisa dari jalan, pengemudi, kondisi kendaraan, perusahaan yang tidak menerapkan SMK (Sistem Manajemen Keselamatan).

“Pengemudi harus paham apa itu jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, dan dirinya sebagai manusia berkeselamatan itu seperti apa? Termasuk pra dan pasca-kecelakaan dan mampuantisipasi tanggap darurat itu harus dipahami pengemudi,” jelasnya. Oleh sebab itu, kewajiban sertifikasi profesi harus digalakkan oleh Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP). Kemudian dijadikan persyaratan untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi (SIM), bukan malah sebaliknya.

Lebih lanjut, kata Eddy, pihaknya saat ini telah melakukan identifikasi masalah transportasi yang ke depan menjadi pekerjaan rumah YKTI untuk diselesaikan. Beberapa di antaranya, terkait perkembangan bidang transportasi terkini sangat dinamis, sehingga membutuhkan penanganan yang cepat, tepat, dan efektif.

Persoalan pembangunan infrastruktur transportasi yang kini masif oleh pemerintah berpotensi menambah risiko keselamatan. Berikutnya, peningkatan jumlah kendaraan bermotor tidak sebanding dengan perluasan jalan. Sehingga akan mengakibatkan permasalahan lalu lintas semakin kompleks seperti kemacetan dan kecelakaan.

Kemudian masalah kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi yang masih perlu dipenuhi. Ditambah tingkat pemahaman masyarakat masih rendah tentang arti pentingnya keselamatan berlalu-lintas. Termasuk masih rendahnya kesadaran dan rasa memiliki masyarakat terhadap fasilitas transportasi bagi keselamatan.

“Sekarang terpenting bagi YKTI saat ini dikenal dulu oleh publik dulu. Kehadiran kami bisa dirasakan manfaatnya dengan semua pihak semakin peduli dengan keselamatan. Ini nantinya menjadi pintu masuk kami untuk melakukan sinergi dengan berbagai lembaga,” tutupnya.

 <p>APTRINDO Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B 3, Jalan Yos Sudarso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta 14320 021-43900464</p>	 <p>ADICITRA PT Adicitra Bhirawa Jalan Agung Karya V No.14, Jakarta Telp. 021 – 29461493</p>	 <p>PT. ANTIKA RAYA JL Demak NO 153, Surabaya 6017 Telp (031) 5322662 FAX. (031) 5312088</p>	 <p>KEMENTERIAN ESDM Jl. Medan Merdeka Selatan No. 18, Jakarta Telp. 021 – 3529881</p>
 <p>DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta Telp. 021-3506138</p>	 <p>GAPKI Gabungan Pengusaha Kelapa Sawit Indonesia Jl. KH Mas Mansyur Kav. 45, Jakarta Telp. 021 – 579443871</p>	 <p>BG INDONESIA Ruko Golden Boulevard Blok R-45 Jl. Pahlawan Seribu, BSD City, Serpong, Tangerang Selatan</p>	 <p>CASTROL PT Castrol Indonesia Perkantoran Hijau Arkadia, Tower B Lt. 9 Jl. TB Simatupang Kav.88, Jakarta Telp. 021 – 78843878</p>
 <p>VOLVO PT Indotruck Utama Jl. Raya Cakung Cilincing, Kav 3A Semper Timur, Jakarta, Telp. 021 – 4412168</p>	 <p>Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia The Association of Indonesia Automotive Industries</p> <p>GAIKINDO Jl Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat. Telp.: 021 315 7178.</p>	 <p>UD TRUCKS</p> <p>UD TRUCKS PT Volvo Indonesia Sentral Senayan III 12th floor Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta Telp. 021-29354200</p>	 <p>PERTAMINA</p> <p>PERTAMINA Jl. Medan Merdeka Timur 1A, Jakarta Telp. 021 – 500 000</p>
 <p>ON –TRUCKS The Plaza Office Tower Jl. MH. Thamrin Kav 28 – 30, Jakarta</p>	 <p>INDONESIAN LOGISTICS COMMUNITY Jl. Benyamin Sueb Blok D7, Kemayoran Jakarta, 10630 Telp. 021 – 557 24090</p>	 <p>J&T EXPRESS Landmark Pluit Unit B1 Floor 8,9,10 Jl. Pluit Selatan Raya, Jakarta Telp. 021 – 8066 1888</p>	 <p>MITSUBISHI MOTORS</p> <p>MITSUBHISI MOTORS Jl. Jenderal A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta Telp. 021 – 4896108</p>
 <p>PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Jln. Letjend Sutoyo Waru Ruko Niaga Sentosa, Waru, Indonesia T : (031) 3537939 F : (031) 3537531</p>	 <p>RAJAWALI INTI Jl. Brantas Km 1, Probolinggo, Jawa Timur T : (0335) 423259</p>	 <p>PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA Jln. Letjend Sutoyo 110-112 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur Telp : 031-853166</p>	 <p>TELKOMSEL Jl. Letjen S. Parman, Jakarta Telp. 021 – 63872866</p>

PAMERAN MOBIL TERBESAR HADIR DI MEDAN



GIIAS MEDAN



AUTOVAGANZA

23 - 27 OCT 2019

SANTIKA CONVENTION CENTER - MEDAN

Driven with Passion by:

Media Partner

Host:

Organizer:



TRUCKMAGZ

 [gias_medan](#)

 www.indonesiaautoshow.com/gias-the-series

Organised by  **Reed Panorama**
Exhibitions

Event Partner **TRUCKMAGZ**

Indonesia Trucks & Commercial Vehicles

In-Conjunction with  **Indonesia Transport
Supply Chain & Logistics**



CREATE. BUILD. INNOVATE.

16-18 OCTOBER 2019
HALL D JAKARTA INTERNATIONAL EXPO

CONTACT US!



+62 21 2556 5032/33

Howu Zebua
Assistant Accounts Manager
T +62 21 2556 5033
Email: howu.zebua@reedpanorama.com

Astri Ratnasari
International Sales Manager
T +62 21 2556 5019
E astri.ratnasari@reedpanorama.com

Adityo Nugroho
Assistant Marketing Manager
T +62 21 2556 5032
E adityo.nugroho@reedpanorama.com

Ratna Hidayati
Official Event Partner (TruckMagz)
T +62 812 3663 0313
E ratna.hidayati@truckmagz.com

SEE US AT    

www.transport-supplychain-logistics.co.id