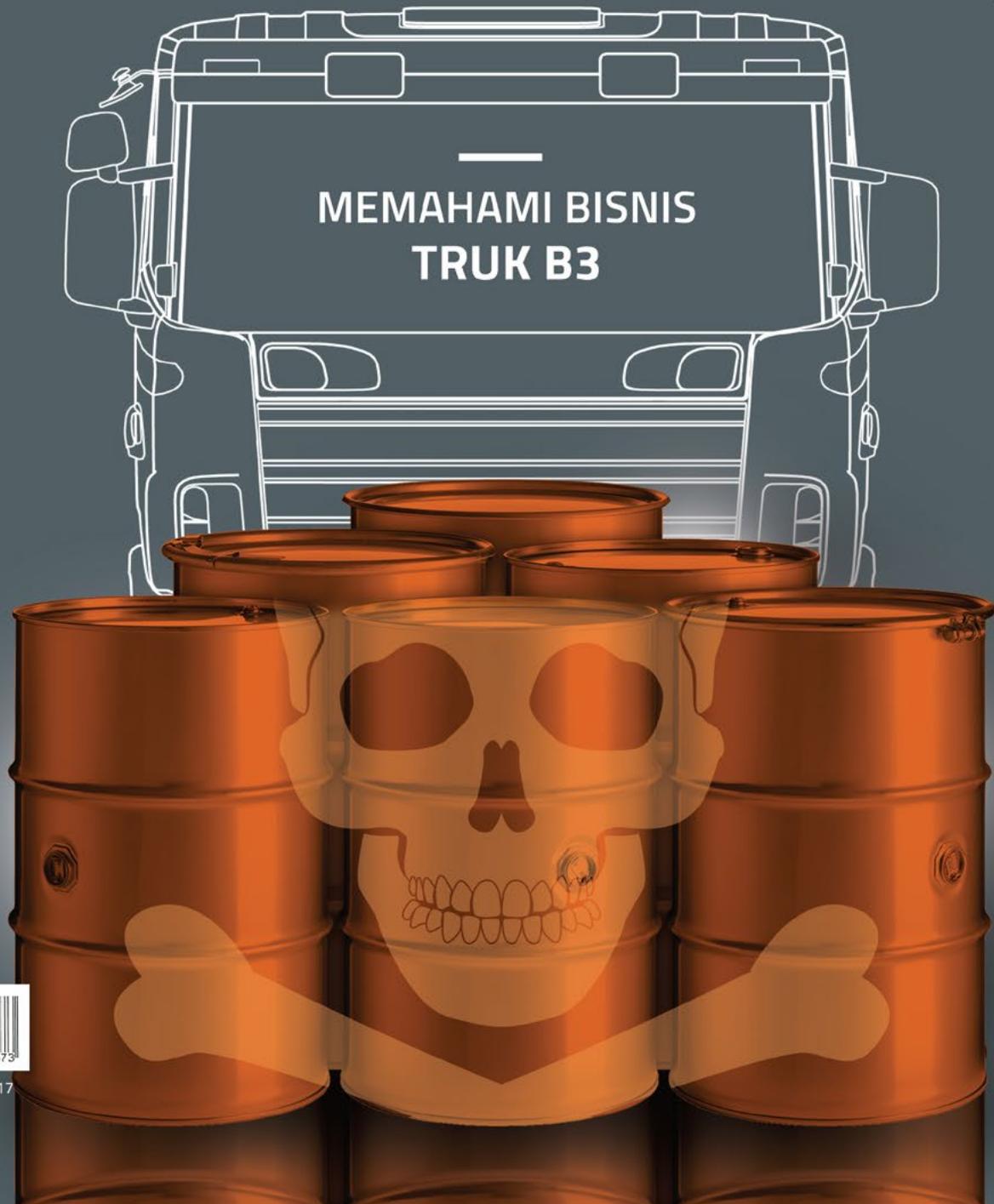


BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JUNE
2017



IDR 50.000



Edisi 36/III/2017

Uji Kompetensi
Sopir Truk Mulai
Januari 2018



MENDESAK, SERTIFIKASI PERUSAHAAN ANGKUTAN BARANG

FAKTOR YANG MEMPERCEPAT KEAUSAN BAN

INSPEKSI POWER STEERING

TRUK DEREK FAVORIT

Hosted by:

Endorsed by:

Knowledge Partner:

Organiser:



Bisnis Indonesia
KAWASAT BISNIS TERPERCAYA

Reed Panorama
EXHIBITIONS

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

Indonesia Transport Supply Chain & Logistics

by SITL



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

» 2016 STATISTICS



8,133

Unique Buyers



271

Business Meetings Arranged



200

Participating Companies



500++

Product & Services Showcased



US\$277 million

Collective budget from 84% unique buyers



1,387

Corporate Delegates



US\$5 billion

Media Coverage Value



92.9%

Average satisfaction rate from visitors & exhibitors



65

Regional & International Professionals Speaker & Panellist

» BOOK YOUR SPACE NOW!

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

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



INDONESIA TRUCKS & COMMERCIAL VEHICLES

10-12 October 2017

Hall A - D, Jakarta International Expo, Indonesia

Supporting Partners:



TRUCKMAGZ

• **WHY INDONESIA TRUCKS & COMMERCIAL VEHICLES?**
COMPETITIVE ADVANTAGE



271

Business Meetings Arranged



US\$ **277** million

Collective budget from 84% unique buyers



US\$ **5** billion

Media Coverage Value



92.9%

Average satisfaction rate from visitors & exhibitors



65

Regional & International Professionals Speaker & Panellist

• **AMAZING ACTIVITIES @ ITCV2016**



ASEAN Trucking Conference 2016

APTRINDO Annual Meeting 2016

Business Matching (BIZMATCH)

Ministry of Transportation Exhibition Tour

Save and Responsible Driving Class

Truck Test Drive "Save Driving - Show Your Skill!"



ACT NOW!

Amran Silalahi
Project Manager
P: +62 21 2556 5032
E: amran.silalahi@reedpanorama.com

Eva Lestari
Project Coordinator
P: +62 21 2556 5033
E: eva.lestari@reedpanorama.com

Ratna Hidayati
Event Partner
P: +62 878 6033 6363
E: ratna.hidayati@truckmagz.com



Menggal Potensi Angkutan B3

Industri jasa angkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) prospektif digarap lebih serius para pelaku di segmen ini, tak terkecuali bagi para pengusaha angkutan barang umum yang ingin berekspansi ke jenis angkutan barang khusus ini. Prinsip penyelenggaraan angkutan barang khusus dibekali dasar hukum yang kuat melalui UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditambah Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, serta Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 69 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan. Petunjuk dan pelaksanaannya pun diperjelas melalui Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan No. SK 725/AJ/.302/DRJD/2004 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan.

Jika mengikuti kaidah yang berlaku dalam bisnis angkutan B3 seperti pengendalian risiko, aspek regulasi, serta memberikan pelatihan bagi pengemudi dan kernetnya untuk meningkatkan kompetensi dalam menangani angkutan B3, sejatinya bukan hal yang perlu dirisaukan. Terkait kompetensi ini sudah menjadi amanat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan, Pasal 162 ayat (3)

yang menyatakan pengemudi dan pembantu pengemudi kendaraan bermotor umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut. Sementara urusan pengendalian risiko mengacu pada pedoman angkutan B3 yang benar dan bertanggung jawab melalui konsep *Responsible Care Distribution Code Management Practice*. Terkait perizinan, secara normatif waktu yang dibutuhkan untuk proses perizinan di Kementerian Perhubungan membutuhkan waktu maksimal 14 hari kerja, yang terlebih dulu harus mendapatkan rekomendasi dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

Sayangnya, tak sedikit kalangan pengusaha yang ingin memulai berkecimpung dalam bisnis pengangkutan B3, menganggap banyaknya prosedur perizinan dan prasyarat yang mesti dipenuhi serta kandungan bahan berbahaya yang diangkut merupakan *handicap* besar. Dalam hal ini pemerintah melalui Kementerian Perhubungan dan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan harus lebih bersinergi untuk memangkas segala prosedur perizinan dan rekomendasi yang sudah tidak efektif lagi yang justru akan menghambat potensi dalam industri jasa pengangkutan B3 ini.

REDAKSI

Pemimpin Umum

Ratna Hidayati

Penanggung Jawab

/Pemimpin Redaksi

Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan

Felix Soesanto

Redaksi

Sigit Andriyono

Abdul Wachid

Citra D. Vresti Trisna

Antonius Sulistyio

Fotografer

Giovanni Versandi

Pebri Santoso

Iklan

Sefti Nur Isnaini

Kontributor Ahli

Bambang Widjanarko

R. Budi Setiawan

Sirkulasi

Muhammad Abdurrohman

Penasihat Hukum

Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz

 @TruckMagz

www.truckmagz.com



Cover

MEMAHAMI BISNIS TRUK B3/ 36

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #4

Laporan Utama

- 06 KENALI SIFAT BAHAYANYA
- 10 UJI KOMPETENSI SOPIR TRUK MULAI JANUARI 2018
- 14 TATA KELOLA BARANG BERBAHAYA
- 18 PRASYARAT DAN PERIZINAN PENGANGKUTAN B3
- 24 PEMILIHAN REKANAN TRUCKING REPUTASI DAN PATUH KONTRAK

Laporan Khusus

- 30 POTENSI BISNIS ANGKUTAN B3
- 34 SERTIFIKASI PERUSAHAAN ANGKUTAN BARANG
- 38 DILEMA SERTIFIKASI PERUSAHAAN SEBERAPA PERLU?
- 44 FAKTOR YANG MEMPERCEPAT KEAUSAN BAN

Dunia Ban

- 48 WAHYU INDRAWANTO
- 52 IRUNA ELOGISTICS
- 56 SHELL FLEET CARD
- 58 PEMBENAHAN TERANCAM BANGUN, SOLUSI OVERTONASE
- 62 INSPEKSI POWER STEERING
- 70 INDONESIA TRUCKERS CLUB BUSINESS MATCHING 2017

Leader Interview Solusi Pengusaha

Info Produk

Variasi

Tips & Trik Event

- 78 ITC SURABAYA 2017
- 80 TALKSHOW APTRINDO JAWA BARAT
- 84 INDOBUILDTECH & INDOCONSTECH 2017
- 88 TOW TRUCK SLIDING BRIDGE
- 92 KADIN SUMATERA UTARA

Truk Special Info Kegiatan

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PT UNIGROW KREATIFINDO

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

Jalan Kutilang No. 23 Sidoarjo
Tlp. 031-8077561



Kenali Sifat Bahayanya



Perkembangan industri di Indonesia berkembang begitu pesat dan kebutuhan akan bahan baku pengolahan di dalamnya hampir bisa dikatakan seluruhnya sudah mengandung unsur kimia. Selain membutuhkan kelancaran pasokan bahan-bahan yang dibutuhkan, dunia industri juga menuntut kelancaran dalam pengelolaan sisa atau limbah dari hasil kegiatan industri tersebut. Umumnya, sebagian besar dari limbah itu merupakan limbah bahan berbahaya dan beracun (B3).

Berdasarkan data dari beberapa perusahaan B3, jenis limbah B3 yang sering diangkut adalah *fly ash*, *copper slag*, *steel slag* (sejenis pasir besi), *sludge oil* dan *slope oil* (minyak bekas), zat radio aktif seperti *cobalt-60*, *wet fly ash (bottom ash)*, limbah klinis, *liquid oxygen*, *spent katalis RRC 15 Ex*, *carbon disulfid (CS₂)*, *amonium nitrate*, *acid waste*, *copper chloride (CuCl₂)*, *carbon-sulfur ex T-760 (solid)*, *hidrogen peroxyde (gas)* B3, termasuk *sludge belt press* dari industri kertas.

Dalam proses pengangkutannya, bahan kimia dan limbah beracun ini harus dibawa oleh angkutan khusus yang telah dirancang sedemikian rupa untuk mengangkut material berbentuk cair, gas, peti kemas, tumbuhan, hewan hidup, dan alat berat serta membawa barang berbahaya. Yang termasuk sebagai barang berbahaya adalah barang yang mudah meledak, cairan mudah menyala, padatan mudah menyala, bahan penghasil oksidan, racun dan bahan yang mudah menular, barang yang bersifat radioaktif,

barang yang bersifat korosif, dan gas. Gas yang dimaksud mencakup gas mampat, cair, atau terlarut pada tekanan dan temperatur tertentu.

"Untuk menghindari korosif dalam hal komponen tangki untuk muatan kimia, material yang digunakan tidak diperkenankan menggunakan besi melainkan harus aluminium atau *stainless steel*. Keuntungan penggunaan aluminium, masa pakainya bisa sampai 15 tahun dan tahan percikan api. Sedangkan besi, masa pakainya hanya 10 tahun dan rawan terhadap percikan api. Selain itu, bobot aluminium jauh lebih ringan ketimbang besi, sehingga dapat memuat kapasitas lebih banyak. Memang secara investasi lebih mahal, tapi penggunaan aluminium dapat menekan risiko kecelakaan," kata Hartono Gani, Pengamat Transportasi Angkutan B3.



Dr. Emy S. Togelang.

Ketua Bidang Pembinaan & Pengembangan APT-B3

Global Harmonize System

Bahan kimia dalam konteks bahan berbahaya dan beracun (B3) didefinisikan sebagai unsur, senyawa tunggal (*substance*), campuran (*mixture*) dan sediaan (*preparation*) yang berasal dari sumber daya alam atau proses produksi yang berwujud padat, cair atau gas. Bahan kimia berbahaya (*hazardous chemical*) atau dikatakan berbahaya, ketika bahan kimia tersebut berpotensi menyebabkan bencana atau insiden yang membahayakan seperti ledakan, kebakaran, keracunan, gangguan kesehatan, dan pencemaran lingkungan.

Dalam konteks pengenalan bahaya dan pengendalian risiko pada distribusi bahan kimia berbahaya atau B3, perlu disepakati terlebih dulu apa yang dimaksud dengan risiko dan perbedaannya dengan bahaya. "Misalnya ada satu bahan kimia yang mempunyai daya ledak dengan radius satu kilometer. Tetapi bila saya berada pada radius 10 kilometer, apakah risikonya besar atau nol bagi saya? Jadi berdasarkan kajian risiko dan manajemen risiko, risiko adalah bahaya dikali paparan. Di sini yang harus dikendalikan adalah paparannya, supaya risikonya kecil dan kita mendapatkan manfaatnya. Karena kita sudah mengetahui bahaya dari penggunaan bahan kimia itu kalau digunakan secara berlebihan atau disalahgunakan," kata Dr. Emy S. Togelang, *Advisor and Lead of Responsible Care (R.C.) Verifiers*.

Menurut Emy, di dalam transportasi tentunya banyak poin-poin bahayanya salah satunya adalah manusianya. Kemudian sarannya, yaitu alat angkutnya, serta prasarannya seperti infrastruktur jalan untuk angkutan barang yang masuk dalam kategori bahaya di dalam transportasi. "Karena material yang diangkut adalah bahan kimia maka kita harus mengenali bahaya dari bahan kimia tersebut. Untuk itu harus diklasifikasikan dan dikategorikan dalam sifat bahayanya. Yang pertama harus dikenali adalah klasifikasi sifat bahayanya. Sekitar 15 tahun yang lalu, PBB (Persatuan Bangsa-Bangsa) mengadakan harmonisasi tentang klasifikasi-klasifikasi bahan kimia yang lebih dikenal dengan nama GHS atau

Global Harmonize System," ujar Ketua Bidang Pembinaan dan Pengembangan Asosiasi Pengusaha Transportasi Bahan Berbahaya dan Beracun (APT-B3) ini.

GHS adalah sistem pengklasifikasian keselamatan bahan kimia yang dikeluarkan oleh PBB. Sampai saat ini PBB telah melakukan tiga kali revisi terhadap sistem GHS yang dikeluarkan, dan sistem GHS yang dikeluarkan dikenal dengan Purple Book. PBB mencoba untuk menyamakan klasifikasi bahan kimia di seluruh dunia. Karena selama ini masing-masing negara memiliki klasifikasi yang berbeda-beda. Sebagai contoh, suatu bahan kimia dikategorikan bersifat *high toxic* di suatu negara, akan tetapi di negara lain bisa jadi bersifat *low toxic*. Atau suatu produk dikategorikan bersifat *flammable* di suatu negara, dan tidak bersifat *flammable* di negara lainnya.

Dampaknya adalah, negara-negara yang mengklasifikasikan produk tersebut sebagai *high toxic* atau *flammable* akan membuat berbagai peraturan untuk mengontrol produk tersebut. Sementara negara yang mengategorikan produk tersebut *low toxic* atau tidak *flammable* akan membiarkan penjualan bahan kimia tersebut secara bebas tanpa pengawasan. Kondisi ini pun menyulitkan negara pengimpor atau pengekspor bahan kimia karena perbedaan klasifikasi bahan kimia antara negara pengekspor dan pengimpor. Perbedaan ini juga berdampak pada *material safety data sheet* (MSDS) atau lembar data keselamatan bahan (LDKB), dan sistem pelabelan bahan kimia tersebut yang nantinya akan menyulitkan negara pengimpor karena mereka harus merevisi MSDS dan melakukan pelabelan ulang sesuai dengan klasifikasi di negara mereka masing-masing. Namun begitu, ada beberapa jenis produk kimia yang tidak termasuk dalam ruang lingkup ini, yaitu produk-produk farmasi, aditif untuk bahan makanan, kosmetik, dan residu pestisida di dalam bahan makanan.

Melalui GHS akan memudahkan dunia industri dalam melakukan perdagangan bahan kimia dan juga untuk melindungi lingkungan dan manusia dari dampak penggunaan bahan kimia. Di dalam Purple Book disebutkan bahwa tujuan dari GHS adalah untuk lebih meningkatkan perlindungan terhadap kesehatan manusia dan lingkungan dengan

menyediakan sistem yang lebih komprehensif secara internasional untuk mengomunikasikan bahaya bahan kimia. Kedua, menyediakan *framework* bagi negara-negara yang belum memiliki sistem klasifikasi dan label bahan kimia. Ketiga, mengurangi kebutuhan akan pengujian dan evaluasi bahan kimia. Terakhir untuk memfasilitasi perdagangan internasional bahan kimia di mana bahaya bahan kimia tersebut sudah dikaji dan diidentifikasi dengan basis internasional. Dalam Purple Book dinyatakan bahwa ada dua elemen ruang lingkup GHS, yaitu kriteria yang harmonis untuk klasifikasi bahan kimia tunggal dan campuran sesuai dengan bahaya kesehatan, lingkungan dan fisik bahan kimia tersebut. Serta elemen komunikasi bahaya yang harmonis, termasuk persyaratan untuk label dan *safety data sheet*.

Naskah: **Antonius Sulisty**

Foto: **Pebri Santoso**

TATA MOTORS



ULTRA NYAMAN



ULTRA TANGGUH



ULTRA FLEKSIBLE



ULTRA AMAN



ULTRA MODERN



**THINK NEW.
THINK ULTRA.**

Switch to Ultra Business Vehicles.



INTRODUCING

**TATA
ULTRA**

- THE BUSINESS UTILITY VEHICLE -

125HP LIGHT TRUCK • FULL AIR BRAKE • LEBAR 2,2 METER • PANJANG BAK 6 METER & 4,3 METER

JAKARTA: Jawa Indie Motor, Jakarta Pusat, Tel. 021-3192 6429/30; Surya Tata Mobilindo, Cikarang Barat, Bekasi, Tel. 021-8910 5051; Abadi Jaya Mitra, Serpong, Tel. 021-5422 0555. CIANJUR: Cahaya Abadi Mobilindo, Tel. 0263-263 758. PURWOKERTO: Djoko Motor, Tel. 0281-643 559. SOLO: Tata Mandiri Sentosa, Tel. 0271-725 606. SURABAYA: Hanata Auto, Tel. 031-592 4333. MALANG: Promotor Aga Perdana, Tel. 0341-410 000. BANYUWANGI: Dinamika Sukses Milenium, Tel. 0333-414 777. TULUNG AGUNG: Terang Utama Abadi, Tel. 0355-33 77 89. JOMBANG: Terang Utama Abadi, Tel. 0321 87 8282. DENPASAR-BALI: Bali Bima Sakti Motor, Tel. 0361-84 666 34/35. PEKANBARU: Eka Oto Sejahtera, Tel. 0761-44 957. LAMPUNG: Sumpur Mobil Lampung, Tel. 0828 8059 8282. MEDAN: Trans Niaga Perdana, Tel. 0822 7373 7755. CIREBON: PT Pratama Transindo, Tel. 0231-88 00 798/99. BANDUNG: PT Pratama Transindo, Tel. 022-600 2916. JAMBI: PT Selaras Anugerah Indah, Tel. 0741 65780. MAKASSAR: PT Celebes Prima Sejahtera, Tel. 0411-4672 888/777. SEMARANG: PT Mulia Tata Lestari, Tel. 024-831 8160/844 0518/831 3452.

CALL (TOLL-FREE)
0-800-1-828200
PLAY STRONG



**Syarat dan ketentuan berlaku. Mana yang tercapai terlebih dahulu.*

PT TATA Motors Indonesia, Pondok Indah Office Tower 3 Floor 8 - Suite 801A. Jl. Sultan Iskandar Muda Kav. V - TA Pondok Pinang, Jakarta Selatan 12310. Tel. +62-21-2932 8041/43 Fax. +62-21-2932 8042.

www.tatamotors.co.id

[TataMotorsID](https://www.facebook.com/TataMotorsID)

[@TataMotorsID](https://twitter.com/TataMotorsID)

[TatamotorsID](https://www.youtube.com/TatamotorsID)



UJI KOMPETENSI SOPIR TRUK MULAI JANUARI 2018

Naskah : Sigit Andriyono, Abdul Wachid, Antonius Sulistyono | Foto : Pebri Santoso

Prinsip penyelenggaraan angkutan barang khusus di mana pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) juga termasuk di dalamnya, harus merujuk pada aspek keamanan dan keselamatan baik untuk kru angkutannya itu sendiri maupun bagi lingkungan dan masyarakat sekitarnya. Hal ini pun telah diatur dan sangat ditekankan dalam Undang-undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Selain itu, penyelenggaraan angkutan B3 juga diatur melalui Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan. Serta diatur pula melalui Keputusan Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat (Hubdat) Nomor SK 725/AJ/.302/DRJD/2004 Tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan, dan Keputusan Dirjen Hubdat Nomor SK.4428/Aj.003/DRJD/2012 Tentang Izin Penyelenggaraan Angkutan Alat Berat Dan Barang Berbahaya.



Dadan M. Ramdan.

Kasubdit Angkutan Barang
Kementerian Perhubungan

Sesuai UU No.22 Tahun 2009 Tentang LLAJ, Pasal 141 ayat (1) menyatakan bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan

keteraturan. Kemudian pada Pasal 162 terkait Angkutan Barang Khusus dan Alat Berat menyatakan bahwa kendaraan bermotor yang mengangkut barang khusus wajib memenuhi persyaratan keselamatan sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut; diberi tanda tertentu sesuai dengan barang yang diangkut; memarkir kendaraan di tempat yang ditetapkan; melakukan bongkar-muat barang di lokasi yang telah ditetapkan dengan menggunakan alat sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut; beroperasi pada waktu yang tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan; serta harus mendapatkan rekomendasi dari instansi terkait.

Sedangkan PP No.41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, Pasal 14 ayat (1) menyatakan bahwa pengangkutan bahan berbahaya diklasifikasikan menjadi pengangkutan bahan dengan karakteristik mudah meledak; gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau pendinginan tertentu; cairan mudah menyala; padatan mudah menyala; oksidator, peroksida organik; racun dan bahan yang mudah menular; radioaktif, korosif; dan bahan berbahaya lain. Pasal 15 ayat (1) dinyatakan bahwa pengangkutan barang khusus diklasifikasikan atas pengangkutan barang curah, pengangkutan barang cair, pengangkutan barang yang memerlukan fasilitas pendinginan, pengangkutan tumbuh-tumbuhan dan hewan hidup, serta pengangkutan barang khusus lainnya.

KOMPETENSI PENGEMUDI

Terkait keterampilan pengemudi dan kernetnya di segmen angkutan B3 juga diatur dalam Pasal 162 ayat (3), yang menyatakan pengemudi dan pembantu pengemudi kendaraan bermotor umum yang mengangkut barang khusus wajib memiliki kompetensi tertentu sesuai dengan sifat dan bentuk barang khusus yang diangkut. Sedangkan di Pasal 204 ayat (1) ditegaskan bagi perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Menurut Kasubdit Angkutan Barang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Dadan M. Ramdan, bicara kompetensi bagi pengemudi dan pembantu pengemudi dalam angkutan B3 ini memang saat ini masih dianggap sebagai satu hal yang cukup memberatkan bagi si driver dan kernetnya.

"Khusus untuk angkutan barang ini memang sudah menjadi amanat di UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam konteks ini kami rencanakan mulai Januari 2018 untuk bisa melakukan uji kompetensi secara bertahap, sehingga amanat di UU ini bisa terealisasi. Permasalahannya yang paling berat saat ini memang dari pihak pengemudinya sendiri yang belum menganggap kalau uji kompetensi itu sebagai suatu kebutuhan. Tidak seperti kalau mau memiliki SIM kendaraan. Padahal pengemudi angkutan barang khusus yang mengangkut B3 ini perlu menerapkan perlakuan khusus pada muatan yang dibawanya karena mengandung bahan berbahaya. Selain itu, tata cara membawa kendaraannya juga berbeda dibanding dengan membawa kendaraan barang umum. Apalagi kalau dia ekspektasinya mau bekerja di luar negeri sebagai sopir, maka kompetensi mengemudikan truk ini sangat diperlukan. Karena di negara-negara maju sudah menerapkan standar kompetensi bagi pengemudi angkutan umum termasuk angkutan barang," ungkap Dadan.



RESPONSIBLE CARE

Jika mengacu pada ketentuan internasional, ada yang disebut dengan Responsible Care. Menurut Advisor and Lead of Responsible Care (R.C.) Verifiers, Dr. Emy S. Togelang, Responsible Care merupakan organisasi dunia yang diluncurkan pada tahun 1985 oleh Asosiasi Industri Kimia Kanada setelah terjadinya bencana kimia untuk kesekian kalinya, yang salah satunya menimpa Kota Bhopal di sebelah tengah India pada 3 Desember 1984. Saat itu, senyawa kimia bernama metil isosianat dengan rumus kimia $H-C-N=C=O$ tanpa sengaja terpapar, sehingga mengakibatkan tewasnya 3.800 manusia dan diklaim sebagai bencana yang lebih buruk dibandingkan Perang Dunia ke-2.

"Setelah peristiwa itu banyak pihak yang tidak percaya lagi dengan industri kimia karena citranya sangat jatuh. Karena itulah asosiasi industri kimia mulai dibentuk dan sifatnya sukarela. Artinya, ketika mereka menandatangani responsible ini maka mereka mewajibkan dirinya masing-masing untuk mematuhi semua yang ada dan ditetapkan di dalam Responsible Care. Di Indonesia sendiri konsep Responsible Care mulai dikenalkan oleh Indonesian Chemical Industry Club (ICIC) pada tahun 1994," kata Emy.

Konsep Responsible Care, menurut Emy, salah satu penerapannya adalah melalui pemahaman seven code of management practices, sebagai persyaratan yang harus diikuti oleh seluruh anggota Responsible Care di dunia termasuk Indonesia.

"Di Indonesia sendiri namanya adalah RCI atau Responsible Care Indonesia, yang dulunya dikenal dengan nama Komite Nasional Responsible Care Indonesia (KN-RCI) yang didirikan oleh ICIC pada tahun 1997. Pada Agustus 1999, KN-RCI diakui sebagai satu-satunya organisasi Responsible Care di Indonesia dan menjadi anggota ke-42 dari Responsible Care Leadership Group-International Chemical Council Associations (RCLG-ICCA) dalam konferensi RCLG-ICCA di Sao Paulo, Brazil," ujar Emy.

Naskah : Antonius Sulistyو
Foto : Pebri Santoso



PT. LINTAS MARGA SEDAYA

Segenap Direksi dan Karyawan
PT. Lintas Marga Sedaya Mengucapkan :

SELAMAT MENUNAIKAN
IBADAH PUASA RAMADHAN



HARI RAYA IDUL FITRI 1438 H

MOHON MAAF LAHIR DAN BATIN



PROGRAM KHUSUS TRUCKERS

LEBARAN DI CIPALI

20-21 JULI 2017

REST AREA

JAKA 13.00 - 22.00

164, 166

17 BULAN

DANGDUT MERDEKA

AGUSTUS 19.00 - 23.00

LOMBA:

- Balap Karung
- Balap Kasti
- Pagar Pancing
- Balap Pelatikan

- LMS adalah perusahaan yang memegang hak konsesi jalan tol Cikopo Palimanan (Cipali) di provinsi Jawa Barat dengan cukup panjang 116,754 km.
- Jalan tol Cipali terbentang dari Cikopo KM 72 ke kabupaten Purwakarta, Kabupaten Subang, Kabupaten Indramayu, Kabupaten Majalengka dan berakhir di Palimanan Kabupaten Cirebon KM 188.
- Jalan tol Cipali terbukti memangkas rute Cikampek – Palimanan hingga 40 km dibanding melewati jalur Pantura.
- Beragam aktivitas dan program bagi konsumen termasuk pengusaha serta pengemudi Class 2 – 5 terus dikembangkan guna menghadirkan pelayanan terbaik bagi pengguna jalan tol Cipali.



Tata Kelola Barang Berbahaya

Naskah : Sigit Andriyono, Antonius Sulistyono | Foto : Pebri Santoso

Setiap industri yang menggunakan atau memperdagangkan bahan baku kimia murni (tunggal) atau campuran, wajib mengikuti prosedur tata kelola penyimpanan dan pendistribusian/pengangkutannya. Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perindustrian telah menerbitkan keputusan Nomor 87/M-IND/PER/9/2009 tentang sistem harmonisasi global klasifikasi atau global harmonize system (GHS) dan label pada bahan kimia. Menurut Peraturan Menteri ini, seluruh bahan kimia yang dipasarkan di Indonesia wajib mengikuti klasifikasi dan label yang ditetapkan oleh sistem GHS.

Maksudnya adalah, semua bahan kimia termasuk pelabelannya harus dilengkapi atau memiliki *material safety data sheet* (MSDS) atau lembar data keselamatan bahan (LDKB) yang mengacu pada sistem pengklasifikasian sesuai sistem GHS. Berdasarkan Peraturan Menteri Perindustrian tersebut, sistem GHS untuk kimia tunggal sudah mulai berlaku sejak Maret 2010, sementara untuk bahan kimia campuran masih bersifat sukarela dalam penerapannya dan mulai berlaku efektif sejak awal tahun 2014.

Format MSDS/LDKB sesuai dengan Peraturan Menteri tentang GHS (lampiran II) terdiri dari 16 *section*, yaitu identifikasi senyawa (tunggal atau campuran), identifikasi bahaya, komposisi/informasi tentang bahan penyusun senyawa tunggal, tindakan pertolongan pertama, tindakan pemadaman kebakaran, tindakan penanggulangan jika terjadi kebocoran, penanganan dan penyimpanan, kontrol paparan/perlindungan diri, sifat fisika dan kimia, stabilitas dan reaktifitas, informasi toksikologi, informasi ekologi, pertimbangan pembuangan/pemusnahan, informasi transportasi, informasi

yang berkaitan dengan regulasi, dan informasi lain yang diperlukan dalam pembuatan dan revisi MSDS.

Menurut Peraturan Menteri Perindustrian tentang GHS, semua bahan kimia juga harus diklasifikasikan berdasarkan kriteria bahaya GHS yang terdiri dari bahaya fisik, bahaya terhadap kesehatan, dan bahaya terhadap lingkungan akuatik. Bahaya fisik misalnya eksplosif (mudah meledak), gas mudah menyala (gas, aerosol, cairan, padatan), cairan pengoksidasi/oksidator (cairan, padatan, gas), korosif terhadap logam, swareaktif (*self-reactive*), piroforik (cairan, padatan), swapanas (*self-heating*), peroksida organik, gas bertekanan (*compressed gas*), dan gas mudah menyala jika bereaksi dengan air.

"Bahaya terhadap kesehatan seperti sensitisasi kulit atau pernapasan, iritasi/korosi pada kulit, karsinogenisitas, kerusakan yang serius pada mata, mutagenik, toksisitas pada reproduksi, keracunan sistemik pada organ sasaran, aspirasi, berbahaya terhadap lingkungan perairan, dan toksisitas akut.



Sedangkan bahaya terhadap lingkungan mulai dari berbahaya terhadap lingkungan perairan dan berbahaya terhadap lapisan ozon," kata Dr. Emy S. Togelang, Ketua Bidang Pembinaan dan Pengembangan Asosiasi Pengusaha Transportasi Bahan Berbahaya dan Beracun (APT-B3).

Setiap bahan kimia tersebut juga harus diberi label sesuai dengan GHS yang ditetapkan, di mana label tersebut harus mengandung unsur penanda atau identitas produk, identitas pemasok/produsen, identitas bahan kimia, pictogram bahaya, kata-kata sinyal peringatan (*signal words*), pernyataan bahaya (*hazard statement*), dan informasi kehati-hatian (*precautionary information*). Kata-kata dalam *signal words* misalnya DANGER/BAHAYA atau WARNING/AWAS, untuk menyatakan perhatian terhadap bahaya dan untuk membedakan tingkat bahaya. *Hazard statement* merupakan pernyataan kelas dan kategori bahaya yang menguraikan sifat dasar bahaya dari produk berbahaya termasuk tingkat bahayanya. Contoh, cairan mudah menyala. Kategori 1 (cairan dan uap yang amat sangat mudah menyala), kategori 2 (cairan dan uap yang sangat mudah menyala), kategori 3 (cairan dan uap yang mudah menyala), kategori 4 (cairan yang mudah terbakar).

Informasi kehati-hatian (*precautionary information*) merupakan frasa atau pictogram yang menguraikan langkah-langkah yang dianjurkan untuk diambil, dalam rangka pengurangan atau pencegahan efek yang merugikan akibat paparan suatu produk berbahaya atau penyimpanan dan penanganan yang tidak sesuai. Contoh, "Jauhkan dari sumber api", "Simpan di dalam wadah yang tertutup rapat", "Hindari kontak dengan air". Label tersebut juga harus mudah terbaca, jelas terlihat, tidak mudah rusak, tidak mudah lepas dari kemasannya dan tidak mudah luntur karena pengaruh sinar, udara atau lainnya. Pictogram yang digunakan juga harus sesuai dengan peraturan GHS yang terdapat pada lampiran I dari peraturan menteri tentang GHS. Informasi ini harus diberi jika sediaan mengandung sekurang-kurangnya satu senyawa yang tergolong berbahaya bagi manusia dan/atau lingkungan.

Mengacu pada prosedur pengoperasian kendaraan pengangkut B3 sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.725/AJ.302/DRJD/2004, bahan berbahaya dan beracun (B3) diklasifikasikan sebagai bahan yang mudah meledak; gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau pendinginan tertentu; cairan mudah menyala; padatan mudah



Hartono Gani.

Pengamat Transportasi Barang Indonesia

menyala; oksidator, peroksida organik; bahan beracun dan mudah menular; bahan radioaktif; bahan korosif; bahan berbahaya lainnya.

"Untuk penempatan simbol di mobil barang atau truk baik itu tangki, bak, *dump truck*, maupun tempelan atau trailer, di badan kendaraannya harus dipasang *placard* atau simbol tanda bahaya sesuai dengan barang yang dimuatnya masuk kategori mana. Penempatannya di bagian samping kiri-kanan dan bagian depan-belakang kendaraan. Tujuannya supaya para pengguna jalan lainnya dan petugas di lapangan bisa mengetahui barang B3 jenis apa yang diangkut oleh kendaraan tersebut," kata Dadan M. Ramdan, Kasubdit Angkutan Barang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Simbol atau *placard* pada setiap mobil pengangkut B3, menurut Dadan, merupakan kategori-kategori atau jenis B3 apa saja yang boleh diangkut dan telah direkomendasikan oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (LHK) kepada Kemenhub sebelum diterbitkannya izin pengangkutan barang khusus untuk pengangkutan B3.

Persyaratan Khusus

Salah satu faktor penting terwujudnya keselamatan dalam pengangkutan barang khusus seperti bahan berbahaya dan beracun (B3) adalah keandalan keterampilan yang dimiliki sopir dan pembantu sopir atau kernet. Berdasarkan SK.725/AJ.302/DRJD/2004, pengemudi kendaraan pengangkut (B3) wajib memenuhi persyaratan umum dan persyaratan khusus. Di mana persyaratan umum sesuai Pasal 9 ayat (2) adalah memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan golongan dan kendaraan yang dikemudikannya; serta memiliki pengetahuan mengenai jaringan jalan dan kelas jalan, kelaikan kendaraan bermotor, dan tata cara mengangkut barang.

Sedangkan persyaratan khusus sebagaimana diatur dalam Pasal 9 ayat (3), memiliki pengetahuan mengenai bahan berbahaya yang diangkutnya, seperti klasifikasi, sifat dan karakteristik bahan berbahaya; memiliki pengetahuan mengenai bagaimana mengatasi keadaan jika terjadi suatu kondisi darurat, seperti cara menanggulangi kecelakaan; memiliki pengetahuan dan keterampilan mengenai tata cara pengangkutan bahan berbahaya, seperti pengemudian secara aman, pemeriksaan kesiapan kendaraan, hubungan muatan dengan pengendalian kendaraan, persepsi keadaan bahaya/darurat; memiliki pengetahuan mengenai ketentuan pengangkutan bahan berbahaya, seperti penggunaan plakat, label dan simbol bahan berbahaya; memiliki kemampuan psikologi yang lebih tinggi daripada pengangkut bahan/komoditi yang tidak berbahaya, seperti tidak mudah panik, sabar, bertanggung jawab, tidak mudah jenuh menghadapi pekerjaan dan situasi yang monoton; dan memiliki fisik yang sehat dan tangguh.

"Tentu semua pengemudi angkutan B3 harus bersertifikat yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat di bawah pembinaan APT-B3. Tidak cukup hanya surat izin mengemudi, pengemudi juga dituntut untuk mengenal muatannya berikut penanganan jika terjadi musibah dan mengetahui segala kelengkapan *safety* termasuk pemakaiannya," kata Hartono Gani, Pengamat Transportasi Barang Indonesia.

Menurut Presiden Direktur PT Sidomulyo Selaras, Sasminto Tjoe, yang pertama harus diperhatikan adalah pengemudi mesti dibekali kemampuan mengendarai truk yang memuat B3 terutama terkait keamanannya. "Kemudian pengemudi juga harus mengetahui tentang muatan yang diangkut berikut penanganannya. Pengemudi juga harus dibekali *data sheet* (MSDS) muatan sebagai antisipasi, dan jika terjadi kecelakaan

maka *data sheet* tersebut bisa diserahkan ke pihak polisi," ujarnya

Peran pembantu sopir juga diatur dalam Pasal 10 ayat (1), yaitu pembantu pengemudi bertugas memberikan bantuan yang diperlukan kepada pengemudi agar pengangkutan B3 dapat dilaksanakan sesuai kaidah keselamatan, keamanan dan kesehatan kerja dan tidak diizinkan mengemudi kendaraan. Ayat (2), pembantu pengemudi kendaraan pengangkut bahan berbahaya dan beracun (B3) wajib memenuhi persyaratan: memiliki pengetahuan mengenai bahan berbahaya yang diangkutnya, seperti klasifikasi, sifat dan karakteristik bahan berbahaya; memiliki pengetahuan mengenai bagaimana mengatasi keadaan jika terjadi suatu kondisi darurat, seperti cara menanggulangi kecelakaan; memiliki pengetahuan mengenai ketentuan pengangkutan bahan berbahaya, seperti penggunaan plakat, label dan simbol bahan berbahaya; memiliki kemampuan psikologi yang lebih tinggi daripada pengangkut bahan/komoditi yang tidak berbahaya, seperti tidak mudah panik, sabar, bertanggung jawab, tidak mudah jenuh menghadapi pekerjaan dan situasi yang monoton; dan memiliki fisik yang sehat dan tangguh.

Guna menjaga aspek kesehatan dan keselamatan kerja (K3), baik pengemudi dan pembantu pengemudi kendaraan pengangkut B3 wajib dilengkapi alat pelindung diri (APD) sesuai SK.725/AJ.302/DRJD/2004 Pasal 11. Mencakup pelindung pernapasan/masker, pelindung anggota badan, helm, kacamata pengaman, sarung tangan (bahan karet/kulit sesuai B3 yang ditangani), sepatu pengaman, dan pakaian kerja.

Sementara kendaraannya, menurut Hartono Gani, penggunaan sistem pengereman dengan menggunakan minyak rem tidak disarankan. **"Demi keamanan kendaraan B3 lebih cocok menggunakan rem cakram atau *disc brake*. Untuk menghindari pecah ban pada ban depan, penggunaan ban ganda disarankan**

agar jika salah satu ban pecah masih ada penopang ban lain. Selagi kondisi kendaraan sesuai dengan standar keamanan, untuk kendaraan B3 batas maksimal kecepatan yang dibolehkan 60-80 km per jam," katanya.

Sedangkan menurut Sasminto Tjoe, kemampuan tangki sebagai wadah penampung B3 harus selalu mumpuni. **"Karena itu wajib dilakukan uji berkala dengan cara ditiupkan air hingga 6 bar. Apabila tangki tersebut tidak kuat, maka akan terjadi kebocoran. Kebutuhan uji berkala khusus tangki diperlukan karena ada kemungkinan penipisan pelat tangki yang sudah terlalu sering digunakan dengan usia pemakaian 10 tahun,"** kata Sasminto Tjoe.

Hartono Gani menambahkan, lantaran angkutan B3 sejauh ini didominasi angkutan bahan bakar yang diperkirakan konsumsinya mencapai 1,5 juta galon per hari atau sekitar 500 juta galon per tahun, maka rute atau lintasan angkutan B3 termasuk jam operasionalnya diatur oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat agar tidak membahayakan pengemudi lainnya. Berdasarkan SK.725/AJ.302/DRJD/2004, lintasan angkutan B3 harus mempertimbangkan kelas jalan yang dilalui, tingkat bahaya muatan atau jenis bahan berbahaya yang diangkut, frekuensi pengangkutan, jenis kemasan, volume bahan berbahaya yang diangkut, serta tetap memperhatikan kelestarian lingkungan jika terjadi kecelakaan dalam pelaksanaan pengangkutan B3.

Selain itu, penentuan lintas angkutan B3 diupayakan untuk tidak melalui daerah padat penduduk, terowongan dan jalan yang sempit; tidak melalui tanjakan dan belokan yang membahayakan atau tidak memungkinkan dilalui kendaraan pengangkut bahan berbahaya; dan harus memperhatikan titik-titik rawan sepanjang lintasan seperti daerah kemacetan lalu lintas, tempat penyimpanan bahan berbahaya, depo bahan bakar, jalur listrik tegangan tinggi, dll. Dalam kondisi tertentu pengangkutan bahan berbahaya dan beracun dapat melalui daerah padat penduduk, dengan ketentuan harus disertai pengawalan oleh petugas yang bertanggung jawab di bidang lalu lintas dan angkutan atau polisi lalu lintas. Untuk itu, setiap operator angkutan B3 wajib mengajukan rencana lintas angkutan B3 mulai dari tempat asal pemuatan, lintasan yang akan dilalui, sampai dengan tempat-tempat pemberhentian dan tujuan/tempat pembongkaran kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Tata kelola pengangkutan B3 ini ditujukan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan B3 yang selamat, aman, lancar, tertib dan teratur, serta ramah lingkungan. Sehingga dampak negatif dari interaksi fisik, kimia dan mekanik antar bahan berbahaya dan beracun dengan manusia, kendaraan lainnya maupun lingkungan sekitarnya dapat dicegah.



Prasyarat dan Perizinan Pengangkutan B3

Naskah: Sigit Andriyono, Antonius Sulistyو Foto: Pebri Santoso



Budi Sampurno

VP Fleet Management
PT Pertamina Patra Niaga

Bahan berbahaya dan beracun (B3) merupakan bahan kimia yang diperlukan dalam proses produksi, baik sebagai bahan utama maupun untuk campuran. Sifat kimiawi yang terkandung dalam B3 ini berpotensi membahayakan lingkungan dan keselamatan manusia apabila dalam penggunaannya tidak dikelola secara tepat. Untuk mencegah atau meminimalkan risiko terhadap kesehatan manusia maupun dampak terhadap lingkungan hidup di sekitarnya, maka kegiatan pemindahan B3 mulai dari impor sampai ke pengguna termasuk kegiatan pengangkutan menggunakan moda transportasi darat, udara, dan laut perlu mendapatkan perhatian dan penanganan secara khusus, supaya dampak yang mungkin terjadi dapat diantisipasi sejak awal.

Peredaran atau pengangkutan B3 khususnya menggunakan transportasi darat terkait dengan pengaturan lalu lintas dan angkutan B3, harus mendapatkan izin dari Kementerian Perhubungan (Kemenhub) berdasarkan rekomendasi pengangkutan B3 dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK). Adapun dasar hukum penerapan kendali angkutan B3 terdapat di Undang-undang (UU) Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup, UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 74 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Bahan Berbahaya dan Beracun, PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Negara Lingkungan Hidup Nomor 03 Tahun 2008 tentang Tata Cara Pemberian Simbol dan Label Bahan Berbahaya dan Beracun, dan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.725/AJ.302/DRJD/2004 tentang Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3) di Jalan.

Secara normatif, waktu yang dibutuhkan untuk proses perizinan di Kemenhub maksimal 14 hari kerja, dengan catatan setelah semua berkas diterima secara lengkap. Biaya yang harus dipersiapkan untuk pengajuan izin pengangkutan B3 ini sebesar Rp 5 juta setiap satu pengajuan, dan harus mendapatkan rekomendasi terlebih dulu dari KLHK. "Pada draft revisi KM 69 Th 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang di Jalan, kami coba usulkan maksimal pengurusan izin ini menjadi tujuh hari kerja. Beberapa tahun terakhir kami sudah mencoba melakukan secara *online* meskipun berkas fisik itu tetap harus kami terima, karena sistem yang ada memang belum terintegrasi. Kalau sudah terintegrasi, tentunya begitu dimasukkan nopolnya sudah bisa langsung keluar data-data yang dibutuhkan seperti nomor buku KIR-nya, jumlah sumbunya berapa, truknya jenis apa, dan untuk ini kami masih berupaya membangun sistem yang terintegrasi antar-kabupaten/kota," kata Dadan M. Ramdan, Kasubdit Angkutan Barang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub.

VP *Fleet Management* PT Pertamina Patra Niaga (Patra Niaga) Budi Sampurno mengatakan, pihaknya telah mengantongi izin untuk beragam model pengangkutan barang khusus ini. "Untuk angkutan BBM (bahan bakar minyak), Patra Niaga punya sertifikat izin usaha pengangkutan migas termasuk SK untuk izin pengangkutannya. Untuk LPG (*liquid petroleum gas*) juga demikian, kami ada izin pengangkutan LPG. Untuk B3 juga ada izin pengangkutan B3. Izin yang sedang dalam proses adalah izin pengangkutan limbah B3," ujar Budi.

Dadan menjelaskan terkait berkas persyaratan di poin SOP (*loading/unloading, operasional, tanggap darurat*) ketika diperiksa satu per satu, masih banyak yang terapkan *copy-paste* di antara perusahaan atau operator yang satu dengan lainnya. "Umumnya mereka mengganti nama perusahaannya saja. Karena begitu kami cek di lapangan dengan berkomunikasi dengan orang yang bertugas menangani SOP di perusahaan yang bersangkutan, kebanyakan mereka tidak paham mengenai SOP yang dilampirkan pada saat permohonan perizinannya. Sebenarnya tidak masalah *copy-paste*, tapi yang terpenting adalah bagaimana supaya personel yang ditugaskan menangani peraturan itu paham SOP itu sendiri. Karena SOP ini menampilkan prosedur bagaimana menangani kondisi jika terjadi keadaan darurat atau kalau terjadi kecelakaan," ungkap Dadan.

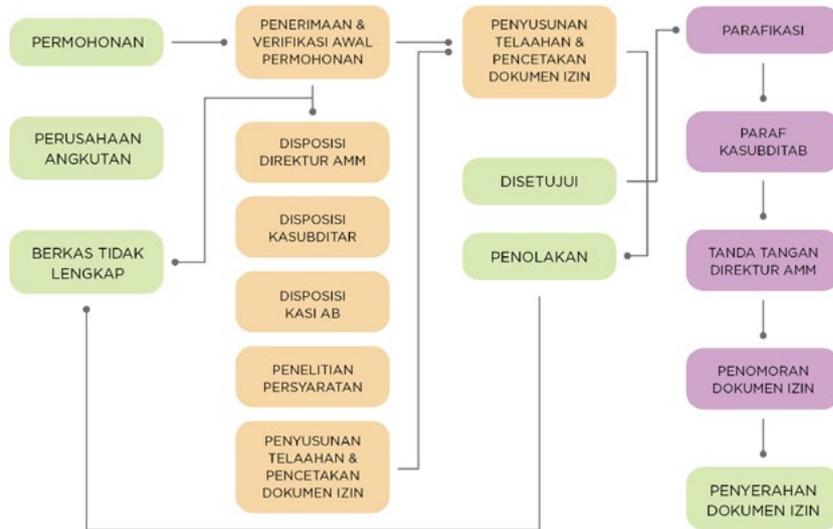
Sedangkan tentang foto kendaraan, menurut Dadan, harus dilampirkan karena akan ditindaklanjuti dengan pengecekan langsung di lapangan. "Masalah di lapangan yang sering terjadi seperti label atau *placard* yang tertempel pada kendaraan sering tidak sesuai antara foto dengan kondisi riil. Seperti yang pernah kami temui di daerah Cilegon, ada tiga operator yang memang kondisi di lapangan tidak 100 persen sama dengan yang disampaikan pada lampiran foto dalam persyaratan permohonan izinnya," ujar pria ramah ini.

PERSYARATAN PENGAJUAN IZIN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG BERBAHAYA

B. Melampirkan Berkas Persyaratan :

1. Fotocopy Akta Pendirian Perusahaan dan/atau Perubahan Terakhir
2. Pengesahan Badan Hukum Perusahaan dari instansi yang berwenang (Kementerian Hukum dan HAM)
3. Profil Perusahaan (*Company Profile*) & SOP (*loading/unloading, operasional, tanggap darurat*)
4. Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP) Perusahaan
5. Surat Tanda Daftar Perusahaan (TDP)/SIUP
6. Surat Keterangan Domisili Perusahaan & Pool (tempat penyimpanan kendaraan)
7. Fotocopy STNK
8. Fotocopy Buku Uji
9. Foto Kendaraan Tampak Depan, samping & belakang dilengkapi dg plakat khusus
10. Daftar Pengemudi dan Pembantu Pengemudi yang memiliki kompetensi tertentu sesuai sifat dan barang khusus yang diangkut
11. Surat Pernyataan Tertulis diatas materai
 - a. Kesanggupan untuk menjalankan kewajiban pemegang izin penyelenggaraan angkutan barang khusus
 - b. Keabsahan dokumen
 - c. Kesanggupan untuk melaporkan kegiatan pengangkutan barang khusus secara berkala
 - d. Kesanggupan untuk diinspeksi oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

**BAGAN ALIR PEMBERIAN IZIN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN BARANG KHUSUS**



Rekomendasi KLHK

Tujuan dari pada pengelolaan B3 adalah untuk mencegah dan mengurangi risiko dampak B3 terhadap lingkungan hidup, kesehatan manusia, dan makhluk hidup lainnya. B3 pada umumnya merupakan bahan kimia yang kadarnya masih sangat murni dan memiliki konsentrasi yang cukup tinggi, sehingga sifat dan karakteristik bahaya atau beracun masih sangat dominan. Oleh karena itu, dalam setiap proses pengelolaannya harus memperhatikan sifat kehati-hatian. Pengangkutan B3 merupakan salah satu simpul dari rantai pengelolaan B3 yang dalam pelaksanaannya mempunyai peluang risiko atau memiliki dampak terhadap kesehatan manusia dan kelestarian lingkungan, yang dapat terjadi baik sepanjang perjalanan mengangkut B3 atau selama kegiatan bongkar-muat B3.

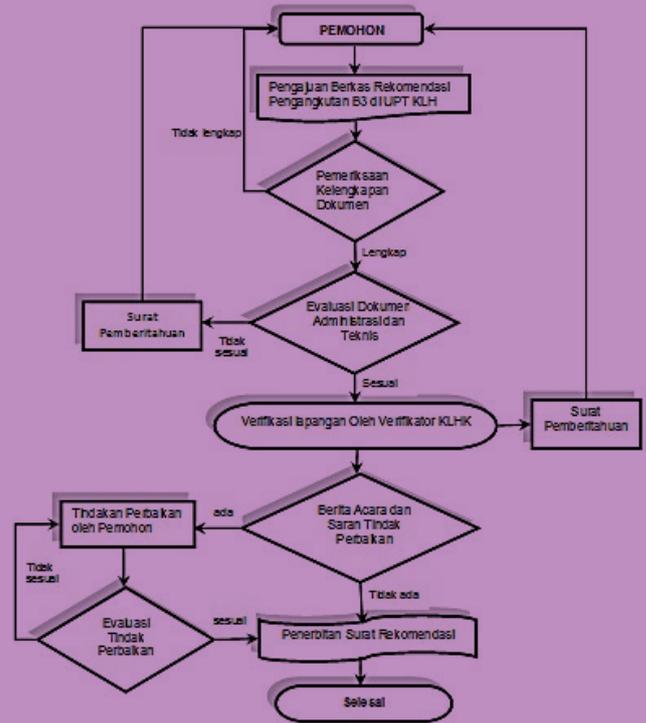
Upaya pencegahan atau meminimisasi risiko terhadap kesehatan maupun dampak terhadap lingkungan perlu mendapat perhatian khusus, supaya semua peluang risiko ataupun dampak buruk yang mungkin terjadi sudah

dapat diantisipasi sejak awal. Untuk itu rekomendasi pengangkutan harus diberikan untuk sarana pengangkutan B3, dengan memenuhi kriteria keamanan dan keselamatan pengangkutan B3 sebagai acuan bagi instansi terkait dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub) untuk mengeluarkan Izin Pengangkutan B3.

Prosedur rekomendasi pengangkutan B3 ini digunakan sebagai pedoman dalam mengajukan permohonan rekomendasi pengangkutan B3 ke Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) khusus pada moda angkutan darat, yang menjadi dasar diterbitkannya/ditolaknya Izin Pengangkutan B3 oleh Kemenhub melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Adapun proses penerbitan rekomendasi pengangkutan B3 ini mencakup tujuh poin utama sebagai berikut:

1. Mengajukan permohonan rekomendasi pengangkutan B3 kepada Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan u.p. Direktur Jenderal Pengelolaan Sampah, Limbah dan Bahan Beracun Berbahaya melalui Unit Pelayanan Terpadu (UPT)-KLHK.
2. Permohonan rekomendasi dilengkapi dengan dokumen administrasi dan diurut sesuai dengan persyaratan, dalam bentuk *hard copy* dan *soft copy*.
3. Pemeriksaan kelengkapan dokumen permohonan dilakukan oleh petugas UPT – KLHK.
4. Bila dokumen permohonan sudah lengkap, UPT menyerahkan ke unit teknis untuk dilakukan verifikasi administrasi dan teknis. Jika dokumen belum lengkap berkas akan dikembalikan kepada pemohon.
5. Setelah dilakukan verifikasi teknis, selanjutnya dilakukan verifikasi lapangan untuk validasi dokumen dan pemeriksaan kesesuaian jenis B3 dengan alat angkut yang digunakan serta kelengkapan persyaratannya.
6. Apabila telah memenuhi seluruh persyaratan maka dilanjutkan dengan penerbitan surat Rekomendasi Pengangkutan B3. Apabila tidak memenuhi persyaratan sesuai ketentuan maka diberikan surat Penolakan Penerbitan Rekomendasi Pengangkutan B3.
7. Untuk permohonan baru, Rekomendasi Pengangkutan B3 berlaku selama lima tahun. Sedangkan untuk permohonan perpanjangan dan penambahan kendaraan, Rekomendasi Pengangkutan B3 berlaku mengikuti izin dari Kemenhub yang sudah pernah diperoleh.

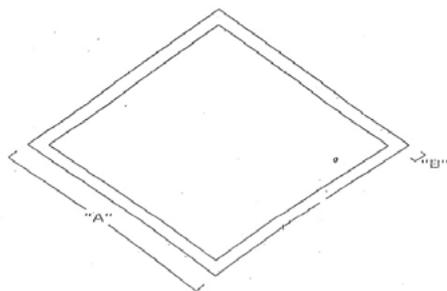


Gambar Alur Proses Rekomendasi Pengangkutan B3

Kewajiban Operator

Adapun kewajiban yang harus dipenuhi pihak operator angkutan B3 dalam operasional armadanya adalah sebagai berikut.

1. Plakat yang menggambarkan tanda khusus dalam pengangkutan B3 harus melekat pada sisi kiri, kanan, depan dan belakang kendaraan dengan ukuran dan bentuk sesuai KM 69 Tahun 1993 lampiran IV.
2. Nama perusahaan harus melekat pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan dengan ukuran dan warna sesuai KM 69 Tahun 1993 lampiran V, yaitu ukuran huruf maksimum (lebar x tinggi x tebal) 210 mm x 390 mm x 60 mm, ukuran tulisan maksimum (panjang x lebar) 2.500 mm x 600 mm, dengan warna dasar putih dan warna huruf merah.
3. Kendaraan pengangkut B3 harus dilengkapi alat pemadam kebakaran dan kotak obat lengkap dengan isinya, radio komunikasi sebagai alat komunikasi antara pengemudi dengan pusat kendali operasi dan/atau sebaliknya, lampu tanda bahaya berwarna kuning yang ditempatkan di atas atap ruang kemudi, dan perlengkapan lain yang diperlukan dalam pengangkutan B3.
4. Jati diri pengemudi harus terpasang pada dasbor kendaraan.
5. Mematuhi ketentuan mengenai batas kecepatan maksimum 60 km/jam.
6. Sebelum pelaksanaan bongkar-muat B3 harus dipersiapkan dan diperiksa alat bongkar-muat dan peralatan pengaman darurat.
7. Pelaksanaan bongkar-muat dilakukan pada tempat-tempat yang telah ditetapkan dan tidak mengganggu keamanan, keselamatan, kelancaran, dan ketertiban lalu lintas, dan masyarakat sekitarnya.
8. Apabila dalam pelaksanaan diketahui ada kemasan atau wadah yang rusak maka kegiatan tersebut harus dihentikan.
9. Selama pelaksanaan harus diawasi oleh pengawas yang memiliki kualifikasi sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.
10. B3 harus diikat dengan kuat dan disusun dengan baik sehingga beban terdistribusi secara proporsional pada sumbu-sumbu kendaraan.
11. Jika terjadi kerusakan jalan, jembatan, dan gangguan lingkungan di sekitarnya yang diakibatkan oleh pengoperasian kendaraan dan tumpahan B3 menjadi beban dan tanggung jawab operator.



Untuk di Kendaraan: "A" 25 cm.
"B" 5% "A"
Untuk di Kemasan: "A" 10 cm.
"B" 5% "A"

Terkait kewajiban yang harus dipenuhi oleh operator angkutan B3, Patra Niaga menerapkan persyaratan tersendiri yang harus dipenuhi. "Seperti *brand* kendaraannya juga sudah ditentukan. Spesifikasi teknis lainnya seperti *limiter speed* yang speknnya sudah *mandatory* terpasang di unit kendaraan dan di-*setting* maksimal kecepatannya sekitar 70 km/jam. Kemudian *braking system* juga mensyaratkan yang sudah ABS (*Anti-lock Braking System*) dan harus versi pabrikasi dari prinsipalnya, kemudian dari trailernya juga ada ketentuan teknisnya sendiri. Untuk kelengkapan keamanan seperti APAR (alat pemadam api ringan) minimal harus ada di empat titik pada setiap kendaraan, dan minimal setiap enam bulan harus dicek. Sedangkan untuk pengangkutan LPG harus memakai tangki sesuai persyaratan teknis karena adanya aspek *pressure axle* LPG, dan harus sesuai dengan MSDS (*material safety data sheet*) dari LPG," urai Budi Sampurno

Sedangkan terkait kewajiban operator jika terjadi gangguan atau kerusakan lingkungan di sekitarnya akibat tumpahan B3, sejatinya tidak ter-cover asuransi dan menjadi beban tanggung jawab pihak transporter. "Kalau untuk angkutan B3 tidak di-cover asuransi, tapi untuk angkutan limbah B3 dijamin asuransi sebesar Rp 5 miliar untuk *accident* yang berhubungan dengan cacat atau kerusakan lingkungan hidup. Kalau kemudian terbukti melakukan sabotase, maka jaminan Rp 5 miliar itu otomatis hangus," kata Liliek N. Sankrib, Wakil Ketua Asosiasi Pengusaha Transportasi Bahan Berbahaya dan Beracun (APT-B3).

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



Mobil Delvac™

Performa oleh ExxonMobil



**Menjaga Kendaraan
dan Bisnis Anda selalu berjalan.**

Lebih lanjut http://lubes.mobil.com/AP-English-LCW/heavydutyoils_id.aspx,
untuk informasi distributor kunjungi www.exxonmobil.com/distributorlocator atau hubungi pelumas@exxonmobil.com



Pemilihan Rekanan Trucking Reputasi dan Patuh Kontrak

Transporter dalam industri kimia menjadi salah satu simpul terpenting dalam pendistribusian barang khusus ini. Dalam proses pemilihan rekanan atau vendor trucking pun membutuhkan klasifikasi khusus, guna menjamin produk atau material berbahaya ini dapat ditangani secara baik dan benar mulai dari lokasi penyimpanan sampai ke tujuan akhir. Seperti yang diterapkan PT Petrokimia Gresik sebagai produsen pupuk di Indonesia, menerapkan dua tahapan pokok ketika merekrut dan memilih vendor angkutan untuk produk pupuknya, yaitu pendaftaran calon rekanan trucking dan pemeriksaan/evaluasi kualifikasi terhadap calon rekanan tersebut.

Menurut Kabag Distribusi Jawa-Bali PT Petrokimia Gresik, Ivan Angga Shodiqi, alur proses pendaftaran rekanan yang berlaku di perusahaannya terdiri dari enam tahapan. Pertama, melakukan registrasi secara *online* melalui situs *eproc.pupuk-indonesia.com*. Proses kedua, PT Petrokimia Gresik akan melakukan verifikasi NPWP (Nomor Pokok Wajib Pajak) dan PKP (Pengusaha Kena Pajak). Kemudian proses selanjutnya apabila NPWP dan PKP calon rekanan sudah lengkap, maka sistem akan mengirimkan *username* dan *password* melalui *email* yang disertakan saat melakukan registrasi *online*. *Username* dan *password* tadi dipakai untuk melengkapi data profil, kompetensi, dan data lainnya sebelum mengirim pengajuan permohonan menjadi rekanan PT Petrokimia Gresik. "Selanjutnya akan dilakukan verifikasi data oleh PT Petrokimia Gresik

dan PT Pupuk Indonesia, karena PT Petrokimia Gresik merupakan anggota dari *holding* PT Pupuk Indonesia. Kalau calon rekanan lolos verifikasi data maka akan diberi notifikasi atau pemberitahuan melalui *email* dan terdaftar dalam SAP (*system application and product in data processing*) perusahaan kami," kata Ivan.

Kemudian tahapan pokok berikutnya, menurut Ivan, adalah pemeriksaan atau evaluasi kualifikasi calon rekanan, di mana data administrasi apa saja yang diperlukan dalam proses kualifikasi calon vendor. Sebagai syarat kualifikasi terdapat beberapa data administrasi yang harus dilengkapi oleh rekanan. Seperti data jumlah armada truk yang dimiliki, kelas transportir, form isian pra-kualifikasi, surat permohonan menjadi rekanan, *company profile*, akta pendirian perusahaan, tanda daftar perusahaan (TDP), NPWP, surat keterangan fiskal (SKF), surat pengukuhan pengusaha kena pajak (SPPKP), laporan keuangan (neraca perusahaan, laporan laba-rugi, dan arus kas), susunan pengurus perusahaan, SIUJPT/SIUP angkutan darat, keterangan domisili, referensi bank, data kendaraan (STNK, uji KIR, daftar truk milik), pengalaman dua tahun terakhir, dan surat pernyataan kesanggupan.

Begitu pun yang diterapkan PT Enseval Putera Megatrading (Enseval) dalam pemilihan rekanan atau mitra dalam pengangkutannya. Perusahaan ini memang fokus pada pengiriman produk farmasi dan *consumer goods* yang menuntut kualitas mumpuni dalam *handling*-nya termasuk soal pengirimannya. "Prosedural dalam merekrut vendor sifatnya standar, secara prinsip sama dengan yang dilakukan umumnya perusahaan. Intinya kami selalu memastikan untuk menjalin hubungan *partnership* dengan parameter secara objektif, yang mencakup *reliable* dari sisi kualitas seperti ketersediaan armada truknya dll. Kemudian inovatif seperti penggunaan teknologi terkini yang juga menjadi tuntutan dari pelanggan kami, dan yang jelas harus bisa memberikan solusi transportasi kepada kami," ujar Zaenuri, *Logistic Manager* Enseval. Untuk kualifikasi vendor, lanjut Zaenuri, Enseval mendasarkan pada aspek kebutuhan dan *vendor sourcing*. "Kemudian kami melakukan seleksi dan negosiasi, selanjutnya kami melakukan pemeriksaan atau audit awal terhadap

semua calon vendor kami. Kemudian dilakukan *approval* sesuai prosedur yang ada di perusahaan kami yang selanjutnya kami membuat MoU atau kontrak dengan vendor, itu pun masih ada tahapan pascapemilihan dan *performance review*," katanya.

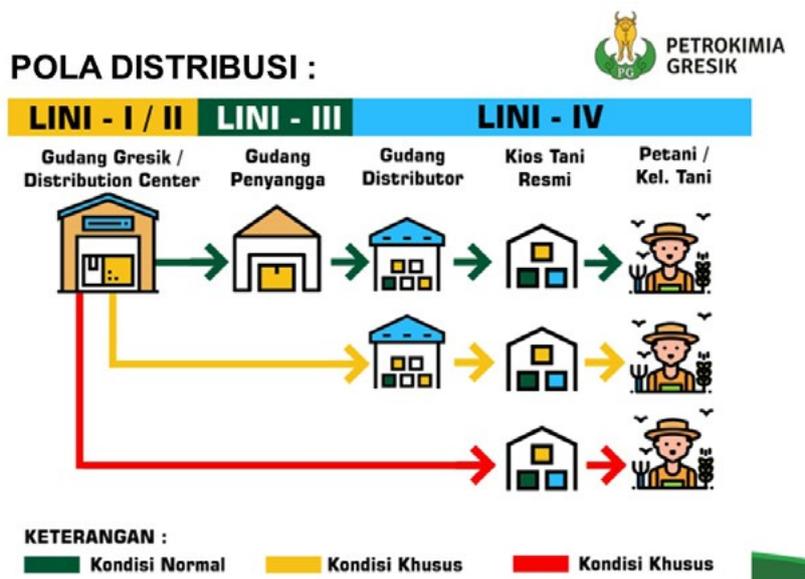
Proses penanganan vendor *trucking* bisa dikatakan rata-rata hampir sama. "*Procurement, pre-qualification* sampai kepada penentuan vendor itu standar ya. Cuma mungkin syaratnya saja yang agar berbeda seperti kami menerapkan *e-form*, harus masuk terlebih dulu ke regional, harus melaksanakan tahapan *assessment* secara teritori, sampai vendor lokal yang bersangkutan dinyatakan resmi sebagai vendor kami. Pada saat *procurement* di awal kami sudah tanya soal harga. Begitu kami dapat harga, harganya masuk atau tidak dan bagaimana soal *credit facility* yang mereka tawarkan? Apakah jangka waktu kreditnya terlalu pendek atau bisa menyesuaikan dengan yang kami syaratkan, dan kalau semuanya beres bisa lanjut ke tahap *vendor pre-qualification*," kata Dewi Noraeni, *Customer Service Manager* PT Agility International (Agility).

Terkait kontrak, Menurut Dewi yang agak krusial adalah mengenai batas tanggung jawab vendor *trucking*. Ia mengatakan bahwa dari setiap kontrak yang pernah dibacanya, sejauh ini tidak ada yang jelas menyebutkan tentang batas tanggung jawab pihak rekanan. "Cuma disebutkan kalau ada klaim atau terjadi perselisihan akan diselesaikan secara musyawarah. Misalnya kalau truknya nabrak dan terguling kemudian barangnya rusak, bagaimana kita membicarakan masalah ganti-ruginya? Hal ini akan terkait dengan penyelesaian klaim. Karena tidak ada batas tanggung jawab yang jelas maka kami harus melakukan musyawarah terus yang kadang itu perlu waktu lama. Sementara dengan vendor, kami tetap harus bayar sesuai dengan apa yang mereka tagihkan sesuai *general technics conditions* dari kami. Karena itu harus jelas dalam hal batasan tanggung jawab untuk vendor," ujar lulusan Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi (STMT) Trisakti ini.

Sementara itu untuk pembagian wilayah kerja distribusi, PT Petrokimia Gresik menerapkan pola distribusi yang ada selama ini mencakup distribusi wilayah satu yaitu area Jawa dan Bali, kemudian distribusi wilayah dua mencakup area di luar Jawa. "Paling awal pupuk akan dikirim secara manual ke gudang penyangga di wilayah kabupaten, setelah itu masuk ke gudang distributor. Pada tahap ini sudah keluar dari rekanan secara angkutan," jelas Ivan. Terkait sistem pengiriman, Enseval hanya meminta kepada setiap mitranya untuk mengikuti SOP yang telah ditentukan.

Mengenai formula tarif dalam penentuan nilai kontrak, Petrokimia Gresik berpatokan pada hitungan per ton untuk rute tertentu. "Jika rute sudah jelas harga bisa langsung ditentukan dan ini bisa berubah jika ada kenaikan BBM. Jika ada rute baru maka akan kami lihat harga pasaran barunya terlebih dulu baru bisa memberikan formula harganya," kata Ivan. Sementara Agility lebih terbuka soal tarif, dalam hal ini lebih memilih jenis pembayaran yang akan dilakukan. "Harga tiap vendor bisa berbeda, karena semua tergantung penggunaan unit khusus atau perlakuan barangnya," ujar Dewi.

Sedangkan Enseval menilai tarif berdasarkan parameter kinerja dari vendor yang bersangkutan. "Hal yang kami pertimbangkan dalam pemilihan vendor *trucking*, pertama adalah masalah harga. Memang kami tidak semata-mata harga ini menjadi acuan utama kami, karena bukan hanya harga kompetitif melainkan kami juga mempertimbangkan tentang reputasi perusahaannya, *coverage area* nya sampai di mana, pengalaman dan keahliannya, juga masalah *safety* dan *security*, termasuk *size and quantity of unit* terkait jumlah armada truk dan spesifikasi unit yang dimilikinya. Karena harga murah tapi *performance* jelek jelas bukan pilihan yang bijak. Harga kompetitif dan *performance* bagus pasti bisa menjadi mitra kami," urai Zaenuri.



Pola Pendistribusian B3 - PT Petrokimia Gresik



Evaluasi

Setiap pekerjaan yang dilakukan secara profesional membutuhkan *performance review* atau evaluasi terhadap kinerja pihak-pihak terkait. Dalam konteks kerja sama dengan rekanan atau vendor angkutan B3 juga, rute pengiriman yang sudah terbentuk akan menjadi parameter dalam melakukan evaluasi kinerja dari rekanan distribusi. "Kami menitikberatkan pada kecepatan pengiriman atau *delivery time*. Karena memang bisnis pupuk itu harus disiplin waktu. Karena semua tergantung pada cuaca, masa tanam, dan panen. Ada sanksi keterlambatan dalam menangani order yang itu nanti berpengaruh pada nilai vendor. Karena di setiap kontrak ada estimasi waktu sebagai indikator untuk melihat pekerjaan yang bisa diselesaikan," kata Ivan.

Petrokimia menerapkan penilaian dalam evaluasi kinerja para vendornya sebagai berikut. Untuk pengiriman lebih cepat dari order maksimum dapat poin 20, pengiriman sesuai order maksimum poinnya 10, dan pengiriman terlambat dapat poin minus 10. Mutu kiriman juga dievaluasi, kalau sesuai standar dapat poin 10 dan jika terjadi penyusutan dan kerusakan barang akan mendapat nilai minus 10. Begitu pun dengan kemampuan merespons komplain juga dievaluasi. Kalau responsnya *on time* pada panggilan pertama dapat poin maksimum 20, jika



Ivan Angga Shodiqi

Kabag Distribusi Jawa Bali
PT Petrokimia Gresik

kepatuhan terhadap aturan juga menjadi parameter dalam evaluasi kinerja bagi rekanan transporternya.



Dewi Noraeni

Customer Service Manager
PT Agility International

merespons setelah tiga kali panggilan akan mendapat poin maksimal 10, tapi kalau sulit dalam merespons panggilan atau tidak merespons lebih dari lima kali panggilan akan terkena pinalti minus 10.

Menurut Ivan, kepatuhan terhadap aturan juga menjadi parameter dalam evaluasi kinerja bagi rekanan transporternya. Seperti pelanggaran terhadap lingkungan hidup mulai dari tanpa pelanggaran sampai pelanggaran berat dengan poin maksimum 20 dan poin terendah minus 20. Rekanan juga akan langsung dimasukkan kategori *blacklist* jika terbukti mengalihkan kontrak kepada pihak ketiga atau dengan sengaja mengalihkan tujuan yang telah ditentukan, terlibat secara langsung atau tidak langsung dalam satu tindakan pidana, menolak pekerjaan secara sepihak, dan tidak menjalankan kontrak dengan benar. "Dari keseluruhan variabel penilaian, poin atau nilai yang diperoleh oleh setiap rekanan akan dijumlah untuk menentukan hasil kinerja dari rekanan distribusi dengan kategori nilai 60-90 menandakan rekanan dapat melanjutkan kerja sama tanpa catatan, poin 40-50 rekanan dilanjutkan dengan catatan, poin 20-39 penurunan kelas rekanan, poin 0-19 rekanan diusulkan untuk tidak dilanjutkan, dan kategori *blacklist* artinya rekanan tersebut otomatis keluar dari daftar rekanan kami. Sehingga hasilnya bisa jadi pertimbangan kontrak selanjutnya," kata Ivan.



Zaenuri

Logistic Manager
PT Enseval Putera Megatrading

Sejurus dengan Ivan, Dewi pun mengamini pentingnya evaluasi kinerja dari rekanan perusahaannya. "Kami juga melakukan *review* bagaimana *performance* vendor mulai dari waktu, ada klaim atau tidak, dan hal-hal lain yang sifatnya *customer service* misalnya sopirnya *kok* susah ditelepon dsb. Karena beberapa *customer* kami juga ada yang minta *report* pergerakan barangnya mulai dari kapan ekspor, kapan unit berangkat padahal unit trailer yang punya pihak vendor. Karena itu kami selalu melakukan pencatatan secara *miles story* mulai dari keberangkatan unit, kapan masuk depo, dsb.," ujar Dewi.

"*Review* kinerja kami pakai sebagai acuan pemilihan vendor. Untuk menjaga kinerja vendor kami biasanya lakukan audit secara periodik. Kami melakukan penilaian tiap bulan sehingga ada *feedback* ke vendor, dan satu tahun sekali kami juga melakukan *update* kebijakan menyesuaikan kondisi pasar," kata Zaenuri.



SOLE AGENT

PT. DWI MULTI MAKMUR

4Q: Quality, Qualify, Quantity dan Quick Service

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

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

email : info@dwimultimakmur.com, dmm@cbn.net.id website : www.dwimultimakmur.com



— No. 1 —

BRAND & QUALITY

Let our sincereness and specialized technique
be always with you



LILIEK N. SANKRIB
Wakil Ketua APT-B3

POTENSI BISNIS ANGKUTAN B3

MENJANJIKAN ASAL PAHAM ATURAN

NASKAH: ABDUL WACHID, ANTONIUS SULISTYO
FOTO : PEBRI SANTOSO

Kue bisnis pengangkutan bahan berbahaya dan beracun (B3) di Indonesia boleh dibilang masih belum banyak dinikmati oleh para pelaku di industri angkutan logistik. Porsi terbesar dalam angkutan B3 sejauh ini masih diisi operator angkutan bahan bakar minyak (BBM) sekitar 70%, dan sisanya lebih banyak bermain di angkutan limbah B3 dan bahan kimia lain. Mengapa bisnis angkutan B3 tidak sebesar bisnis angkutan general cargo? Menurut Ketua Presidium Asosiasi Pengusaha Transportasi Bahan Berbahaya dan Beracun (APT-B3) Sasminto Tjoe, perusahaan angkutan B3 sebenarnya sangat bergantung pada jumlah perusahaan yang bergerak di industri kimia. Sementara industri kimia itu sendiri bukanlah sektor manufaktur yang besar jika dibandingkan manufaktur yang lain.



“Secara investasi armada, jasa angkutan B3 juga sedikit lebih mahal ketimbang angkutan lainnya. Sebab beberapa perusahaan angkutan B3 rata-rata menggunakan truk produksi Eropa, ditambah investasi tangki yang harganya bisa mencapai setengah harga kendaraan karena tangkinya harus kuat dan anti-korosif. Muatan B3 itu banyak macamnya seperti campuran semen, pupuk dan batu bara. Hanya saja ketiganya rendah risiko. Sementara muatan kimia cenderung lebih berisiko tinggi karena mudah terbakar, meledak, menimbulkan korosi pada tangki maupun kendaraan. Oleh karena itu, transporter wajib mengetahui secara detail tentang muatan yang diangkut. Contohnya yang mudah terbakar bahan kimia aseton, bahan kimia ini juga mudah sekali untuk menguap. Perusahaan angkutan B3 juga dituntut menjaga muatannya tersebut agar tidak mengalami penyusutan ketika dalam proses pengiriman. Ada pun batasan susut hanya diperbolehkan 0,5 persen dengan trayek antar-provinsi, sementara untuk trayek dalam provinsi batasan toleransi susutnya 0,3 persen dari total muatan,” kata Sasminto.

KasubditAngkutanBarangDirektoratJenderalPerhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Dadan M. Ramdan mengakui bahwa bisnis angkutan B3 ini memiliki prospek yang baik ke depannya. “Secara kuantitatif, dari jumlah perusahaan yang mengajukan permohonan izin penyelenggaraan angkutan barang khusus untuk mengangkut B3 atau limbah B3, prospek di usaha angkutan barang khusus ini kelihatannya sangat menjanjikan. Karena jika melihat dari tarif angkutannya juga lebih tinggi dibandingkan tarif angkutan barang umum. Di sini memang dipengaruhi beberapa persyaratan keselamatan yang harus dipenuhi oleh operator angkutan B3, sehingga punya bargaining tersendiri pada pengguna jasa atau pemilik barang B3,” ujar Dadan.

Sasminto mengakui bahwa peluang bisnis angkutan B3 terus meningkat setiap

tahunnya seiring pertumbuhan industri yang tiap tahun tumbuh sekitar 10-15%. Setiap tahunnya, menurut Sasminto, sekitar 900 perusahaan yang mengajukan izin angkutan B3 ke Kementerian Perhubungan. Rata-rata perusahaan ini merupakan perusahaan migas yang mengajukan izin angkutan B3 khusus untuk limbah hasil eksplorasi minyak mereka. “Hingga saat ini jumlah perusahaan B3 yang mengangkut muatan industri kimia belum banyak, lebih banyak muatan B3 seperti batu bara dan sejenisnya. Faktor utamanya adalah, banyak yang belum tertarik mengambil peluang B3 muatan kimia karena risikonya terlalu tinggi ketimbang muatan B3 lain. Selain itu perizinan untuk memperoleh izin pendirian perusahaan angkutan B3 cukup sulit. Sebab dalam prosesnya juga perlu mendapatkan rekomendasi dari Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, baru kemudian mengajukan permohonan izin ke Kementerian Perhubungan,” ujar Presiden Direktur PT Sidomulyo Selaras yang fokus di bidang jasa transportasi bahan kimia cair ini.

UBAH POLA PIKIR

Peluang bisnis dalam industri jasa angkutan B3 ini sejatinya perlu lebih digali lagi. Menurut Wakil Ketua APT-B3 Liliek N. Sankrib, guna lebih mengasah insting bisnis dalam meraih peluang ini maka perlu memahami profil pasar angkutan B3 itu sendiri. Ada tiga kategori dalam industri jasa pengangkutan B3, yaitu profil pasar *high-end*, *middle-end*, dan *low-end*. Dari masing-masing profil pasar ini sama-sama mempertimbangkan tiga aspek kebutuhan, yaitu *pricing* atau harga, kualitas, dan *safety* atau keamanan.

“Pasar *high-end* punya komposisi kebutuhan 40 persen terhadap harga, 30 persen untuk kualitas, dan 30 persen untuk *safety*. Pasar *middle-end* memperhatikan soal *pricing*

sebesar 60 persen, soal kualitas 20 persen, dan soal keamanan 20 persen. Sedangkan pasar low-end lebih banyak mempertimbangkan soal harga angkutannya dengan porsi sebesar 80 persen dan ini merupakan ciri dari pasar low-end yang maunya murah, sementara untuk aspek kualitas dan keamanan masing-masing hanya memiliki porsi 10 persen. Ini merupakan survei yang kami lakukan melalui pendekatan secara general," kata Sankrib.

Sankrib memberi contoh, jika melakukan investasi kendaraan pakai unit Mercedes-Benz Actros 420PS dengan jarak tempuh setiap hari hanya 70 km, sementara konsumen bersedia membayar setiap harinya USD 650, itu yang dinamakan untung besar dan kondisi ini terjadi di pasar high-end. Sedangkan pasar low-end adalah mereka yang maunya selamat tapi murah. "Tantangannya sekarang adalah, bagaimana kita bisa mengambil pasar high-end tetapi harus bisa menjual dengan harga yang kompetitif, bukan murah! Sebabnya, customer angkutan B3 itu hanya melihat *pricing, quality* dan *safety*. Dalam bisnis angkutan B3 tidak berlaku istilah *hopeng* (teman baik). Kalau Anda OK, Anda dipakai, Anda tidak OK, Anda minggir," ujarnya.

Namun tak melulu soal harga murah atau mahal. Seperti profil customer dari PT Pertamina Patra Niaga (Patra Niaga). "Kalau kelas customer kami, bukan berpatokan pada *pricing* yang tinggi atau rendah melainkan *pricing* yang optimal. Karena banyak kegiatan-kegiatan pengangkutan di BBM yang tujuannya ke arah subsidi. Mungkin perlu diketahui bahwa Patra Niaga dibayar Rp 35/liter angkut untuk seluruh pengangkutan BBM ke SPBU Pertamina. Ini adalah angka yang disebut angka yang optimal. Kemudian tuntutanannya seperti apa? Tuntutannya mereka secara konsisten dibatasi hanya 0,15 persen (toleransi penyusutan muatan) dan tuntutan ini cukup tinggi dengan risiko yang tinggi pula," ungkap Budi Sampurno, VP Fleet Management Patra Niaga yang merupakan anak perusahaan sekaligus operator angkutan BBM Pertamina.

Terkait praktik overload atau overtonase, menurut Sasminto, rata-rata angkutan B3 yang melakukan praktik ini adalah angkutan semen, batu bara, pupuk atau sejenisnya. "Angkutan B3 muatan kimia yang umumnya diangkut dengan tangki, kecil kemungkinannya untuk terjadi praktik overtonase kecuali pelanggaran overdimensi

yang dilakukan pada tangki. Misalnya trailer hanya mampu menahan beban 20 kiloliter namun dalam praktiknya digunakan untuk angkut 24 kiloliter. Praktik overtonase mungkin juga terjadi jika berat jenis sebuah muatan kimia melebihi 0,9 kg/m³ dengan kapasitas tangki 20 kiloliter. Untuk menghindari hal itu maka dimensi tangki diperkecil, sebab batas toleransi overtonase yang diizinkan hanya sampai 10 persen," jelas pria berkacamata ini.

Guna menciptakan peluang dalam bisnis angkutan B3, maka suka tidak suka Anda wajib mematuhi dan menerapkan beberapa persyaratan. "Pertama harus tahu tentang peraturan. Tahu saja tidak cukup, tetapi harus menerapkannya. Peraturan dalam bisnis angkutan B3 ini seperti UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, SK 725/AJ/302/DRJD/2004, dll. Kedua, harus punya pedoman, jika kita melakukan kegiatan angkutan B3 tanpa punya pedoman maka bisnis kita akan sesat. Berulang kali saya sampaikan bahwa pedoman angkutan B3 yang benar dan bisa dipertanggungjawabkan yang utama adalah *Responsible Care Distribution Code Management Practice*. Setelah Anda sudah menerapkan semua aspek dalam pedoman itu maka perlu dicek lagi melalui SQAS atau *Safety Quality Assessment System* (kualitas pelayanan angkutan B3), sebagai alat ukur untuk bercermin apakah kita sudah benar atau belum," papar Sankrib.

Syarat ketiga adalah kompetensi penyedia jasa angkutan B3 di mana perusahaan yang melakukan bisnis angkutan B3 wajib mempunyai kebijakan keselamatan keamanan, mengetahui tentang pedoman angkutan barang

berbahaya, memiliki perencanaan keselamatan keamanan, memiliki prosedur angkutan barang berbahaya, punya kemampuan tanggap darurat, serta memiliki kesadaran untuk mau diinspeksi atau diaudit oleh pihak terkait. "Terakhir, harus sesuai dengan kaidah-kaidah yang berlaku dalam bisnis angkutan B3. Kalau tidak sesuai dengan kaidah maka akan mudah terjerumus dalam kedustaan, kalau sudah berdusta maka bisa dipastikan Anda tidak akan untung. Jika tidak bisa menerapkan salah satu saja dari persyaratan-persyaratan ini, saya berani ngomong Anda bakal failed," kata Sankrib menegaskan.

Ada pun kaidah-kaidah yang perlu diketahui dalam bisnis angkutan B3 seperti pengendalian risiko, taat kepada regulasi, dan memberikan pelatihan kepada awak angkutan yang saat ini sedanag digalakkan oleh pemerintah. Kemudian aspek keamanan dan keselamatan yang sejatinya bukan perkara kecil lantaran mesti dipraktikkan setiap hari untuk menghindari kecelakaan. Penggunaan peralatan juga merupakan hal yang critical. "Karena di sini bukan hanya bicara

tentang jumlah axle atau engine power, tapi bagaimana packaging-nya. Kalau packaging-nya sudah tidak sesuai tentu hasilnya akan konyol, dan untuk memahami itu semua diperlukan pengetahuan yang bisa didapat melalui pelatihan-pelatihan. Terakhir adalah tanggap darurat, untuk angkutan B3 kalau sampai terjadi insiden hampir mustahil atau sangat sulit dalam penanganan tanggap darurat," ujar Sankrib.

Kesimpulannya, pengangkutan B3 dapat dijadikan peluang jika seluruh persyaratan serta kaidah yang berlaku dalam bisnis ini sudah terpenuhi. Selain itu, menurut Sankrib, saat ini yang diperlukan dalam bisnis angkutan khususnya B3 adalah bagaimana bisa membuat customer itu terharu. "Dengan cara melakukan sesuatu yang tidak pernah terpikirkan, terlihat, dan terasakan sebelumnya oleh pelanggan. Gunakan smart way sebagai sebuah mindset baru di kepala kita. Begitu mindset kita error, maka tingkah laku atau tindakan kita juga akan error. Artinya, kita bukan menjual dengan harga murah, melainkan bagaimana kita mampu menciptakan nilai dan etika dalam persaingan," kata Sankrib.



SAILUN

YOUR PERFECT PARTNER

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



S811 S711 S917



PT VERON INDONESIA (JAKARTA)

Komp. Pergudangan Prima Centre 1
Blok. D30 Jl. Pesing Poglar No. 11, Jakarta Barat.
Telp. (021) 29518999 (Hunting) Fax. (021) 29518991

PT VERON INDONESIA (SURABAYA) OPEN IN APRIL 2017

Pergudangan Indoserena
Jl. Tambak Sawah blok A No. 38AB Waru-Sidoarjo, Jawa Timur.
Contact Person : Anna (0812 3320 8156)



Mendesak, Sertifikasi Perusahaan Angkutan Barang

Direktur Keuangan Logistik Insan Prima Kyatmaja Lookman mengatakan, pendirian Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) Logistik Insan Prima (LIP) adalah untuk salah satu upaya membenahi logistik di Indonesia dari sisi SDM, khususnya di angkutan barang. Menurutnya, perusahaan penyedia jasa angkutan barang di Indonesia harus mempekerjakan tenaga kerja yang bersertifikat agar penyelenggaraan angkutan barang di Indonesia bisa dijalankan dengan cara yang benar dan aman.

Menurut Kyatmaja, membenahan angkutan barang di Indonesia tidak cukup dengan menyelenggarakan sertifikasi SDM saja. Karena, menurutnya yang lebih penting dan utama untuk disertifikasi adalah penyelenggaraan perusahaan penyedia jasa angkutan. Meski demikian, Kyatmaja mengaku bila di Indonesia belum ada lembaga yang ditunjuk untuk memberikan sertifikasi bagi perusahaan penyedia jasa angkutan barang.

"Sertifikasi perusahaan penyedia jasa logistik itu baru kami dengar di Thailand. Lembaga sertifikasi perusahaan angkutan barang tersebut dinamai Q Certificate. Pihak yang melakukan sertifikasi perusahaan ini terdiri dari beberapa unsur, di antaranya pemerintah, akademisi, dan praktisi atau asosiasi. Jadi lembaga sertifikasi ini yang meneliti dan menilai apakah sebuah perusahaan sudah memenuhi kaidah-kaidah untuk menyelenggarakan perusahaan angkutan yang benar atau belum," kata Kyatmaja.

Terkait dengan urgensi adanya sertifikasi perusahaan angkutan barang, Kyatmaja mengaku bila Indonesia sudah sangat butuh lembaga yang dapat memberikan sertifikasi perusahaan yang bergerak di bidang logistik, khususnya angkutan barang. Karena, menurut dia, selama ini perusahaan angkutan yang ada di Indonesia belum dijalankan dengan cara yang benar. Menurutnya, tingginya angka kecelakaan di jalan raya, khususnya truk dari tahun ke tahun menjadi indikator buruknya penanganan dan manajemen pengelolaan angkutan barang di Indonesia.

Kyatmaja menuturkan, cara perusahaan angkutan di Indonesia menekan *cost* angkutan justru dilakukan dengan cara mengabaikan keselamatan kendaraan di jalan. Padahal, menurutnya, *safety* adalah sesuatu yang esensial dari perusahaan angkutan. "Jadi selama ini kalau kampas rem tipis, ban tipis dan kondisi kendaraan belum bagus, kendaraan tetap saja jalan. Inilah kesalahan dalam manajemen perusahaan angkutan barang di Indonesia," tuturnya.

Tanpa ada lembaga sertifikasi yang menilai perusahaan penyedia jasa angkutan, kata Kyatmaja, selamanya perusahaan angkutan akan menjalankan bisnisnya dengan cara yang kurang baik. Kyatmaja juga menuturkan, apabila kaidah operasional belum benar sebagaimana yang ditentukan pemerintah, akademisi dan asosiasi, ia rasa perusahaan angkutan akan membahayakan semua pihak. Karena menurutnya, perusahaan logistik tidak boleh



Kyatmaja Lookman

Direktur Keuangan Logistik
Insan Prima

hanya mencari keuntungan saja tapi mengabaikan tanggung jawab sosial di jalan atau menjaga keselamatan pengguna jalan yang lain.

Guna mendorong dan merealisasikan sertifikasi perusahaan penyedia jasa logistik, khususnya angkutan barang, beberapa orang dari Aprindo dan pihak regulator berangkat ke Thailand untuk melihat fasilitas pengujian angkutan barang di Q sertifikat. Menurut Kyatmaja, ada beberapa delegasi kementerian yang berangkat ke Thailand untuk melihat langsung fasilitas yang ada. Karena, menurut dia, membenahan angkutan barang tidak bisa dilakukan oleh salah satu pihak saja.

"Kami akan belajar dari mereka mengenai sertifikasi perusahaan dan nantinya akan kami sesuaikan dengan kondisi Indonesia. Kami yakin, tidak hanya pengemudi yang perlu disertifikasi. Perusahaannya pun perlu disertifikasi. Kalau di dalam perusahaan angkutan, ada 10 sopir dan dua di antaranya bersertifikat, berarti yang aman adalah dua sopir tadi dan lainnya tidak aman. Sertifikasi pengemudi hanya menyelamatkan satu orang dan satu mobil, sedangkan sertifikasi perusahaan itu menyelamatkan seluruh sopir dan seluruh mobil. Sopir hanya bertanggung jawab pada keselamatan dirinya, kendaraan dan muatan yang dibawa. Sementara perusahaan angkutan memiliki tanggung jawab terhadap seluruh sopir dan kendaraan serta masyarakat pengguna jalan," paparnya.

Di lain pihak, Bachtiar Siradjuddin, anggota Badan Nasional Sertifikasi Profesi (BNSP) menyambut baik mengenai pewacanaan sertifikasi perusahaan logistik. Bachtiar menilai, konsep sertifikasi perusahaan logistik adalah konsep yang baik. Karena, secara tidak langsung akan membuat SDM yang ada di dalam perusahaan juga wajib bersertifikat. Menurutnya, seharusnya yang lebih dulu bersertifikat adalah perusahaan dan baru kemudian SDM. Tapi, karena sertifikasi SDM sudah ada, maka sebaiknya bekerja bersama-sama untuk membenahi.

"Seharusnya perusahaan logistik juga harus sama dengan perusahaan konstruksi yang diwajibkan bersertifikat. Di sektor konstruksi memiliki Lembaga Pengembangan Jasa Konstruksi (LPJK), lembaga ini yang memberikan izin pada perusahaan di skala besar atau pun kecil di jasa konstruksi. Agar perusahaan dapat sertifikat, perusahaan tersebut harus mempekerjakan orang-orang yang bersertifikat," kata Bachtiar.

Bachtiar menambahkan, perusahaan logistik, khususnya angkutan barang harus memiliki lembaga pengawasan yang memberikan izin usaha dan memberikan sertifikasi. Adanya lembaga pengawasan yang bertugas mensertifikasi perusahaan logistik akan membuat sistem logistik akan jadi lebih baik. Karena, menurut dia, pelaksanaan kegiatan logistik dapat menjadi lebih tertata dan tidak sembarangan dalam menjalankan usaha.

"Selain memotivasi perusahaan mensertifikasi SDM, adanya sertifikasi perusahaan logistik akan membuat perusahaan merasa rugi menerima orang-orang yang tidak bersertifikasi, karena merasa perusahaannya saja sudah bersertifikat tapi SDM di dalamnya belum," imbuhnya.



Bachtiar Siradjuddin

Anggota Badan Nasional Sertifikasi
Profesi (BNSP)

Dipaksa Bersertifikat dengan Regulasi

Meski sertifikasi sangat mendesak di era MEA, Bachtiar mengaku banyak kendala yang membuat minat sertifikasi SDM di Indonesia masih rendah. Salah satu penyebab minimnya peserta sertifikasi di semua sektor pekerjaan adalah karena mental ingin dipaksa. Menurutnya, agar minat sertifikasi perusahaan logistik dan sertifikasi SDM meningkat harus dipaksa dengan regulasi.

"Kalau tidak dipaksa, tidak akan ada perusahaan yang bersertifikat. Kalau ini tidak dibenahi, akan banyak kecelakaan seperti sekarang. Kecelakaan ini terjadi karena yang diatur dalam regulasi adalah fisik atau kondisi kendaraan

dan bukan pada tenaga yang mengoperasikan. Kalau sudah disertifikasi, tapi masih banyak kecelakaan, maka baik dari pihak LSP dan BNSP bisa digugat karena mengeluarkan sertifikat kepada SDM yang tidak kompeten," paparnya.

Rendahnya minat sertifikasi, kata Bachtiar, juga disebabkan karena sertifikasi membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Seperti pada sertifikasi pengemudi, pelaksanaannya membutuhkan modal karena memakai kendaraan, bahan bakar, dan biaya untuk memanggil asesor.

"Ini adalah kondisi yang harus dipahami oleh pemerintah. Karena, sertifikasi butuh biaya besar, pemerintah semestinya memberikan bantuan baik itu berupa subsidi. Sebenarnya di masing-masing kementerian itu ada anggaran khusus yang menyediakan untuk memberikan subsidi bagi peningkatan kualitas atau keterampilan SDM. Bantuan atau fasilitas ini harus diberikan terlebih dulu dan membuat perusahaan dan juga SDM merasakan manfaat bersertifikat," katanya.

Meski minat dan kesadaran sertifikasi masih rendah, Bachtiar berharap agar pemerintah terus menggalakkan sertifikasi dan mewajibkannya dengan adanya regulasi dari kementerian terkait. Menurutnya, rasa enggan untuk mensertifikatkan SDM dan perusahaan terjadi karena mereka belum tahu manfaat yang akan dirasakan. Sementara dampak dari mempekerjakan tenaga bersertifikat dan memiliki perusahaan bersertifikat itu tidak bisa langsung dirasakan manfaatnya. Karena, menurut dia, kalau pemerintah tidak mulai mewajibkan sertifikasi, maka selamanya minat sertifikasi akan tetap rendah.

Sertifikasi perusahaan dan SDM harus dikembangkan terus-menerus agar perusahaan semakin produktif dan mampu berkontribusi lebih besar pada perekonomian nasional. Selain itu, sertifikasi perusahaan secara tidak langsung akan mengembangkan pertumbuhan LSP karena

permintaan sertifikasi SDM akan meningkat. "BNSP pun juga terus memberikan bantuan. Beberapa tahun lalu, kami juga memberikan bantuan yang cukup besar untuk LIP dalam rangka mensertifikasi beberapa bidang pekerjaan di logistik," tuturnya.

Kekurangan Tenaga Trampil

Menurut Kyatmaja, upaya pembangunan ekonomi nasional, terutama di sektor logistik masih terkendala. Sedangkan indikator terampil dan tidaknya seseorang adalah sertifikat. Seharusnya, kata Kyatmaja, di tengah pemerintah sedang berkeliling mencari investor, lembaga sertifikasi harus mencetak lebih banyak tenaga kerja bersertifikat.

Ia juga menuturkan bila Indonesia butuh lembaga pendidikan berbasis vokasi. Karena SDM yang dikeluarkan lembaga pendidikan formal belum memiliki kemampuan yang spesifik. Sedangkan di sisi lain perusahaan sangat butuh tenaga yang spesifik, misalnya sopir atau mekanik. Selain itu, yang tidak kalah penting dari untuk menunjang sertifikasi adalah dibangunnya lembaga pendidikan yang memberikan pelatihan singkat sebelum dilakukan sertifikasi.

"Tanpa adanya pendidikan vokasi, jumlah pengangguran di Indonesia akan terus meningkat. Selain itu minimnya tenaga kerja yang kompeten akan membuat jurang antara si kaya dan miskin semakin lebar," katanya.

Meski demikian, Kyatmaja mengeluhkan niat pelaku logistik, khususnya angkutan barang di Indonesia yang memiliki kesadaran rendah dalam bersertifikasi. Karena menurutnya, kalau perusahaan merasa tidak perlu bersertifikasi logikanya adalah perusahaan tersebut tidak akan peduli pada sertifikasi SDM mereka. Sehingga yang mendesak dilakukan terlebih dahulu, kata Kyatmaja, adalah menyelenggarakan sertifikasi perusahaan dulu baru kemudian SDM di dalamnya.

"Sewaktu kami dapat dana bantuan dari pemerintah untuk sertifikasi, perusahaan angkutan berbondong-bondong mensertifikasi SDM. Tapi ketika sudah diwajibkan membayar, pesertanya sedikit. Meski demikian, ada juga beberapa instansi pemerintah yang butuh mensertifikasikan SDM mereka. Ada juga perusahaan yang merasa tertarik dan melihat pentingnya sertifikasi ketika terjadi kecelakaan. Karena sekali kecelakaan itu dampak dan kerugian yang mereka alami sangat besar," katanya.

Kyatmaja berharap perusahaan penyedia angkutan barang tidak menganggap sertifikasi perusahaan dan SDM sebagai beban. Selain itu, ia juga berharap agar pemerintah turun tangan dengan memberikan insentif pada sertifikasi, serta dorongan langsung dengan ada kebijakan yang mewajibkan sertifikasi, baik sertifikasi perusahaan dan sertifikasi SDM.



DILEMA SERTIFIKASI PERUSAHAAN SEBERAPA PERLU?



Teks: Citra D. Vresti Trisna | Foto: Pebri Santoso

Meski logistik ditetapkan menjadi salah satu sektor prioritas di mea, animo pelaku logistik, terutama di angkutan barang dalam mensertifikasi sdm masih tergolong rendah.

pelaku usaha angkutan barang merasa kebutuhan sertifikasi masih terkendala pada tarif angkutan barang yang belum membaik.

Direktur PT Lancar Jaya Logistik Sugi Purnoto mengatakan, kebutuhan sertifikasi di perusahaan logistik, terutama angkutan barang belum terlalu mendesak. Sugi melihat bila sampai hari ini pemilik barang selaku pengguna jasa angkutan barang belum punya kesadaran yang tinggi mengenai pentingnya sertifikasi perusahaan dan SDM. Menurutnya, sertifikasi akan menjadi sangat mendesak ketika tarif angkutan barang telah dibenahi atau normal.

"Bagaimana kami akan bersertifikat ketika tarif angkutan terus turun, sedangkan di sisi lain terkadang perusahaan angkutan tidak punya kuasa dalam menentukan harga yang lebih ditentukan oleh mekanisme pasar. Kalau tarif sudah benar, pihak yang tidak mengikuti anjuran sertifikasi akan tereliminasi dengan sendirinya. Kalau harga sudah bagus, bisa saja dibuat aturan kendaraan yang boleh lewat di jalan hanya yang berusia di bawah 10 tahun. Tanpa adanya pembenahan tarif, sertifikasi perusahaan dan SDM hanya akan menjadi beban perusahaan," katanya.

Menurut Sugi, sertifikasi perusahaan dan SDM akan membebani perusahaan angkutan dari sisi biaya. Karena, dengan adanya sertifikasi secara otomatis kendaraan di perusahaan harus

di bawah 10 tahun, harus memiliki *pool*, tenaga *maintenance* yang juga bersertifikasi, menggunakan GPS. Apabila sertifikasi diwajibkan, mau tidak mau sebuah perusahaan harus menjual truk lama dan berinvestasi kendaraan baru. Sedangkan di sisi lain, tarif angkutan tidak ikut diperbarui dan masih berlaku hukum *supply and demand*.

Sugi melihat implementasi dari wacana sertifikasi logistik akan terhambat karena masih terjadi persaingan yang tidak sehat dan kompetisi harga. Kesulitan merealisasikan tenaga kerja dan perusahaan bersertifikat masih terkendala tarif angkutan yang masih sama seperti lima tahun lalu. Sementara harga investasi kendaraan, peningkatan UMR, tidak menjadi pertimbangan harga angkutan. Selain itu, menurut dia, selama ini penentuan tarif angkutan hanya berdasarkan harga BBM dan tidak menghitung biaya lain-lain seperti *sparepart* dan harga ban.

"Kondisi inilah yang membuat perusahaan mengurangi beberapa poin penting, seperti ban yang seharusnya orisinil akhirnya menggunakan vulkanisir. Kalau dulu harus pakai kenek, mereka sekarang tidak pakai. Ini dilakukan untuk menyiasati harga dan bukan untuk usaha bisa tumbuh, tapi sekadar *survive*. Bahkan terkadang bukan balik modal, ada juga yang terkadang terpaksa harus minus," kata Sugi.

Ia menambahkan, sertifikasi perusahaan dan SDM logistik, terutama di angkutan barang, juga tidak membawa dampak yang cukup signifikan pada biaya logistik. Karena, menurut dia, tinggi-rendah biaya logistik hanya dipengaruhi oleh empat komponen biaya, yaitu biaya *warehouse* 40%, biaya teknologi informasi 10%, biaya transportasi 50% bergantung area, dan biaya lain-lain.

"Biaya logistik tidak terlalu berpengaruh dengan pengelolanya tersertifikasi atau tidak. Sehingga korelasinya itu di bawah 10%. Hal ini menjadi penyebab pelaku usaha angkutan barang enggan mensertifikasikan SDM di perusahaan mereka dan juga sertifikasi perusahaan," paparnya.

Terkait pentingnya sertifikasi perusahaan dan SDM, pelaku usaha angkutan barang *milkrun* punya pandangan berbeda. Bagi pemain *milkrun*, sertifikasi adalah hal yang sangat mendesak. Meski sama-sama angkutan barang, *milkrun* memiliki standar yang tinggi dalam hal layanan karena terdapat prinsip *just in time* sehingga barang tidak boleh terlalu cepat atau lambat.

"Tidak semua *driver* umum bisa mengikuti apa yang ada di *milkrun* sehingga semua sopir harus bersertifikasi dan terdidik. Mereka dididik selama dua bulan untuk belajar di *milkrun*, kalau satu bulan tidak lolos tidak bisa diteruskan.



Didiek Hendraleka

Direktur Kumis Group

Saya harus mempekerjakan tenaga yang profesional karena memang *customer* kami adalah perusahaan besar yang tidak mau menoleransi kesalahan dan sangat butuh ketepatan," kata Didiek Hendraleka, Direktur Kumis Group.

Didiek melihat sertifikasi profesi dan perusahaan adalah hal yang sangat penting bukan hanya untuk pemain *milkrun*. Karena, menurut dia, pesaing di bisnis angkutan akan semakin banyak. Menurutnya, tanpa adanya sopir yang terdidik akan mengecewakan *customer*, membahayakan pengguna jalan lain dan merugikan perusahaan. Selain itu, layanan prima ke *customer* juga harus didukung dengan adanya standar kerja yang baik.

Didiek mengaku, kebutuhan mempekerjakan tenaga terdidik bermula dari mitra kerjanya yang menerapkan prinsip *zero delay, zero insiden, just in time*. Dari sini ia belajar cara memperkecil risiko kecelakaan,

mendidik kedisiplinan dan tanggung jawab yang besar dalam kerja. Karena, menurutnya, hal tersebut mempermudah mengatur perusahaan.

"Meski demikian mendidik sopir itu tidak gampang. Membuat mereka bekerja dengan hati pada sopir itu susah. Sopir itu tidak bisa dididik hanya dengan aturan dan sertifikasi karena terkait dengan tingkat pendidikan mereka. Bahkan mendidik sopir itu pun tidak hanya dengan sekadar sertifikasi. Ada seni tersendiri agar bisa membuat mereka bisa bekerja dengan hati," ujarnya.

STANDAR LAYANAN VS HARGA

Menurut Sugi, sertifikasi perusahaan angkutan harus berbicara tentang standar layanan yang bukan diminta oleh konsumen, melainkan yang ditetapkan oleh perusahaan itu sendiri. Bagi perusahaan yang telah mapan dan melayani industri berstandar tinggi, mau tidak mau perusahaan angkutan tersebut akan mengikuti persyaratan yang diminta *customer*. Menurut Sugi, perusahaan tersebut tidak akan sulit mensertifikasi SDM.

"Perusahaan pengangkut mobil, *car carrier* itu pasti perusahaan yang sudah tersertifikasi standar layanan yang ditetapkan oleh konsumen. *Customer* melakukan pengecekan kepada mitranya mengenai persyaratan, termasuk sertifikasi. Kalau tidak sesuai dengan yang diharapkan, *customer* akan minta ganti. Sopir juga harus disertifikasi dan yang menguji adalah pihak *customer*, mereka harus mengikuti ketentuan, seperti halnya menggunakan topi, sarung tangan, kancing baju di dalam," jelas Sugi.

Sugi menekankan, harus ada perbedaan yang jelas antara standardisasi fisik dan

standardisasi layanan. Karena, menurutnya, bila mengacu standardisasi layanan, sebuah perusahaan harus ISO, yang jadi persyaratan *customer*. Kalau didasarkan pada standardisasi fisik, kemungkinan besar perusahaan angkutan tidak akan sanggup merealisasikan.

"Sertifikasi dan peningkatan standar layanan itu adalah wacana yang baik. Tapi pertanyaannya adalah sertifikasi ini akan digunakan untuk apa. Kalau butuh standardisasi layanan harga harus bagus. Semua pihak harus dilibatkan di sini dan tidak bisa hanya perusahaan dan SDM di angkutan barang. Karena pemilik barang pun juga harus ditetapkan agar bisa berjalan seimbang dan tidak ada salah satu pihak yang dirugikan" katanya.

Dengan kondisi yang ada sekarang, kata Sugi, pelaku usaha angkutan hanya bisa memenuhi standar layanan dasar, seperti pelayanan *stomer order* sesuai permintaan *customer* dan ketepatan waktu. Sedangkan perusahaan yang mampu menerapkan standar tinggi adalah perusahaan besar pengangkut industri *oil and gas* dan perusahaan multinasional. Karena, menurutnya, harga yang ditetapkan juga mengikuti dan sebanding dengan standar yang diminta.

"Harga itu tidak bohong. Artinya, pada saat melayani *customer oil and gas*, perusahaan tersebut akan meminta mobil Mercy dengan tangki aluminium seharga 1,2 miliar dan dalam satu kendaraan ada tiga orang sopir. Perusahaan angkutan akan melayani permintaan tersebut karena harga mereka sebanding. Jadi pada saat *customer* menghendaki standar layanan yang spesifik dan tidak biasa, maka semua pelaku usaha angkutan akan menuruti permintaan *customer*," papar Sugi.

Ia juga mengatakan, perusahaan angkutan yang mengangkut barang dari Jakarta ke Surabaya dengan tarif Rp 5 juta-Rp 6 juta akan kesulitan memenuhi standar yang diminta *customer*, seperti halnya usia kendaraan, GPS, dan sertifikasi sopir. Persyaratan tersebut, kata Sugi, dapat dipenuhi bila tarif Jakarta ke Surabaya bisa sampai 10 juta. Karena, semua persyaratan tersebut dimasukkan ke dalam komponen *cost*.

"Kesulitan pengusaha angkutan memenuhi standar tinggi tersebut dikarenakan tarif angkutan di Indonesia sudah hancur. Kemudian pembayarannya angkutan kerap dimundurkan oleh perusahaan besar. Jadi pelayanan itu mengikuti harga dari *customer*. Kalau pemilik barang ingin layanan yang baik, semua permintaan tersebut akan



Sugi Purnoto

Direktur PT Lancar Jaya

dikonversi menjadi tarif. Tidak bisa dengan tarif yang minim, *customer* itu menuntut layanan yang lebih," kata Sugi.

Terkait dengan standar *customer*, Didiek membenarkan apa yang disampaikan Sugi. Menurut Didiek, pengguna jasa angkutan barang sudah memiliki standar tinggi dalam layanan. Meski demikian, pengguna jasa angkutan barang masih senang mencari yang murah membuat perusahaan angkutan kesulitan. Karena, di sisi lain perusahaan angkutan juga butuh makan dan mau tidak mau harus mengangkut barang dengan harga rendah.

"Tidak semua *customer* selalu ingin murah. *Customer* berani membayar lebih untuk jasa dan standar tinggi yang kami terapkan. Mereka menuntut kesempurnaan dari kami karena angkutan *milkrun* itu *just in time*, tidak boleh terlalu cepat dan tidak boleh lambat. *Customer* kami juga mewajibkan sopir kami mampu mengoperasikan *forklift*. Mereka mau membayar mahal untuk kesempurnaan itu," katanya.

Di mata Didiek, sertifikasi adalah prasyarat

penting yang harus dimiliki perusahaan angkutan. Selain itu, perusahaan logistik di Indonesia juga harus memiliki standar layanan yang baik, di mana standar tersebut harus bisa diterapkan dan pelaksanaannya tidak merugikan perusahaan. "Standar yang baik, sertifikasi SDM dan juga perusahaan itu sama-sama penting. Karena sebesar apa pun perusahaan angkutan, tanpa memiliki SDM yang baik tidak ada artinya dan pasti mengalami banyak kerugian. Sehingga sertifikasi SDM dan juga perusahaan harus berjalan bersama-sama dan tidak bisa dipisahkan.

Terkait dengan standar fisik kendaraan, Didiek mengaku bila ia tidak setuju apabila usia kendaraan dibatasi hanya di bawah 10 tahun. Karena, menurut dia, kendaraan yang sudah berusia 15 tahun pun masih bagus. "Kalau aturan mengenai kendaraan terlalu diperketat, lama-lama pemain di bisnis angkutan barang akan habis atau tidak akan tumbuh. Kalau standar usia kendaraan itu dipatok wajib 10 tahun, siapa yang berani bermain di bisnis angkutan barang. Aprindo harus memperjuangkan hal ini," ujarnya.



CALTEX

Testimoni Delo®: Hantu Laut LPG Group

Hemat penggunaan oli dan bahan bakar dengan Delo® Gold Ultra SAE 15W-40 CI4

Hantu Laut LPG Group adalah perusahaan transportasi angkutan darat yang menyediakan jasa pengiriman produk energi. Berkomitmen menjaga kelangsungan dan kelancaran bisnis pelanggannya, Hantu Laut LPG Group memberikan pelayanan yang konsisten dan tepat waktu dalam keseharian operasional distribusi. Bagi mereka, selalu waspada dan siap siaga merupakan kunci sukses. Oleh karena itu, pekerjaan mereka sangat bergantung terhadap performa handal mesin kendaraan untuk terus mewujudkan komitmen mereka terhadap pelanggan.

Selama ini Hantu Laut LPG Group menggunakan Delo® Gold Ultra SAE 15W-40 CI4, produk yang dilengkapi oleh teknologi ISOSYN® ini mampu memberikan perlindungan menyeluruh dengan menyaring kotoran yang masuk dan memastikan performa maksimal untuk mesin kendaraan angkutan berat dan tuntutan pasar yang menginginkan bahan bakar yang lebih hemat, efisien, dan bertenaga.

Dengan performa mesin yang optimal, Hantu Laut LPG Group merasa selalu aman dan siap sedia dalam memenuhi kebutuhan pelanggannya.



“Produk Delo Gold Ultra dapat selalu diandalkan untuk menjaga performa mesin selalu maksimal dalam pelaksanaan operasional kami” kata Brando Susanto, Chairman Hantu Laut LPG Group.

A Chevron company product ©2017 PT Chevron Oil Products Indonesia. All rights reserved. All trademarks are property of Chevron Intellectual Property LLC.



Delo®
Let's go further.™

682

STRENGTH AT WORK

Tractor Head

6x4 380 HP & 6x4 340 HP



Tipper

6x4 340 HP & 6x4 290 HP



Mixer

6x4 340 HP & 6x4 290 HP



CURSOR 9



DESIGN



CHASSIS



682

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

Integrated after sales service :

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



DESIGN



CUSTOMIZATION



COMFORT & ERGONOMICS



PERFORMANCE



SAFETY



VERSATILITY



RELIABILITY



SERVICES

The Authorized Indonesian Distributor

PT. Chakra Jawara

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



FAKTOR YANG MEMPERCEPAT KEAUSAN BAN

Apakah benar hawa panas adalah musuh utama ban? Berarti ban pada kendaraan bus malam akan lebih awet daripada bus bummel yang beroperasi pada siang hari? Lalu faktor apa lagi yang bisa mempengaruhi cepat atau lambatnya keausan ban?

Robby Leonard Parinusa,
PO Bahia, Ambon, Maluku



Jawaban oleh:

BAMBANG WIDJANARKO
Independent TBR Tire Analyst

Pertanyaan atau konsultasi soal ban
kirim ke upb.tireforensic@gmail.com



Bahan dasar campuran compound ban

Ban yang umum kita kenal sehari-hari (*pneumatic tire*) adalah sebuah benda yang terbuat dari campuran *compound* karet dan banyak lagi bahan pendukung lainnya yang akan mengalami perubahan baik secara kimia maupun fisika, jika mengalami proses pemanasan yang berlebihan. Ada

14 bahan dasar ban yang bisa berubah bentuk, hangus terbakar, hilang menguap, kehilangan khasiat, berubah aroma/bau atau bahkan meleleh/mencair jika mengalami proses pemanasan dalam jangka waktu tertentu dan pada suhu tertentu pula.

Namun ada pula beberapa jenis ban yang lebih tahan terhadap perubahan kimia maupun fisika, seperti contohnya ban yang terbuat dari metal. Jika kita ingin mengulas satu per satu musuh-musuh yang sering ikut berperan menjadi faktor penentu langsung terhadap keausan ban, tentunya akan banyak sekali yang perlu kita bahas pada *TruckMagz* edisi ini. Kondisi temperatur permukaan jalan (*ground temperature*) panas atau dingin adalah hanya salah satu faktor yang berkaitan langsung dengan keausan ban pada kendaraan. Faktor lain yang secara langsung dapat memengaruhi keausan ban adalah baik atau buruknya kondisi permukaan jalan yang secara reguler dilalui oleh kendaraan, berat atau ringannya beban muatan yang dibawa oleh kendaraan sehari-hari, tinggi atau rendahnya kecepatan rata-rata kendaraan saat beroperasi dan tinggi atau rendahnya tekanan angin yang selalu diaplikasikan pada ban kendaraan.

Temperatur permukaan jalan.

Memang benar temperatur udara maupun temperatur permukaan jalan dapat ikut berpengaruh terhadap cepat atau lambatnya keausan ban. Semakin panas temperatur udara dan permukaan jalan, maka akan semakin besar pula pengaruhnya terhadap cepatnya keausan ban. Sebab ban itu sendiri juga sudah memproduksi panas dari friksi antara telapaknya dengan permukaan jalan. Sedangkan ban terbuat dari beberapa bahan dasar utama yang bisa mengalami perubahan baik secara fisika maupun kimia, jika mengalami suhu panas yang cukup tinggi.

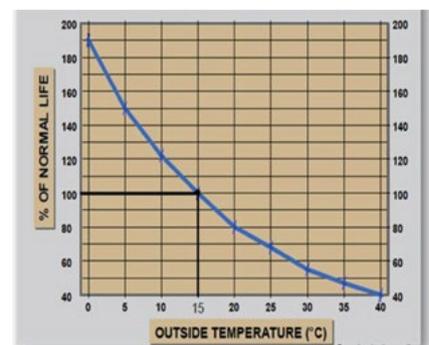
Misalnya *carbon black* (karbon hitam) yang berfungsi sebagai penambah kekerasan (*severity*) ban, menambah daya tahan terhadap abrasi (*abrasion resistant*) akibat gesekan dengan permukaan jalan dan membuat harga ban supaya lebih ekonomis karena harga karbon lebih murah daripada karet.

Butadiene Rubber (campuran karet sintetis) yang berfungsi sebagai penambah daya tahan terhadap panas pada ban. *Zinc Oxide* (seng oksida) yang berfungsi sebagai aktivator organik akselerator dalam proses vulkanisasi, juga untuk melindungi karet dari jamur dan sinar ultraviolet. *Sulphur* (belerang) yang berfungsi sebagai bahan campuran untuk mempercepat proses vulkanisasi. *Stearic acid* (asam lemak jenuh) yang berfungsi sebagai pengikat dan pengental campuran karet juga sebagai pencegah oksidasi. *Silica* (silika) yang berfungsi untuk menurunkan *rolling resistance* (hambatan bergulir) sekaligus ajaibnya menaikkan daya cengkeram. *Mineral Oil* (minyak mineral) yang berfungsi sebagai pelentur karet dan masih ada beberapa bahan dasar campuran *compound* ban yang bisa menguap atau kehilangan khasiatnya jika mengalami suhu panas yang cukup tinggi.

Kemudian masih ada lagi bahan-bahan dasar pembuat ban lainnya yang akan menurun performanya, jika mengalami suhu panas yang cukup tinggi, seperti *light stabilising wax* (lilin untuk stabilisator), *accelerator* (akselerator), *activator* (aktivator), *antiaging agent* (zat penahan penuaan), dan *rape-seed oil* (minyak pohon raps).

Maka tidaklah berlebihan jika banyak orang mengasumsikan suhu panas sebagai musuh utama ban yang dapat mempercepat proses keausannya. Sebagai kebalikannya semakin dingin suhu udara di daerah operasional kendaraan, maka akan semakin awet pula ban yang dipakainya.

Perbedaan suhu udara antara siang dan malam yang sering cukup besar, tentunya menyebabkan perbedaan usia pemakaian ban pada kendaraan yang beroperasi pada siang dan malam hari.



Pengaruh temperatur udara terhadap keausan ban

Kondisi permukaan jalan.

Jenis permukaan jalan yang paling mematikan bagi ban adalah jalan bebatuan. Selain paling berpotensi merusak ban dengan tusukan batu lancip, jalan bebatuan juga sering mengakibatkan ban selip dan sering terjadi ban sampai mengeluarkan asap karena terbakar ketika mengalami selip dan kemudian telapaknya terkelupas dari *casing* (kerangka) ban. Ketika kendaraan naik ke perbukitan untuk mengambil muatan batu, saat itulah seringnya terjadi selip. Atau saat kendaraan naik dari sungai menuju ke jalan raya, setelah selesai memuat batu. Ironisnya sering terjadi sopir yang mengemudikan kendaraan tersebut terus memforsir dengan putaran mesin tinggi dalam usahanya membebaskan kendaraan dari jebakan

selip, kendati kendaraan tetap tidak bergerak sampai bannya terbakar dan berasap seperti pada kontes *drift*.

Permukaan jalan tanah menempati peringkat kedua paling berpengaruh terhadap cepatnya keausan ban. Tidak jarang pula terdapat beberapa jalan yang awalnya berpermukaan tanah, tapi saat terjadi hujan, tanahnya terhanyut oleh air dan yang muncul kemudian adalah batu belah dengan wajah seperti mata kampak. Daerah seperti ini juga merupakan *killing field* (lahan pembantaian) bagi ban.

Urutan selanjutnya adalah permukaan jalan aspal yang rusak/banyak lubang. Sering terjadi ketika kendaraan sedang berkecepatan konstan, tiba-tiba sopirnya dikagetkan oleh kemunculan lubang besar yang menganga di depannya. Mau bereaksi ke kanan kena kendaraan lain, mau bereaksi ke kiri menghantam sepeda, mau mengerem mendadak bisa dihajar kendaraan dari belakangnya. Akhirnya tidak ada pilihan lain, kecuali membiarkan kendaraan menghantam lubang tersebut. Kasus

seperti inilah yang paling sering dialami oleh sopir yang berakibat pada hancurnya ban akibat benturan atau yang dalam dunia ban biasa disebut dengan *impact break*.

Sebenarnya penyakit yang menjadi momok paling ditakuti dan paling sering dialami oleh ban adalah benturan (dengan lubang, batu, patok di jalan). Di negara dengan tingkat overtonase sangat tinggi seperti Cina/Tiongkok (terutama bagian utara yang kendaraannya sering bermuatan sangat berat), namun dengan kondisi permukaan jalan sangat halus, juga jarang ada tanjakan dan turunan (karena mereka sering mengebor/membelah bukit dan membuat terowongan) dan temperatur udara yang dingin, maka jumlah persentase ban yang bermasalah jauh lebih kecil daripada di Indonesia. Padahal jika kita perbandingan overtonase di Indonesia dengan di Cina/Tiongkok, tentu kita akan terheran-heran melihatnya. Semakin halus permukaan jalan di daerah operasional kendaraan, maka akan semakin rendah tingkat abrasi ban nya.



Pengaruh kondisi jalan terhadap keausan ban

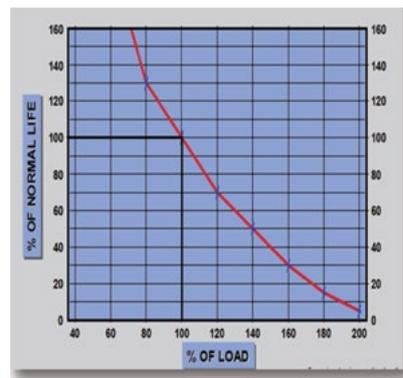
Kondisi beban muatan.

Berat atau ringannya beban muatan tentu saja bisa sangat memengaruhi cepat atau lambatnya keausan ban. Praktik overtonase yang masih sering terjadi di Indonesia tentu saja sangat berpengaruh turut mempercepat proses keausan ban, selain juga keausan *spare parts* lainnya pada kendaraan. Sebab ban akan memproduksi panas dari defleksi yang berlebihan, akibat beban muatan berat. Selain itu jika muatan berlebihan dan sistem suspensi pada kendaraan sudah tidak dapat berfungsi sebagai mana mestinya lagi, maka banlah yang kemudian akan mengambil alih fungsi suspensi tersebut. Hal ini tentu saja akan semakin memperberat tugas ban.

Maka jelaslah, bahwa semakin ringan beban yang diangkut oleh kendaraan, akan semakin awet juga bannya.

Namun jenis muatan pun mempunyai karakteristik sendiri-sendiri dan tentu saja ikut berpengaruh terhadap keausan ban. Jenis muatan *liquid* (cair) akan lebih menyiksa ban daripada muatan *solid* (padat) dengan berat yang sama. Karena cairan selalu bergerak ke segala arah mengikuti momentum gaya gerak kendaraan, karena muatan *liquid* cenderung membutuhkan *static roll threshold* lebih rendah daripada muatan solid yang berpotensi memberikan berulang kali momen kejutan pada ban.

Jadi hendaknya beban muatan tidaklah melebihi batas *load index* (indeks beban) yang tertera pada dinding samping tiap-tiap ban. Karena selain ban menjadi awet, juga tidak ada bahaya ban meledak secara tiba-tiba akibat dari kelebihan beban.



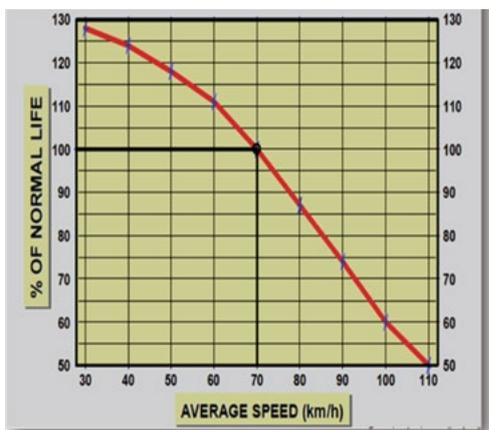
Pengaruh beban muatan terhadap keausan ban

Kecepatan rata-rata kendaraan.

Keausan ban juga bergantung pada kecepatan rata-rata yang sering dijalani oleh kendaraan. Semakin tinggi kecepatan rata-rata kendaraan dalam beroperasi sehari-hari, akan semakin cepat pula proses keausan bannya. Sebaliknya semakin rendah kecepatan rata-rata kendaraan dalam beroperasi sehari-hari, maka akan semakin awet pula bannya. Karena gaya pengereman kendaraan akan menghasilkan friksi yang tinggi dan membuat ban panas. Semakin tinggi kecepatan rata-rata kendaraan, semakin besar juga gaya pengereman yang harus diberikan.

Kebiasaan sopir atau kondisi lalu lintas jalan yang sering memaksa sopir sering melakukan aksi *stop and go* (pengereman dan akselerasi) juga berakibat pada banyaknya ban mengalami friksi berlebihan yang pasti akan membuat abrasi tingkat tinggi pada ban.

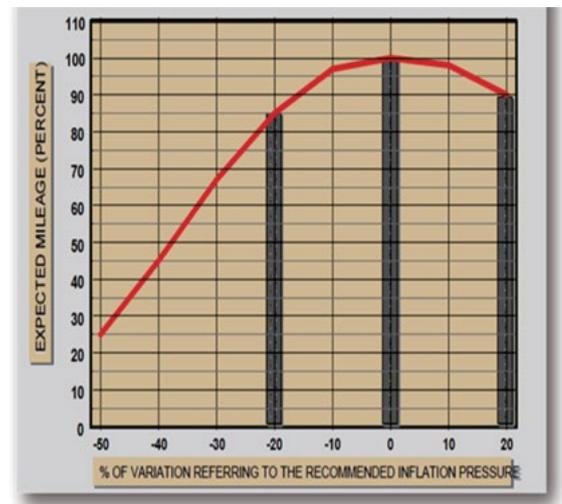
Jadi sebaiknya walaupun kendaraan tidak sedang bermuatan, janganlah terlalu sering dipacu dengan kecepatan melampaui *speed index*. Karena jika sering melampaui *speed index* yang tertera pada dinding samping tiap-tiap ban, maka ban berpotensi bisa meledak secara tiba-tiba dan akan membahayakan semua orang.



Pengaruh kecepatan rata-rata terhadap keausan ban

Tekanan angin.

Ya, tekanan angin memang selalu berperan dalam berbagai keausan dan kerusakan ban. Besar kecilnya peran tekanan angin tergantung juga dari jenis kasus kerusakan ban. Udara dalam ban ibarat darah dalam tubuh manusia. Tekanan udara dalam ban ibarat tekanan darah pada manusia yang harus senantiasa dijaga kestabilannya, tidak boleh terlalu rendah dan terlalu tinggi. Jika manusia kehilangan darah, maka ia akan mati. Jika ban kehilangan tekanan udara, maka habislah riwayat ban tersebut. Tekanan angin yang terlalu tinggi maupun terlalu rendah akan mengakibatkan panas berlebihan, mempercepat proses keausan pada ban dan berpotensi bisa meledak secara tiba-tiba. Tekanan angin ideal dari sebuah ban biasanya tertera pada *safety warning* (petunjuk keselamatan) yang ada di dinding tiap-tiap ban.



Pengaruh tekanan udara terhadap keausan ban

Itulah semua faktor yang berkaitan langsung terhadap cepat atau lambatnya keausan ban. Memang masih banyak faktor lainnya yang secara langsung bisa mempengaruhi cepat atau lambatnya keausan ban, yang tidak mungkin bisa kita bahas dalam satu kali kesempatan saja.

Marilah kita tetap terus belajar supaya bisa maju bersama.



SIAP MEMPERKUAT PASAR DI INDONESIA TIMUR

Dalam 10 tahun terakhir ini, kehadiran Shell di bisnis hilir migas Indonesia cukup kuat. Salah satu komitmen kuat Shell untuk pasar pelumas adalah dengan dibangunnya pabrik pelumas Shell di Marunda pada November 2015. Shell juga terus mengembangkan jaringan SPBU dan saat ini telah memiliki 79 SPBU yang tersebar di Jabodetabek, Bandung, dan Sumatra Utara.

Terbaru, PT Shell Indonesia pada Maret 2017 lalu meluncurkan Shell Fleet Card, sebuah kartu pintar yang bertujuan membantu perusahaan dalam mengelola konsumsi bahan bakar. Bagaimana cara Shell Indonesia mendapatkan capaian positif tersebut? Produk yang seperti apa yang akan dijadikan produk unggulan? Apa strategi Shell Indonesia untuk meraup pangsa pasar bahan bakar dan pelumas di Indonesia? Berikut wawancara *TruckMagz* dengan Wahyu Indrawanto, Direktur PT Shell Indonesia.



WAHYU INDRAWANTO,
DIREKTUR PT SHELL INDONESIA

Teks: Abdul Wachid
Foto: Pebri Santoso

Produk apa saja yang disiapkan Shell Indonesia untuk menyasar pegusaha trucking?

Saat ini Shell Fleetcard menjadi produk terbaru yang menyasar ke perusahaan, tidak saja kebutuhan bahan bakarnya, namun juga pelumas yang juga menjawab secara spesifik kebutuhan perusahaan khususnya pengusaha *trucking*.

Apa latar belakang Shell Indonesia meluncurkan inovasi produk Shell Fleet Card?

Kami melakukan penelitian terhadap kebutuhan pelanggan khususnya koporasi pada tahun 2015. Hasil dari penelitian itu kami memahami bahwa perusahaan memerlukan solusi untuk manajemen pembelian bahan bakar untuk armada kendaraan mereka yang lebih nyaman, terkontrol, dan efisien. Berdasarkan penelitian tersebut kami meluncurkan Shell Fleet Card untuk pertama kalinya di Indonesia pada Maret 2017 lalu.

Apa kaitannya *fleet management* dengan produk Shell Fleet Card?

Fleet management adalah bagaimana pengaturan armada kendaraan tiap-tiap perusahaan. Shell Fleet Card membantu perusahaan-perusahaan yang ada sebagai bagian *fleet management* dengan memberikan jawaban untuk permasalahan yang dihadapi oleh perusahaan mengenai pengisian bahan bakar. Pertama, adanya sistem yang terintegrasi secara *online* dari pompa SPBU Shell sampai ke kasir, sehingga transaksi lebih akurat. Kedua, sistem kami diperkuat dengan *chip* dan PIN sehingga memberikan keamanan buat pengguna kartu dan perusahaan. Ketiga, sistem terintegrasi ini juga memberikan kemudahan dalam ssstem pelaporan dan memberikan kontrol pada perusahaan karena perusahaan bisa mengatur sendiri alokasi penggunaan sesuai dengan keinginannya seperti volume, nilai transaksi, waktu pengisian, lokasi SPBU untuk pengisian dan lainnya.

Bisa Anda gambarkan karakteristik pengusaha *trucking* dalam menentukan bahan bakar?

Apa saja pertimbangannya?

Berdasarkan pengamatan kami, perusahaan tidak selalu memprioritaskan harga, akan tetapi berapa nilai total yang didapat. Termasuk penghematan biaya perawatan, penghematan yang akan didapat karena kontrol yang lebih efektif dari pembelian bahan bakar, kemudahan dalam melakukan administrasi pembelian bahan bakar, pelayanan di SPBU, dan lain-lain.



Capaian positif apa saja yang sudah diraih Shell Indonesia selama 10 tahun terakhir?

Dalam 10 tahun terakhir ini, kehadiran Shell di bisnis hilir migas Indonesia cukup kuat. Shell merupakan perusahaan internasional yang memiliki pangsa pasar pelumas terbesar di Indonesia. Salah satu komitmen kuat kami untuk pasar pelumas adalah dengan dibangunnya pabrik pelumas Shell di Marunda pada November 2015. Di bidang retail, kami adalah perusahaan internasional pertama yang masuk di bisnis SPBU. Dalam 11 tahun terakhir, Shell terus mengembangkan jaringan SPBU dan saat ini kami sudah memiliki 79 SPBU yang tersebar di Jabodetabek, Bandung, dan Sumatera Utara baik yang dimiliki oleh Shell dan dioperasikan oleh retailer maupun yang dimiliki dan dioperasikan oleh dealer.

Kami juga dengan bangga bisa menghadirkan V Power yang kami kembangkan berdasarkan *partnership* kami dengan Ferrari. ClubSmart, yang merupakan program *loyalty* untuk pelanggan yang selain memberikan poin untuk pembelian bahan bakar juga memberikan gratis asuransi kecelakaan.

Apa saja strategi bisnis Shell Indonesia untuk menguasai pasar pelumas di Indonesia?

Sebagai produsen pelumas terkemuka dunia, Shell Lubricants senantiasa menghadirkan produk yang dapat memenuhi kebutuhan pelanggan korporat seperti industri konstruksi, pembangkit listrik, kelapa sawit, pertambangan yang ada di seluruh dunia termasuk Indonesia. Sampai saat ini, keempat industri tersebut adalah industri yang memiliki potensi besar untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia. Shell Lubricants menghadirkan pelumas khusus untuk memenuhi kebutuhan keempat sektor industri tersebut, yaitu *Shell Rimula*, *Shell Gadus*, *Shell Telus*, dan *Shell Spirax*. Di samping itu, Shell Lubricants memiliki rangkaian produk pelumas lengkap yang akan memenuhi kebutuhan pelanggan ritel seperti Shell Helix dan Shell Advance.

Apa keunggulan dari produk Shell Indonesia dibandingkan dengan produk lain?

Shell V-Power, dengan formula *double action* yang unik, didesain untuk membantu mencegah dan membersihkan sisa endapan mesin, sekaligus melindungi sistem pembakaran dengan membentuk lapisan pelindung pada permukaan mesin. Dengan *Friction Modification Technology* (FMT), Shell V-Power juga didesain untuk mengurangi gesekan pada bagian vital mesin sehingga membuat mesin menyalurkan lebih banyak tenaga untuk laju kendaraan.

Shell bekerja sama dengan Ferrari dalam menciptakan inovasi bahan bakar unggul. Bahan bakar untuk Ferrari di laga F1 memiliki 99% bahan yang sama dengan Shell V-Power yang digunakan untuk jalanan. Selain itu, Shell juga berkolaborasi dengan BMW dalam pengembangan bahan bakar, oli, dan mesin. Untuk bahan bakar, BMW-M series merekomendasikan penggunaan Shell V-Power dengan formulasi unik yang didesain untuk membersihkan dan melindungi bagian vital mesin secara aktif.

**Untuk segmentasi pasarnya, siapa saja yang dibidik?
Bagaimana dengan pangsa pasar pelumas kendaraan niaga?**

Pelumas Shell memiliki portofolio yang luas sehingga kami bisa mentargetkan segmen pasar yang beragam dan memenuhi kebutuhan mereka. Rimula adalah pelumas kendaraan berat yang biasa dipakai di dunia niaga dan mempunyai pasar potensial. Di samping itu, kami juga punya Shell Helix yang sudah lama berada di pasaran yang juga banyak dipakai di dunia niaga.

**Di mana saja pabrik produksi pelumas Shell Indonesia?
Berapa kapasitas produksinya?**

Shell saat ini memiliki pabrik pelumas di Marunda, Bekasi dengan kapasitas terpasang mencapai 136 juta liter per tahun. Pabrik pelumas ini diresmikan pada bulan November 2015. Satu tahun sejak beroperasinya pabrik pelumas Shell ini, sudah 99 jenis pelumas yang telah diproduksi. Selain itu, hampir 70% dari pelumas Shell yang dijual di Indonesia sudah diproduksi di sana.

**Bagaimana peta persaingan pelumas kendaraan niaga di Indonesia?
Dimana posisi Shell Indonesia?**

Indonesia adalah pasar potensial Shell untuk bahan bakar dan pelumas di Asia dan kami berharap pertumbuhan bisnis kami berkelanjutan setiap tahun. Kami terus-menerus melakukan inovasi baik dari sisi produk maupun meningkatkan fasilitas, servis, dan pelayanan untuk memenuhi kebutuhan pelanggan. *Road transport* merupakan hal yang penting untuk menggerakkan *road* pembangunan ekonomi dan kami senantiasa berkomitmen untuk mendukungnya dengan rangkaian produk pelumas kami yang beragam.

Seperti apa target Shell Indonesia ke depannya?

Kami senang menjadi warga perusahaan di Indonesia dan dapat menjadi bagian dari kemajuan pembangunan di Indonesia dengan menyediakan solusi energi yang lebih banyak dan lebih bersih melalui teknologi dan inovasi. Di bidang retail, Shell tentunya ingin menjadi pilihan konsumen di Indonesia dengan mengembangkan jaringan SPBU kami dan meluncurkan produk inovatif yang menjawab kebutuhan konsumen. Di bidang bisnis pelumas, Shell menargetkan untuk terus bertumbuh dan memperkuat pasar di wilayah Indonesia Timur dengan adanya pabrik pelumas Shell di Marunda, Shell dapat mempercepat pasokan permintaan dan memotong *cost distribution*.



Iruna eLogistics Pelengkap Ekosistem E-commerce di Indonesia

Iruna eLogistics juga memiliki layanan foto produk, selain layanan pengambilan dan pengemasan barang.

Teks: Abdul Wachid
Foto: Iruna eLogistics



Berdasarkan data Asosiasi Pengguna Jasa Internet Indonesia pada tahun 2016, dari 265 juta penduduk Indonesia terdapat sekitar 132 juta penduduk merupakan pengguna internet, mayoritas mengakses melalui telepon pintar. Dari angka tersebut sekitar 82 juta penduduk pernah melakukan belanja *online*. Menurut data Kominfo pada tahun 2020 pasar e-commerce Indonesia diprediksi akan memiliki nilai sebesar US\$130 miliar (sekitar Rp1,7 kuadriliun). Diprediksi hingga tahun 2025 pangsa pasar *e-commerce* akan semakin membesar hingga 40% sampai 50% per tahun.

Dengan potensi pasar berikut pertumbuhannya pebisnis *e-commerce* dituntut untuk berinovasi baik dari segi teknologi bagi penjual, kemudahan, dan keamanan belanja bagi pembeli, metode pembayaran, hingga logistik. Sayangnya, khusus untuk urusan logistik potensi pasar yang sangat besar itu sejauh ini belum bisa

Iruna e-Logistics adalah perusahaan penyedia solusi e-logistics yang menawarkan solusi terintegrasi dan merupakan perusahaan pengiriman yang berfokus untuk melayani pengusaha e-commerce, merek local, dan UKM termasuk perusahaan lain yang membutuhkan solusi e-logistics.



tertangani optimal oleh penyedia logistik yang telah lama bermain pada sektor e-commerce.

Padahal, catatan Iruna eLogistics menyebutkan, potensi pasar yang luar biasa itu juga bisa dilihat dari jumlah order beberapa pemain e-commerce. Seperti Mataharimall.com setiap harinya menerima delapan ribu order, Lazada 70 ribu, Tokopedia 85 ribu sampai 90 ribu order.

"Potensi pasar yang luar biasa tersebut jika tidak didukung dengan kekuatan logistik yang mumpuni maka terbuang sia-sia. Maka dari itu Iruna hadir. Iruna muncul di tengah eranya e-commerce karena banyak perusahaan logistik yang belum mampu mengimbangi pesatnya pertumbuhan bisnis e-commerce," jelas Yan Hendry Jauwena, CEO dan Founder Iruna eLogistics.

Menurutnya, kondisi demikian disebabkan perusahaan logistik masih belum siap dari sisi teknologi. Iruna memiliki keduanya, baik kemampuan logistik dan teknologi. Iruna hadir untuk melengkapi ekosistem e-commerce yang bisa dibalang telah menunggu perusahaan e-commerce logistik. Iruna menjadi perusahaan pertama dengan label e-logistic pertama kali di Indonesia.

Iruna e-Logistics adalah perusahaan penyedia solusi e-logistics yang menawarkan solusi terintegrasi dan merupakan perusahaan pengiriman yang berfokus untuk melayani pengusaha e-commerce, merek local, dan UKM termasuk perusahaan lain yang membutuhkan solusi e-logistics. Iruna memberikan beragam solusi logistik mulai dari pengelolaan *fulfilment* seperti proses *inbound* dan *outbound* barang serta *return management*, proses pengiriman yang tepat waktu dan *real time* melalui *interface data* hingga integrasi dengan *market place* dan toko *online*.

Dengan satu kali mendaftar di sistem, penjual dapat langsung terdaftar ke semua toko *online* atau toko *online* yang dipilih. Pelayanan yang akan didapatkan penjual di antaranya adalah pengambilan dan pengemasan barang, foto produk, dan pemasaran pada *marketplace* yang menjadi mitra bisnis Iruna untuk *front end*. "Untuk menjawab tantangan kebutuhan akan digitalisasi teknologi logistik yang andal dan terpercaya mulai dari *warehouse*, lalu *packaging* hingga strategi *last mile delivery* yang andal dan *real time*, Iruna hadir sebagai perusahaan e-logistics pertama di Indonesia yang memberikan semua solusi tersebut," tambahnya.

Bangun Sembilan Jaringan di Seluruh Indonesia

Sebagai upaya untuk menjangkau pasar yang lebih luas terutama UKM di beberapa daerah, kini Iruna telah mempersiapkan *fulfillment center*. Iruna menargetkan akan berdiri sembilan *fulfillment center* di seluruh wilayah Indonesia. Adapun *fulfillment center* pertama Iruna di wilayah Jakarta sudah beroperasi pada awal tahun ini, sementara delapan lokasi berikutnya antara lain Surabaya dan Yogyakarta segera menyusul beroperasi pada tahun 2017 ini.

Sementara wilayah Sumatera akan dibangun di Kota Medan dan Palembang, di Sulawesi akan dibangun di kota Manado dan Makassar, di Kalimantan akan dibangun satu gudang di Balikpapan atau Pontianak dan untuk mendukung wilayah Indonesia Timur akan berdiri satu gudang di Ambon. Ditargetkan pada tahun 2019 semua jaringan distribusi telah terhubung, untuk itu Iruna tengah menjajaki kerja sama dengan 12 pemain logistik di banyak daerah.

Selain bermitra dengan para pemain lokal dalam bidang transportasi dan gerai ritel, dalam memberikan layanan yang cepat dan tepat, Iruna saat ini bekerja sama dengan salah satu perusahaan penyedia jasa telekomunikasi terkemuka Indonesia, yaitu Indosat Ooredoo.

Dalam kerja sama tersebut Iruna dengan menggunakan ribuan *outlet*, gerai, dan galeri Indosat sebagai titik *touch point* pengantaran dan pengambilan barang bagi *consumer* yang mana semua titik tersebut akan dipersiapkan sebanyak 3.000 lokasi sampai pertengahan tahun dan mencapai 10.000 lokasi pada akhir tahun. "Kami berharap bahwa partnership ini ke depannya akan memberikan dampak yang positif yang menjangkau khalayak luas khususnya bagi perkembangan bisnis UKM dan pengusaha *e-commerce* di Indonesia," tutur Yan Hendry.



Pada tahun ketiga Iruna eLogistics menargetkan memasuki pasar Asia Tenggara, sementara pada tahun kelima memasuki pasar global.

Secara rasio, SDM dan teknologi merupakan aset Iruna eLogistics dengan proporsinya hanya 30 persen, sisanya seperti gudang dan lain-lain merupakan aset hasil kerjasama dengan perusahaan lain.



**YAN HENDRY
JAUWENA**

CEO dan Founder
iruna eLogistics.

Target Tahun 2022 Menjadi Pemain Global

Iruna eLogistics baru terbentuk pada November 2016, kemudian mulai dipersiapkan per 1 Desember 2016. Pada dua bulan pertamanya, Iruna memfokuskan diri mempersiapkan *platform* teknologi, baru setelahnya membangun gudang dan lain-lain. Hingga pada April 2017 mulai beroperasi. Kurun waktu pendek sekali tersebut yakni sekitar empat bulan dinilai Yan Hendry ialah hal wajar dalam membangun perusahaan rintisan.

"Hal ini sengaja dilakukan karena dalam membangun perusahaan, Iruna menggunakan pendekatan perusahaan *start up company*. Di mana semua perusahaan *start up* cara kerjanya serba-cepat. Begitu SDM yang dimiliki kinerjanya dituntut selalu serba-cepat," kata Yan. Contoh kerja cepat dalam mempersiapkan Iruna salah satunya saat pengerjaan lima aplikasi hanya membutuhkan waktu 2,5 bulan. Padahal umumnya dalam pengerjaan satu aplikasi membutuhkan waktu enam bulan.

Menciptakan suasana kerja yang serba-cepat, kata Yan, justru menjadi tantangan saat Iruna SDM yang akan direkrut. Kendalanya, diperlukan penyesuaian kecepatan antara produk jasa Iruna dengan karyawan yang telah bergabung. Oleh karena itu dalam merekrut



Sampai dengan tahun 2019 Iruna menargetkan akan berdiri sembilan fulfillment center di seluruh wilayah Indonesia.

Sebab menurut Yan, usia muda identik dengan kecepatan. Meski begitu, Iruna tetap mensyaratkan bahwa semua karyawan Iruna telah memiliki pengalaman kerja terutama di bidang logistik atau *e-commerce*.

Yan meyakini bahwa Iruna akan mampu bersaing pada sektor *e-logistics*, meskipun akan bermunculan perusahaan sejenis. Keyakinan itu didasari oleh visi perusahaan sebagai perusahaan logistik yang sangat mengutamakan teknologi. "Efisiensi menjadi salah satu faktor mendesak penggunaan teknologi. Maka dalam banyak kegiatan operasional akan berbasis teknologi atau digital, misalnya digital *warehouse*, *automated sortation*, *paperless operation*. Tidak tertutup kemungkinan Iruna juga akan menerapkan *robotic operation*, bahkan *penggunaan drone delivery*," terangnya.

Oleh karena itu dalam hal aset, Iruna lebih mengandalkan dua hal, yakni SDM dan teknologi. Keduanya akan menjadi prioritas investasi guna meningkatkan performa perusahaan. Total secara rasio, SDM dan teknologi proporsinya 30%, sisanya seperti gudang dan lain-lain merupakan aset hasil kerja sama dengan perusahaan lain.

"Iruna menyadari modal besar yang dimiliki ada teknologi. Maka Iruna akan semakin memperkuat perangkat teknologi yang teknologi yang dimiliki, baik itu *software*, *programmer*, *engineer* atau *IT development*," ujarnya. Mengenai target, pada tahun ini Iruna menargetkan menguasai pasar *e-logistics* dalam negeri. Pada tahun ketiga memulai memasuki pasar Asia Tenggara, sementara pada tahun kelima memasuki pasar global.



PEMBENAHAN RANCANG BANGUN, SOLUSI OVERTONASE

Teks : Citra D. Vresti Trisna | Foto : Pebri Santoso

Realisasi Regulasi Nomor 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, masih dipertanyakan efektivitasnya. Menyelenggarakan kembali jembatan timbang di jalan raya dinilai tidak menyelesaikan masalah. Karena, yang menjadi penyebab maraknya overtonase adalah ketidaktepatan rancang bangun kendaraan.

Mantan Direktur Bina Marga, Purnomo mengatakan, salah satu tujuan penindakan kendaraan yang overtonase bertujuan untuk mengurangi kerusakan jalan. Menurut dia, selama ini penyebab utama kerusakan jalan terjadi karena sistem pemeliharaan jalan kurang optimal dan penanganan pemeliharaan berkala atau peningkatan struktur yang terlambat karena terbatasnya biaya, serta mutu desain dan pelaksanaan yang kurang optimal. Selain itu, penyebab utama kerusakan jalan disebabkan karena muatan berlebih angkutan pada angkutan barang.

Menurut Purnomo, secara umum permasalahan kerusakan jalan lebih banyak menjadi tanggung jawab Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yang ditangani oleh Direktorat Jendral Bina Marga. Sedangkan penanggulangan kerusakan jalan yang disebabkan oleh angkutan barang, menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan.

"Penyelesaiannya harus banyak melibatkan dan komitmen dari semua pemangku kepentingan yang jumlahnya cukup banyak. Tanpa ada konsep yang jelas dan diterima oleh semua pemangku kepentingan rasanya penyelesaian muatan lebih mustahil bisa diselesaikan dengan baik. Meski Menteri Perhubungan telah mengeluarkan kebijakan *zero overload* sejak 1 Januari 2009, namun realitanya muatan lebih di jalan



PURNOMO

Dirut Pensiunan
Bina Marga

raya secara kasat mata sampai sekarang juga tidak berkurang," kata Purnomo.

Selama ini upaya pemerintah menanggulangi overtonase dilakukan dengan jalan menerapkan penimbangan kendaraan dengan jembatan timbang di beberapa titik jalan. Selain itu, *weight in motion* atau alat yang berupa sensor di jalan yang berfungsi untuk mengukur berat di masing-masing roda. Sehingga ketika sensor tersebut dilalui kendaraan akan dapat diketahui berat masing-masing sumbu roda dan dijumlahkan berat keseluruhannya.

Menurut Purnomo, penggunaan *weight in motion* dinilai kurang efektif karena tidak

dapat digunakan sebagai alat bukti dalam penindakan kendaraan yang overtonase. Karena, menurut dia, sensor yang ada masih bisa keliru meski kekeliruan tersebut tidak terlalu berbeda dengan berat sebenarnya. Di negara maju, sensor pengukur berat kendaraan itu ada dua kilometer sebelum timbangan.

"Pada saat kendaraan melintasi sensor dan kendaraan tersebut *overload*, terdapat sensor di jembatan timbang menyala dan kendaraan tersebut ditunggu penjaga di jembatan timbang, dan berat kendaraan yang diukur di jembatan timbang itulah yang digunakan sebagai alat bukti untuk menindak. Penggunaan jembatan timbang itu lebih akurat dibandingkan sensor di *weight in motion* karena jembatan timbang melalui penimbangan manual. Kalau menggunakan sensor *weight in motion* keunggulannya adalah bisa mengukur berat sambil jalan," paparnya.

Meski demikian, Purnomo menilai penerapan jembatan timbang untuk mencegah overtonase masih kurang tepat. Menurut dia, penerapan jembatan timbang yang selama ini diterapkan ibarat menanggulangi banjir di muara. Karena membenahi masalah muatan itu harus menyelesaikan dari hulu, atau penetapan rancang bangun yang tepat dan sesuai tanpa ada penyimpangan.

"Dulu saya pernah memperketat penjagaan Jalur Pantura untuk benar-benar menertibkan angkutan barang yang overtonase. Tapi masalah yang saya alami adalah terlalu ketat dalam menindak angkutan barang yang overtonase justru menciptakan kemacetan hingga 40 kilometer jauhnya. Akhirnya kami tidak tahan sendiri dengan kemacetan yang sudah terjadi dan akhirnya dibiarkan lolos," ujarnya.

Membenahi Rancang Bangun

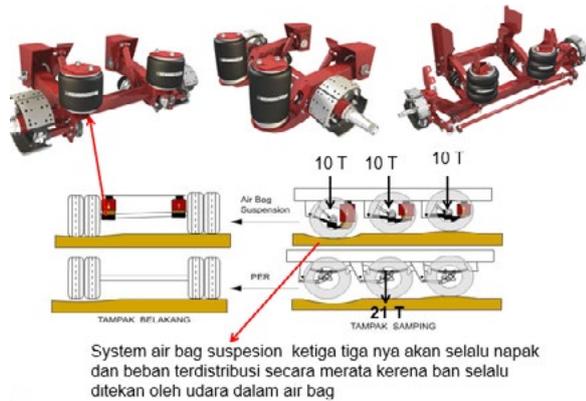
Purnomo mengatakan, sebelum pemerintah menerapkan jembatan timbang, pemerintah harus terlebih dulu membenahi rancang bangun angkutan barang. Karena, menurutnya rancang bangun merupakan salah satu penyebab angkutan barang akan melakukan overtonase atau tidak. Ia berharap agar masing-masing instansi mengurangi budaya saling menyalahkan dan segera berdialog untuk mencari sistem, teknologi yang murah dari segi pemeliharaan jalan, murah bagi pemilik barang dan keuntungan yang wajar bagi transporter, mandiri dalam sistem prasarana dan sarana transportasi.

Menurutnya, pemerintah selaku regulator diharapkan terus melakukan sosialisasi kepada para pemangku kepentingan untuk mengingatkan bila muatan lebih sangat merusak jalan sehingga dalam jangka panjang tidak akan menambah daya saing tapi justru sebaliknya. "Pemerintah juga perlu satu visi dalam sistem transportasi, termasuk cara mengatasi muatan lebih. Bila perlu MST 8 ton untuk jalan kelas III, dan 10 ton untuk jalan kelas II masih dipertahankan atau dinaikkan misalnya 12-13 ton seperti di negara negara MEE," katanya.

Ia juga menuturkan bila semua pihak perlu mendorong pabrikan untuk memproduksi kendaraan *multi-axle*. Selain pabrikan, transporter pengangkut muatan berat untuk didorong agar menjadikan kendaraan *multi-axle* sebagai prioritas. Karena, menurutnya, dengan menggunakan truk tiga sumbu, jumlah barang yang diangkut rata-rata 25-35 ton dengan berat kendaraan rata-rata 12 ton. Maka berat total kendaraan plus jumlah barang sama dengan 37-47 ton, dengan demikian beban gardan berkisar 15-20 ton.

"Bila diberlakukan *zero overload* maka dibutuhkan kendaraan 4-5 *axle* dengan menggunakan *air bag suspension*. Dari uji coba yang dilakukan oleh Kementerian PUPR tahun 2010, telah terbukti bahwa dengan kendaraan *multi-axle* secara total biaya operasionalnya lebih murah dibanding dengan 2-3 *axle* dengan mengangkut muatan lebih," terangnya.

Purnomo mengaku bila tidak mempermasalahkan sebuah kendaraan membawa muatan lebih. Namun, ia menekankan agar kendaraan tersebut harus memastikan bila sebuah kendaraan menggunakan *multi-axle* agar beban barang terbagi. Kendaraan juga harus menggunakan *self steering axle*, *air bag suspension* untuk pengereman, ban radial, berbahan bakar BBG, menggunakan mesin dengan rpm rendah namun memiliki torsi yang besar.

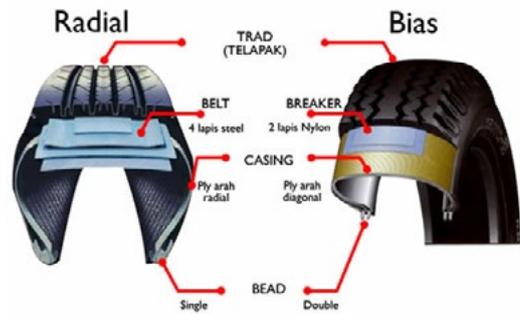


Teknologi air bag suspension

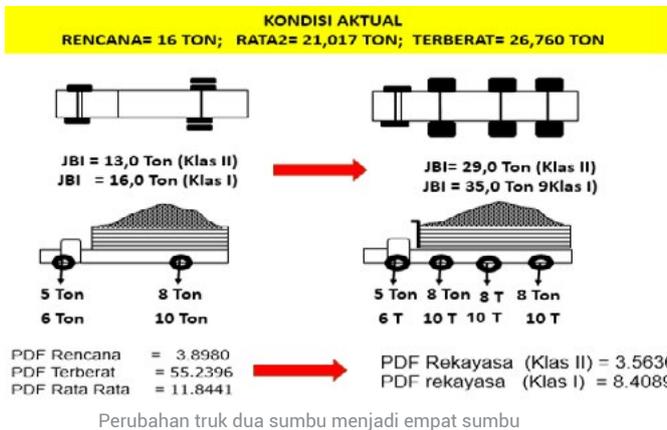


Retrievable axle

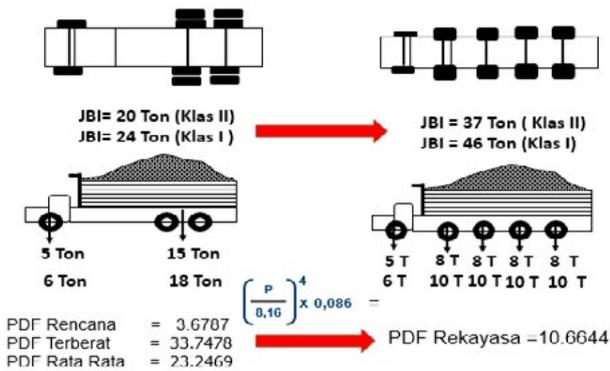
Purnomo menuturkan, penggunaan *air back suspension* itu akan membuat ban otomatis kempes apabila *overload*. Sehingga pemilik kendaraan tidak akan mau ambil risiko. Kalau pun tetap memaksa *overload*, paling hanya dua ton. Penggunaan ban juga diharuskan menggunakan ban radial agar tidak terlalu merusak jalan. Selain itu, kendaraan juga diharapkan menggunakan *retrievable axle* untuk penghematan ban apabila muatan sedang kosong. "Dalam mengatur tonase, yang membedakan Indonesia dengan di luar negeri itu terletak pada pengontrolan rancang bangun. Negara maju sangat mengontrol rancang bangun kendaraan dan ketat terhadap ketentuan," katanya.



Ban radial vs ban bias

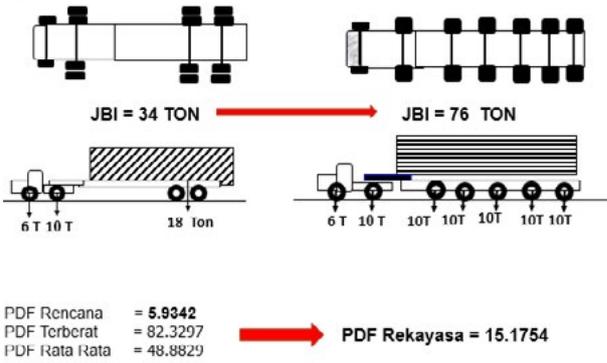


KONDISI AKTUAL
RENCANA= 24 TON;RATA2= 39,065 TON;TERBERAT= 42,573 TON



Perubahan truk 3 sumbu menjadi 5 sumbu

KONDISI AKTUAL
RENCANA= 34 TON;RATA2= 58,854 TON;TERBERAT= 66,452 TON

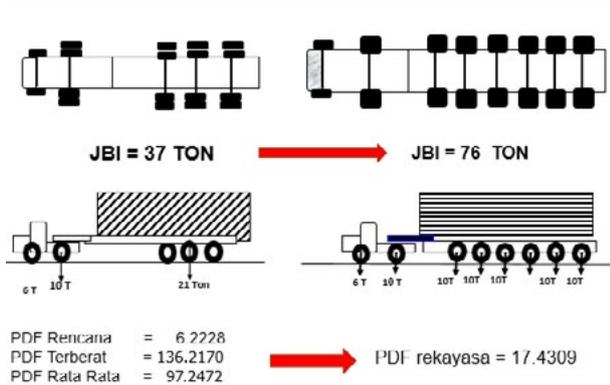


Perubahan truk 4 sumbu menjadi 8 sumbu

Purnomo menambahkan, solusi mengurangi muatan berlebih juga dapat dilakukan dengan memperhatikan karoseri truk. Karena, menurutnya, karoseri juga kerap tidak sesuai dengan rancang bangun. "Karoseri truk *mixer* itu bisa muat sampai 10 kubik. Mengapa itu bisa diloloskan?" imbuhnya.

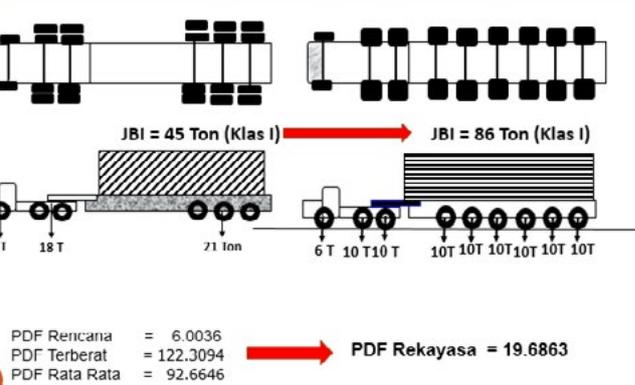
Purnomo mengatakan, hampir seluruh negara sudah menggunakan *multi axle* dan penambahan tersebut bukanlah pekerjaan yang sulit. Karena, menurut dia, penertiban kendaraan overtonase di jembatan timbang hanya menyasar sopir dan membuat mereka kucing-kucingan dengan aparat. "Karena uang saku sopir itu sedikit mengapa harus mengejar mereka. Penyelesaian yang cerdas overtonase itu di rancang bangun. Kalau di Pantura itu mau benar-benar ditertibkan, tentu saja akan terjadi kemacetan karena hampir rata-rata mereka overtonase dan kalau ditindak dengan benar, tentu saja akan menimbulkan kemacetan luar biasa," pungkasnya.

KONDISI AKTUAL
RENCANA= 37 TON;RATA2= 74,730 TON;TERBERAT= 79,800 TON



Perubahan truk 5 sumbu menjadi 8 sumbu

KONDISI AKTUAL
RENCANA= 45 TON; RATA2= 88,902 TON;TERBERAT= 96,141 TON



Perubahan truk 6 sumbu menjadi 9 sumbu



INSPEKSI POWER STEERING

Teks: Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi

Tantangan yang berkembang pesat di sektor transportasi dan logistik menuntut solusi ekonomi, yang mampu meningkatkan efisiensi dan keamanan serta membuat transportasi jarak jauh tetap ergonomis dan nyaman. Sistem kemudi sebagai salah satu komponen penting diharapkan mampu mengurangi konsumsi bahan bakar sehingga meningkatkan efisiensi transportasi.

Secara singkat Asikin, *Service Advisor* Indomobil Prima Niaga Hino Jemursari menjelaskan prinsip kerja *power steering*. *Power steering* digerakkan langsung oleh mesin melalui mekanisme gigi tetap yang terhubung dengan pompa *power steering*. "Kecepatan pompa yang berbanding lurus dengan kecepatan mesin. Untuk memberikan daya yang cukup untuk kemudi dalam setiap situasi, pompa harus dapat memberikan laju volumetrik penuh meskipun kecepatan mesin rendah, yang berarti bahwa untuk sebagian

besar situasi operasional, truk banyak berjalan pada kecepatan rendah. Karena alasan itulah, ada alasan teknis dari pabrik memberikan batasan kecepatan tinggi penggunaan *power steering* pada truk," katanya.

Secara garis besar perawatan *power steering* adalah menjaga oli tidak sampai berkurang. Prosedur biasanya diganti pada 60 ribu km. "Atau lebih baik ganti pada 40 ribu km karena jika dibiarkan bisa kotor dan meninggalkan kerak. Kerak ini nanti akan mengendap pada bagian *seal*. *Seal* yang tertimbun kerak, kinerjanya akan terganggu. Di samping itu juga oli yang dibiarkan akan mengental atau biasa menjadi lebih pekat," tambahnya.

Kedua adalah perawatan pada kaki-kaki. Tambahkan *grease* pada titik-titik yang sudah disediakan. Perawatan kaki-kaki harus rutin karena

berpengaruh pada performa kemudi sehingga kerusakan tidak merembet pada kerusakan yang lebih berat.

Penggantian oli dan filter merupakan salah satu bentuk perawatan agar sistem kemudi tetap berjalan optimal. Penggunaan oli dan filter yang berkualitas tinggi dan sesuai rekomendasi pabrikan akan memastikan pembuangan kontaminan dan menjaga suhu operasional tetap stabil.

Berikut prosedur penggantian filter dan oli *power steering*.

1. Parkir kendaraan pada permukaan yang datar, kering, dan padat. Atur rem parkir, pasang tahanan roda belakang dan atur pada gigi netral.
2. Naikkan dengan dongkrak bagian depan kendaraan sampai ban depan terangkat sedikit dari permukaan.
3. Miringkan kabin dan pasang penyangganya.
4. Tempatkan wadah pembuangan oli di bawah *steering gear*.
5. Kendorkan tekanan oli dan netralkan kemudi untuk membuang oli.
6. Lap area sekitar tutup *reservoir*, lepaskan baut pengaman jika ada, lalu buka penutupnya.
7. Angkat filter dari tabung.
8. Lap bagian dalam tabung *reservoir* hingga bersih dari oli lama.
9. Dengan selang yang tidak terhubung, perlahan putar penuh kemudi dari kiri ke kanan tiga kali atau lebih. Pastikan wadah oli menampung semua oli yang keluar.
10. Pasang kembali selang *pressure*, atur posisi kemudi kembali netral dan kencangkan klem.
11. Pasang filter baru pada *reservoir*. Ikuti petunjuk pemasangan sesuai buku manual.
12. Bersihkan tutup *reservoir* dengan *cleaner* yang aman untuk oli dan pasang gasket baru.
13. Isi *reservoir* dengan oli baru hingga batasan yang dianjurkan. Pasang tutup dan kencangkan baut pengamannya.
14. Hidupkan mesin dan biarkan beberapa saat.
15. Periksa ketinggian oli dan tambahkan jika oli berkurang sesuai batas ketinggian yang tertera pada tabung *reservoir*.
16. Putar kemudi penuh ke arah kiri lalu ke kanan beberapa kali dan periksa ketinggian oli pada *reservoir*. Tambahkan jika oli berkurang.
17. Periksa secara visual semua komponen dan selang dari kebocoran eksternal.
18. Matikan mesin. Pindahkan wadah pembuangan dari bawah mesin, turunkan bagian depan kendaraan hingga ban menyentuh permukaan lalu ambil dongkrak.
19. Kembalikan kabin atau kap mesin pada posisi normal.

Asikin menambahkan catatan bahwa ada kalanya mekanik mencampur oli dan bahan aditif atau bahan kimia lain yang cenderung bereaksi satu sama lain. Beberapa bahan mungkin bereaksi positif tetapi campuran bahan lain mungkin akan menurunkan kemampuan oli. Sebaiknya tidak menambahkan bahan kimia lain untuk mendapatkan manfaat lebih atau umur oli yang lebih lama. Penggantian oli secara rutin adalah bentuk perawatan yang mampu menjaga keselamatan dan keamanan berkendara.

Tabel Inspeksi Power Steering

Gejala	Penyebab	Solusi
Minyak bocor di output shaft pada steering gear	Seal sector shaft aus	Ganti seal sector shaft, jika perlu ganti sector shaft
Minyak bocor pada batang steering gear	Seal oli sobek atau getas	Ganti seal
Minyak bocor di pompa supply drive shaft	Seal rusak Bushing pompa longgar atau rusak	Ganti seal Periksa suhu operasional Perbaiki pompa sesuai instruksi manual
Muncul rembesan berwarna putih	Air masuk melalui sistem ventilasi resevoir	Bersihkan saluran ventilasi atau Ganti tutup resevoir atau lakukan flushing
Oli keluar dari reservoir atau rembesan oli yang berbusa	Filter oli tersumbat Udara masuk dalam pipeline Gerigi pada sistem kemudi tidak selaras menyebabkan suhu operasional yang tinggi Udara masuk jalur supply oli input Pompa kurang bertenaga Suhu oli terlalu panas	Ganti filter oli dan oli sesuai jadwal Udara masuk dalam sistem, Periksa kebocoran saluran ventilasi atau saluran supply oli yang masuk Periksa keselarasan gerigi sesuai buku manual Periksa kembali jalur supply oli Periksa batasan oli atau pasokan oli pada pipeline Periksa jalur output oli ke reservoir

Oli mesin masuk ke reservoir oli power steering	Seal drive shaft aus	Perbaiki pompa
	Seal aksesori drive shaft aus	Ganti drive shaft seal
Oli berubah warna	Suhu operasional tinggi	Periksa dan perbaiki penyebab panasnya oli yang berlebihan
	Pengantian oli yang terlalu lama atau salah penggunaan oli	Ganti oli lebih sering Kuras dan isi dengan oli sesuai petunjuk
Suhu operasional tinggi	Aliran oli terganggu	Periksa jalur output oli
	Aliran oli terlalu deras	Periksa batasan aliran oli
Kinerja power steering tidak terasa pada awal mesin dihidupkan	Pasokan oli hidrolis belum merata	Injak gas beberapa kali untuk memancing pergerakan oli. Hal ini jarang terjadi Atau jika terjadi, tidak dalam waktu lama. Jika berulang ganti pompa PS
Tekanan pompa berlebihan pada posisi gigi netral	Jalur balik oli terganggu	Periksa jalur atau relokasi pipeline jalur balik
Pengendalian kemudi tidak menentu atau terasa seperti tanpa power steering	Volume oli kurang	Periksa ketinggian oli pada reservoir
	Kurangnya tekanan oli pada steering gear	Ganti atau periksa valve pada pipeline
Kemudi terasa berat	Pompa power steering rusak	Periksa aliran oli yang keluar dari pompa
	Kemudi tidak selaras dengan roda depan	Selaraskan kemudi
	Suhu operasional tinggi	Cari penyebab suhu terlalu tinggi
Kemudi terasa berat saat berbelok satu arah atau kedua arah	Periksa batang steering gear	Periksa komponen steering gear
	Kotoran atau benda asing terjebak dalam pipeline	Periksa jalur oli
	King pin atau tie rod rusak	Perbaiki atau ganti sesuai buku manual

	<p>Beban axle depan terlalu berat</p> <p>Oli berkurang pada sistem</p> <p>Udara terjebak dalam sistem</p> <p>Sudut caster kurang tepat</p>	<p>Kurangi beban sesuai distribusi beban muatan</p> <p>Tambahkan oli pada reservoir sesuai petunjuk</p> <p>Kuras oli atau cek sistem ventilasi</p> <p>Perbaiki sudut caster sesuai petunjuk</p>
Ketika berbelok, roda terasa berat hanya pada satu arah	Benda asing atau endapan pada steering gear	Kuras oli atau periksa bagian steering gear yang rusak
Kemudi tidak kembali dengan sendirinya pada posisi netral setelah berbelok	<p>Periksa caster</p> <p>Steering gear mounting kurang presisi</p>	<p>Atur sudut caster</p> <p>Periksa bantalan penyangga atau inspeksi visual apakah ada bengkok atau baut longgar</p> <p>Periksa, perbaiki atau ganti</p>
Kemudi tidak kembali dengan sendirinya pada posisi netral setelah berbelok	<p>Periksa caster</p> <p>Steering gear mounting kurang presisi</p> <p>King pin bermasalah</p> <p>Aliran oli salah</p>	<p>Atur sudut caster</p> <p>Periksa bantalan penyangga atau inspeksi visual apakah ada bengkok atau baut longgar</p> <p>Periksa, perbaiki atau ganti komponen yang rusak</p> <p>Periksa dan perbaiki komponen yang rusak</p> <p>Periksa jalur supply oli dari pompa</p>
Oversteering	<p>Aliran oli terlalu deras</p> <p>Udara terperangkap di steering gear</p> <p>Mekanisme kemudi ada yang longgar</p> <p>Keselarasn roda depan kurang presisi</p>	<p>Periksa pompa oli</p> <p>Kuras oli</p> <p>Periksa dan perbaiki dengan inspeksi visual</p> <p>Sejajarkan caster</p>

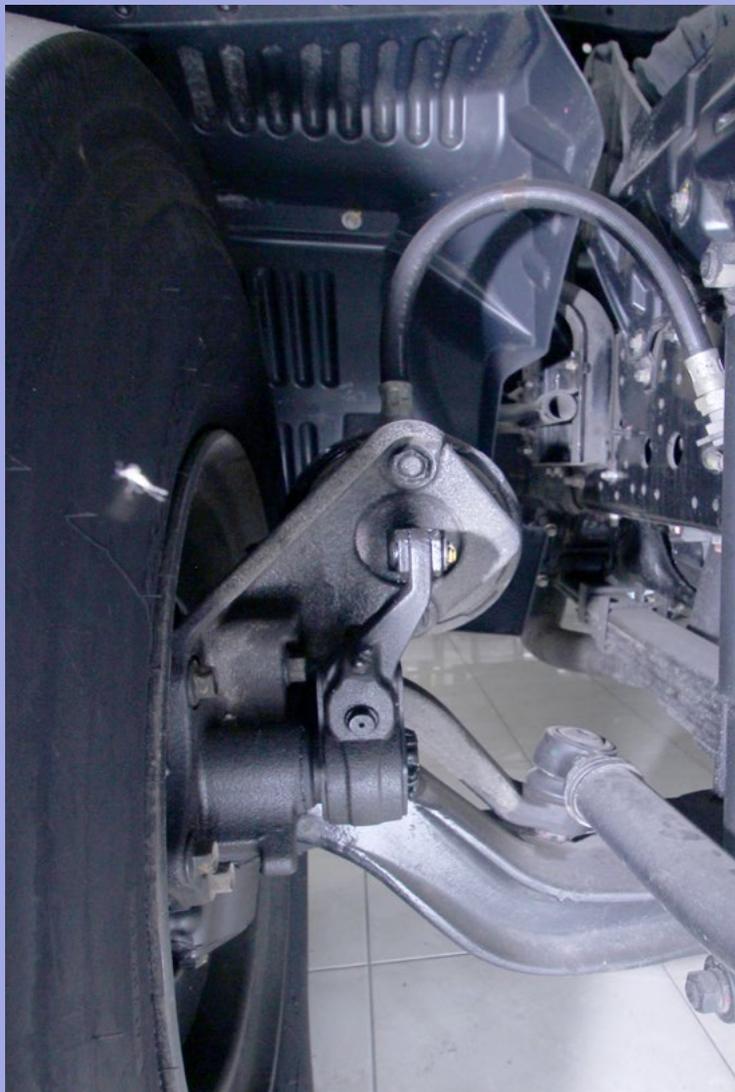
<p>Kemudi tidak kembali dengan sendirinya pada posisi netral setelah berbelok</p>	<p>Periksa caster</p> <p>Steering gear mounting kurang presisi</p> <p>King pin bermasalah</p> <p>Aliran oli salah</p>	<p>Atur sudut caster</p> <p>Periksa bantalan penyangga atau inspeksi visual apakah ada bengkok atau baut longgar</p> <p>Periksa, perbaiki atau ganti komponen yang rusak</p> <p>Periksa dan perbaiki komponen yang rusak</p> <p>Periksa jalur supply oli dari pompa</p>
<p>Oversteering</p>	<p>Aliran oli terlalu deras</p> <p>Udara terperangkap di steering gear</p> <p>Mekanisme kemudi ada yang longgar</p> <p>Keselarasn roda depan kurang presisi</p> <p>Overloading</p> <p>As roda belakang tidak sejajar</p> <p>Tie rod dan drag link terlalu ketat</p>	<p>Periksa pompa oli</p> <p>Kuras oli</p> <p>Periksa dan perbaiki dengan inspeksi visual</p> <p>Sejajarkan caster</p> <p>Kurangi muatan</p> <p>Periksa dan selaraskan sesuai petunjuk</p> <p>Periksa rotasi putar dan ganti komponen jika sudah aus</p>
<p>Freeplay kemudi berlebihan</p>	<p>Universal joint bermasalah</p> <p>Pitman arm ball aus</p> <p>Bracket frame sudah longgar</p> <p>Sector shaft rusak</p> <p>Komponen pitman arm sudah aus</p>	<p>Ganti perangkat universal joint</p> <p>Periksa pitman arm dan ganti jika sudah rusak</p> <p>Lepas bracket, bersihkan frame dan bracket.</p> <p>Periksa fungsi komponen jika tetap longgar, ganti baru sesuai spesifikasi pada buku manual</p> <p>Ganti steering gear</p> <p>Ganti pitman arm dan sector shaft</p>



Penurunan level oli dalam tabung menunjukkan ada indikasi kebocoran



Penggantian seal steering gear sebaiknya satu set karena komponen bekerja pada waktu yang sama



Berikan grease pada kaki-kaki untuk mendapat manfaat penuh power steering



Indonesia Truckers Club Business Matching

BEDAH REGULASI ANGKUTAN BARANG HINGGA PENILAIAN VENDOR TRUK

Teks: Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi

Indonesia Truckers Club TalkBiz Business Matching 2017 diselenggarakan di Klub Kelapa Gading Jakarta, 26-27 April. Dalam acara yang didukung oleh Mobil Delvac by ExxonMobil, Tata Motors, Delo Diesel Oil by Caltex, PT Indo Retreading and Tire Services, PT Lintas Marga Sedaya, PT Veron Indonesia sebagai importir tunggal ban merek Sailun, PT Dwi Multi Makmur agen tunggal pemegang as roda merek HJ Bridge dan Aprindo ini mengambil tema “Efisiensi Logistik dan Peluang Bisnis Angkutan Barang”.

Efisiensi Logistik, Sinergi Multimoda, Sudahkan Efisien?

Sesi “Efisiensi Logistik, Sinergi Multimoda, Sudahkan Efisien?” menghadirkan narasumber Sekretaris DPW ALFI DKI Jakarta Adil Karim, Kasubdit Angkutan dan Multimoda Direktorat Perhubungan Darat Torang Hutabarat, CEO Lookman Djaja Land Kyatmaja Lookman, Ketua DPP Aprindo Gemilang Tarigan, Ketua Umum Gabungan Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Khoiri Soetomo, Ketua Supply Chain Indonesia Setijadi dan moderator Ketua DPD Aprindo DKI Jakarta, Mustadjab Susilo Basuki.

Torang Hutabarat berbicara tentang angkutan multimoda yang konsepnya menciptakan efisiensi logistik dan peluang bisnis angkutan barang. Kementerian Perhubungan RI mendorong angkutan multimoda dengan melakukan pendekatan 5M. “*Man, Material, Method, Money, dan Management Operation*. Aksi untuk mendukung pengembangan multimoda mewujudkan *one stop service*. Mari kita wujudkan mimpi yang sama dulu ke depan sehingga bisa tercapai

kesepakatan bersama terutama dari efisiensi waktu. Kami sekarang sedang melakukan kajian terkait potensi angkutan multimoda. Kami juga mengharapkan pengusaha mampu memberi masukan sehingga bisa sama-sama menemukan solusi terbaik. Itikad baik kami memperbaiki sistem angkutan barang ini, diharapkan pelanggaran muatan lebih dan overdimensi kendaraan bermotor sudah tidak ada. Tingginya kerusakan jalan, biaya ekonomi tinggi, dan meningkatnya emisi gas buang semua itu akibat dari sistem transportasi yang tidak efisien,” katanya.

Adil Karim memaparkan transportasi laut yang juga menyangkut *hub* Indonesia. “Semua yang terhubung ke transportasi laut, termasuk pergudangan, *cross docking* dan *management system*. Ini semua bisa bersinergi,” katanya. Adil juga mengangkat soal tumpang-tindih legalitas *forwarder*, yaitu cukup memiliki izin *multimoda services*. Selama ini masih ada aturan yang beredar untuk penggunaan SIUP JPT dan izin angkutan barang.

Khoiri Soetomo menegaskan bahwa Gaspasdap-lah tol laut sebenarnya. “Kami



Narasumber sesi Analisa Regulasi Angkutan Barang, Permintaan Pasar, dan Investasi



Penyerahan kenang-kenangan kepada Jabonor Kementerian Perhubungan



Suasana Indonesia Truckers Club Business Matching Jakarta 2017



Penyerahan kenang-kenangan Ketum Gapasdap Khoiri S. oleh Ariel Wibisono, Direktur PT Arveo Pionir Mediatama



Foto bersama Narasumber sesi Peluang Bisnis Angkutan Barang Berbahaya dan Beraacun (B3)

sudah mampu menyambung jalur perairan nasional. Paling awal tersambung adalah Sabuk Selatan. Dari Sabang terus ke Sumatera sampai Bakauheni, Merak terus sampai Banyuwangi lalu Bali terakhir Dobo di Maluku Tenggara lalu Timika. Semua sudah tersambung dengan baik 24 jam seminggu. Kami tidak diprogramkan, kami tidak menerima subsidi pemerintah," katanya. Gapasdap sudah memiliki infrastruktur yang bisa menjamin layanan 24 jam. Khoiri menyinggung dalam masalah pelayaran begitu banyak yang mengatur mulai dari keselamatan kapal, tetapi karena seluruh regulasi berinduk pada International Maritime Organization (IMO) pihaknya tidak kesulitan mengikuti regulasi pemerintah.

Kyatmaja Lookman bicara mengenai transportasi massal untuk angkutan truk di Pulau Jawa kurang terorganisir. "Jalur angkutan darat di Pulau Jawa tidak ada alternatifnya. Saat ini tidak terlepas dari tol. Kemacetan masih menjadi momok semua orang, termasuk di *trucking*. Truk dengan utilitas rendah rasanya semakin banyak. Alternatif angkutan KA tidak bisa maksimal karena keberadaan layanan truk truk yang bisa *door to door*, tidak bisa digantikan dengan kereta api yang masih *loading-unloading*. Dari sisi mana pun di Jawa yang efisien hanya truk. Selain itu, antara sentra produksi dan sentra konsumsi di Jawa perlu *mapping* agar tercipta efisiensi angkutan barang," jelasnya.

Gemilang Tarigan mengatakan, salah satu kelebihan moda angkutan truk seperti barang bisa diantar *door to door*, penanggung jawab cuma satu orang, terhindar dari rusaknya barang karena bongkar muat, biaya lebih murah, tujuan pengiriman menjangkau semua area yang tidak bisa diakses moda lain, pengiriman lebih cepat, dan waktu berangkat fleksibel.

Menurut Tarigan jadwal kereta api dan kapal ro-ro masih kurang tertib. "Frekuensi kapal ini memang perlu ditingkatkan. Salah satu kapal ro-ro yang kami anggap sukses adalah tujuan Lampung-Jakarta yang tertib ada jadwal pagi dan sore. Selama layanan kereta api dan kapal ro-ro masih belum dibenahi jika disandingkan dengan truk, multimoda dengan kereta api dan truk akan sulit dilakukan," jelasnya. Ia menyarankan pengembangan fasilitas dermaga untuk kapal ro-ro agar pengembangan destinasi

dapat dilakukan. Selain itu, kecepatan kapal perlu ditingkatkan berkecepatan tinggi. Jika tidak, sulit sekali mengurangi beban jalur darat serta perbanyak destinasi ro-ro untuk tujuan tertentu dan pemerintah mendorongnya dengan memberikan insentif.

Setjadi memberikan tanggapannya. "Berbicara efisiensi secara teori atau logika bisa mencapai itu dengan cara multimoda. Memang melihat kondisi geografis Indonesia tidak mungkin menggunakan satu moda angkutan saja. Lalu yang terjadi adalah multimoda ini tidak berjalan, kenapa tidak bisa mencapai efisiensi logistik? Ada tiga hal penyebabnya mengacu pada regulasi yang ada, yaitu PP 8/2011 tentang multimoda dan Permenhub No. 8/2012 tentang penyelenggaraan dan perusahaan angkutan multimoda. Maka yang disebut angkutan multimoda adalah angkutan barang menggunakan paling sedikit dua moda angkutan berbeda atas dasar satu kontrak sebagai dokumen transportasi multimoda dari suatu tempat oleh badan usaha angkutan multimoda ke tempat diterimanya barang kepada penerima barang. Multimoda di sini memiliki satu ketentuan yang mengacu pada *one stop service*," jelasnya.

Setjadi melanjutkan, infrastruktur di Indonesia belum siap menggunakan transportasi multimoda. Di Indonesia Barat sudah banyak akses yang bisa dimanfaatkan untuk multimoda tetapi Indonesia Timur masih kurang, sehingga sulit menggunakan kapal yang sama, ketika melakukan pengiriman barang dari barat ke timur. "Kereta api juga ketika bongkar muat masih memiliki kendala dengan stasiun, dan waktu tunggu yang lama. Biaya secara *end to end* akan lebih tinggi sehingga masih banyak yang menggunakan truk daripada kereta api. Selain itu, ketersediaan infrastruktur dan integrasi, keterkaitan antar moda masih belum jalan. Meskipun sudah ada tol laut, sudah ada *short sea shipping* tetapi ternyata tidak bisa efektif dan efisien," tambahnya.

"Gapasdap tampaknya sudah siap untuk multimoda. Jika memilih itu berarti harus melakukan pelayanan terintegrasi. *One stop service* atau secara *end to end* barang bisa kirim. Penyedia jasa transportasi di Indonesia sebagian besar *basic*

service pelayanan satu layanan saja sehingga multimoda hanya bisa dilakukan pada posisi bisa melayani 3PL," tutupnya.

Pada sesi diskusi pengusaha asal Jakarta, Ronald menanyakan mengenai *ticketing* kapal Roro Panjang-Tanjung Priok yang masih ada calo. Ia juga menanyakan mengenai muatan B3 yang sulit sekali mendapatkan kapal. Khoiri menjawab dari sisi pemilik angkutan kapal, karena pihaknya juga merasa rugi dengan keberadaan calo tiket kapal dan seharusnya pemerintah juga mampu membersihkan area pelabuhan dari orang yang tidak memiliki tiket kapal. Mengenai angkutan B3, menurut Khoiri semua dalam kewenangan regulator.

Yohanes menanyakan mengenai aturan jembatan timbang yang tahun depan akan diperketat. Apakah tidak menimbulkan macet dan inflasi tinggi. Torang Hutabarat membeberkan bahwa pengujian kendaraan di daerah terkait di pemerintah daerah. "Muatan lebih jelas merusak jalan. Karena

jalan nasional itu dibiayai oleh APBN. Pelaku usaha juga harus berubah terhadap muatan yang berlebihan. Umur jalan akan lebih pendek. Sebaiknya harus dicek sebelum masuk uji KIR, sehingga bisa mengurangi kecelakaan. Pengujian swasta juga bisa melakukan pengujian kendaraan. Setiap kendaraan angkutan wajib melakukan pengujian kelaikan kendaraan karena demi keselamatan dan keamanan berkendara," tegasnya.



Pengurus Aprindo DPD Jakarta berfoto bersama usai pengukuhan

Analisa Regulasi Angkutan Barang, Permintaan Pasar, dan Investasi

Sesi dua mengambil topik "*Smart Investment: Analisa Regulasi Angkutan Barang, Permintaan Pasar dan Investasi*", menghadirkan narasumber Kepala Seksi Pengawasan Teknis Direktorat Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Jabonor, CEO PT Lookman Djaja Kyatmaja Lookman, Ketua Badan Otonom Hipmi Tax Center Ajib Hamdani, Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok Ririn Sri Wahyu Iriani, Kapolres Pelabuhan Tanjung Priok, AKBP Roberthus Yohanes De Deo dan moderator Sekretaris DPD Aprindo DKI Jakarta Hans Siagian.

Jabonor mengatakan bahwa regulasi penyelenggaraan angkutan B3 atau alat berat dan barang khusus. Menurutnya aturan ini praktiknya masih berbeda di daerah. "Kebijakan pusat memang mempermudah dan pelaksanaan di daerah masih belum maksimal. Pusat juga selalu melakukan revisi antara perda dan UU yang ada. Sebenarnya dari kami tidak ada izin yang memberatkan pengusaha. Misalnya peraturan tentang penggunaan

trailer untuk angkutan kontainer ada pada KM 14/2007 untuk 40 feet pakai truk trailer tiga sumbu, sedangkan untuk 20 feet menggunakan truk trailer dua sumbu," jelasnya.

Sri Wahyu memaparkan mengenai wewenang otoritas pelabuhan, yaitu menjamin keamanan dan ketertiban pelabuhan hingga memberikan jaminan kelancaran arus barang sesuai dalam PP 61/2009. Ia juga menyampaikan kendala OP dalam melaksanakan tugasnya seperti truk yang parkir sembarangan, kemacetan

panjang pada hari-hari tertentu karena pengusaha ingin ekspor pada akhir bulan, antrian *gate in* yang cenderung macet, insiden yang menyebabkan truk dan kontainer masuk dermaga hingga kecelakaan tunggal di dalam pelabuhan.

Sebagai perpanjangan tangan pemerintah pusat, OP Tanjung Priok sudah melakukan perbaikan dengan melakukan koordinasi dan kerja sama dengan polres pelabuhan serta Port Facilities Security Officer (PFSO) Pelindo 2 dalam hal pengawasan truk yang parkir sembarangan. "Kami berlakukan denda sebesar Rp 500 ribu untuk truk pelanggar. OP juga berkoordinasi dengan pihak syahbandar Polres Pelabuhan, PFSO Pelindo II, Bea Cukai dan pihak karantina serta terminal operator mengenai kemacetan panjang dengan melaksanakan pengawasan di *gate internal*. Dalam mencegah terjadinya kecelakaan kerja, OP melaksanakan *workshop* tata kelola terkait keselamatan kerja," katanya.

Ajib Hamdani menyampaikan, dalam konteks pajak harus ditata dengan baik antara perusahaan dan orang pribadi. "Misalnya pajak perusahaan sudah rapi tetapi orang pribadi belum rapi. Ini harus dirapikan. Saat kita punya beberapa aset berulang kali, kita perlu melakukan pelaporan tambahan. Orang pajak berpikir sangat sederhana. Mereka menghitung total penghasilan dalam satu tahun dan melihat apakah ada pertambahan aset dalam satu tahun yang melebihi total gaji. Jika ada itu bisa jadi pajak terutang," tegasnya.

Jika ada pajak terutang, pajak yang diperiksa mulai dari lima tahun ke belakang. Ajib berjanji kepada pengusaha yang hadir untuk membantu membuat semacam *tax center*. Ia mengingatkan jika ada utang pajak sampai lima tahun ke depan itu tidak akan hilang. Masih ada potensi diperiksa. Maka dari itu perlu penataan dalam menyelesaikan masalah pajak di belakang dan menata pajak ke depan.

Roberthus menyampaikan mengenai premanisme di wilayah Pelabuhan Tanjung Priok. Ia menjawab premanisme memang menjadi prioritas Polres Tanjung Priok untuk membentuk tim khusus. "Karena kejadian itu sering sekali terjadi di luar pelabuhan kalau menurut kami patroli biasa sepertinya kurang efektif karena modusnya cukup lihai. Mereka akan menyamar menjadi pedagang asongan atau yang lain. Kendala yang ada di

pihak kami juga, sopir enggan untuk melapor. Bagaimana kami bisa bertindak jika laporannya tidak ada. Tim khusus bentukan kami akan beroperasi di jam rawan dengan kendaraan roda dua. Jika tertangkap maka kami arahkan sesuai dengan daerah penangkapan ke Polres Jakarta Utara. Bagi kami yang penting bertindak dulu. Paling tidak di wilayah itu ada penjagaan polisi," katanya.

Pihak kepolisian juga akan berjanji dan melakukan penyelidikan mengenai pemasangan sticker yang sepertinya disinyalir ada "premanisme yang terorganisir". Roberthus juga menegaskan bahwa akan melakukan tugas semaksimal mungkin. "Kami dukung untuk sistem SIAB yang sudah diterapkan Aprindo dan investasi yang sudah berjalan selama ini di asosiasi. Apa yang ada sekarang akan saya dorong, saya berterima kasih jika mempercayakan monitor di *base* kami untuk melihat kendaraan niaga di wilayah pelabuhan. Jika ini berjalan, kami ada database identitas kendaraan dan pengemudi. Dengan begitu kami ada pertanggungjawaban bahwa kendaraan yang masuk ada kendaraan teridentifikasi. Mudah-mudahan dengan dukungan pengusaha sekalian saya bisa melaksanakan tanggung jawab saya di Pelabuhan Tanjung Priok," katanya.

Peluang Bisnis Angkutan Barang Berbahaya dan Beracun (B3)

Sesi ketiga (27/4) mengangkat topik "Peluang Bisnis Angkutan Barang Berbahaya dan Beracun". Sesi ini mengundang narasumber Kasubdit Angkutan Barang Dirjen Perhubungan Darat Dadan M. Ramdan, Pakar B3 dari Responsible Care Indonesia Emy Togelang, Wakil Ketua Asosiasi Perusahaan Transpotasi Bahan Berbahaya dan Beracun (APTBB3) Liliek N. Sankrib, VP Fleet Management PT Pertamina Patra Niaga Budi Sampurno dan moderator Pemimpin Redaksi *TruckMagz* Ratna Hidayati.

Dadan mengawali diskusi dengan menjelaskan peranan pengujian di kabupaten/kota terhadap ketertiban angkutan barang di Indonesia. "Pengujian kendaraan diserahkan kepada pemerintah kabupaten/kota. Secara kelembagaan dishub kota/provinsi bertanggung jawab atas itu. Untuk menjaga kualitas



Dari kiri: Ratna Hidayati, Mustadjab Susilo Basuki, Setijadi, Torang Hutabarat, Ariel Wibisono, Adil Karim, Khoiri Soetomo, Gemilang Tarigan, dan Kyatmaja Lookman.

pengujian kami hanya bisa memberikan standar pelayanan pengujian kendaraan. Mengenai izin angkutan B3, kami akan bentuk layanan perizinan. Ada semacam struktural yang akan bertanggung jawab penuh, berkas masuk, pengecekan, verifikasi, sampai *print* hingga siap ditandatangani direktur atas nama Direktorat Perhubungan Darat. Paling cepat surat rekomendasi sudah keluar. Kami juga memastikan bahwa sarana angkut yang disebutkan benar sesuai dengan B3 yang diangkut. Untuk jenis tertentu memang bisa angkut beberapa jenis kategori B3. Ada yang untuk satu jenis saja. Kami juga meminta ada nama perusahaan yang menempel jelas di badan truk," katanya.

Emi mengajak peserta mengenal pengertian bahan kimia berbahaya dan simbolnya. "Untuk menghindari risiko diperlukan pelabelan yang diketahui dalam hal ini identitas produk. Ada simbol dengan representasi yang berbeda. Simbol kadang dikenalkan tetapi berbeda pemahaman. Jika sekadar simbol bisa sangat berbahaya. Maka dilengkapi dengan informasi kehati-hatian. Transporter harus mendapatkan edukasi tentang produk yang akan diangkut dari yang memberikan muatan barang," jelasnya. Emi menyimpulkan salah satu faktor penentu bisnis transportasi bahan kimia berbahaya yang berkesinambungan adalah budaya *safety* dan *security*. Dengan melakukan penilaian risiko dan implementasi serta manajemen risiko, yaitu mengenali bahaya dan mengendalikan paparannya.

Sankrib menjelaskan persyaratan menggapai bisnis B3. "Pertama harus tahu tentang peraturan, dan menerapkannya. Lalu memiliki pedoman angkutan B3, pengguna jasa juga harus kompeten, bekerja sesuai dengan kaidah dan senantiasa sadar akan pengendalian risiko, taat regulasi, memberikan pelatihan

kepada awak kemudi. Lalu penggunaan peralatan sangat *critical* dalam angkutan B3, ini membutuhkan pengetahuan, penanganan tanggap darurat yang wajib diketahui oleh seluruh aspek yang bersinggungan dengan angkutan B3," jelasnya.

Budi Sampurno menjelaskan lebih dalam mengenai bagaimana PT Pertamina Patra Niaga mengangkut BBM. "Untuk BBM kami punya izin pengangkutan. Sekarang kami dalam proses izin pengangkutan limbah B3. Total volume BBM yang kami *supply* adalah 26 juta kilo liter per tahun. Untuk menjaga performa layanan, kami membatasi usia pakai truk pertamina 10 tahun," katanya.

John Affandi yang menanyakan mengenai bagaimana memulai usaha angkutan B3. Sankrib menjawab, "Setelah ada modal bisa membaca SK.725/AJ.302/DRJD/2004. Itu adalah SK Dirjen Perhubdat tentang penyelenggaraan angkutan B3. Untuk biaya resmi setiap satu kali pengajuan adalah Rp 5 juta lalu diikuti dengan meminta rekomendasi Kementerian Lingkungan Hidup. Perlu diketahui, limbah B3 juga memberikan jaminan asuransi hingga Rp 5 miliar untuk korban kecelakaan cacat permanen."

Mustadjab dari DPD Aprindo Jakarta menanyakan siapa yang harus bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan angkutan B3 karena kesalahan *handling* dan menyebabkan korban jiwa? Lalu bagaimana regulasi angkutan B3 naik kapal? Menurut Emi bahwa transportasi B3 masih sangat awal di Indonesia dalam hal ini terkait kesadaran pemilik kendaraan dan aturan juga. "Regulasi sudah ada banyak tetapi koordinasi juga harus diperbaiki. *Emergency response* sangat minim, dengan kondisi jalan yang padat bisa sangat fatal. Apalagi kekurangan kesadaran tanggap darurat. Kewaspadaan masyratkat terhadap bahan kimia juga sangat minim," jelasnya.

Budi Sampurno menambahkan, setiap ada kejadian kecelakaan pasti korban bisa klaim.

"Di luar itu semua sebenarnya yang diperlukan adalah pengendalian risiko seperti *training* personil, memperbaiki sarana angkut, pemahaman produk angkutan B3," katanya.

Hartono Gani dengan tegas menyalahkan pemerintah atas kecelakaan asam sulfat yang menimpa anggota Aprindo. "Itu adalah kesalahan pemerintah. Regulasi sudah ada, Tetapi konstruksi kendaraan yang salah. Padahal dalam SK 725 untuk B3 sudah jelas. Di luar negeri tidak ada yang menggunakan material besi untuk angkutan B3, semua full alumunium. Memang lebih mahal, tapi aman. Kesalahan konstruksi berikutnya adalah tangki asam sulfat yang memiliki outlet di belakang, itu jelas tidak boleh. Berbicara tangki dan bahan kimia karena perbedaan temperatur saja akan menimbulkan uap. Itulah kenapa kita perlu punya pengetahuan terhadap komoditi yang diangkut, bahaya apa, proteksi bagaimana. Tinggal bagaimana kita menjalankan. *Safety* itu nomor satu yang tidak boleh ditawar," terangnya.

Jerry selaku konsultan asuransi mencoba membantu memberikan jawaban, dalam polis kendaraan ada *cover* hukum terhadap pihak ketiga. Ada penanganan yang tidak tepat. "Kasus ini termasuk peristiwa yang tidak terputus. Dalam asuransi hal itu bisa di-*cover*. Tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga ada *limit*-nya. Seharusnya tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga memiliki batasan tanggungan yang besar. Ini yang bisa dilihat dari seberapa besar tanggung jawab hukum terhadap kasus yang terjadi," katanya.

Dadan menyadari memang tanggung jawab ada di pemerintah terkait keselamatan dan penyelenggaraan angkutan. "Perihal kecelakaan secara regulasi sudah kami tuangkan dalam konsep revisi KM 69. Sementara yang bisa kami sampaikan harus ada semacam biaya yang meng-*cover* luasan area tertentu jika terjadi kondisi darurat. Kami akan mendorong kepada operator dan pemilik barang. Unsur yang kompeten untuk menangani kedaruratan di samping sarana dan prasarana yang mendukung," katanya.

Mengenai slot angkutan B3 di kapal memang suatu kendala tersendiri jika volume kendaraan sedikit sementara ruang yang ada sangat banyak. "Misalnya Di Padangbay-Lembar untuk angkutan BBM disediakan angkutan kapal sendiri. Sehingga ada jadwal yang khusus mengangkut mobil tangki. Jika bercampur dengan kendaraan lain bisa meningkatkan risiko. Salah satu cara mengurangi risiko adalah mengangkat martabat pengemudi melalui skema kompetensi yang pasti ini perusahaan yang mendaftarkannya dan memberikan pembinaan. Masalah gaji, saya melihat masih jauh dari kesejahteraan, dan itu bisa memengaruhi kinerja sopir," tutupnya.

Pemilihan dan Penilaian Vendor Truk

Sesi terakhir mengulas mengenai "Pemilihan dan Penilaian Vendor Truk". Narasumber yang hadir adalah Kabag Distribusi Jawa Bali PT Petrokimia Gresik Ivan Angga Shodiqi, *Logistics Procurement Manager* DB Schenker Andry Irawan, *Transportation Manager* PT

Enseval Putera Megatrading Zaenuri, *Customer Service Manager* PT Agility International Dewi Noraeni, dan moderator *Senior Consultant* Supply Chain Indonesia R. Budi Setiawan.

Ivan membuka sesi keempat dengan menjelaskan secara singkat jenis pupuk yang dikerjakan di PT Petrokimia Gresik. "Untuk vendor kami buka melalui registrasi online, tahap pendaftaran, kualifikasi, proses pemilihan, dan pemilihan distribusi. Setelah mendaftar akan mendapatkan verifikasi sebagai rekanan dari kami," katanya. Ivan juga menjelaskan pola distribusinya. Paling awal pupuk akan dikirim secara manual ke gudang penyangga di wilayah kabupaten. "Setelah itu masuk ke gudang distributor. Pada tahap ini sudah keluar dari rekanan secara angkutan. Rute yang sudah terbentuk akan diadakan evaluasi. Kami menitikberatkan pada kecepatan pengiriman. Bisnis pupuk itu harus disiplin waktu karena semua tergantung pada cuaca, masa tanam, dan panen. Ada sanksi keterlambatan dalam menangani order yang itu nanti berpengaruh pada nilai vendor. Setiap kontrak ada estimasi waktu sebagai indikator kontrak yang bisa diselesaikan. Kepatuhan terhadap aturan jadi ukuran juga. Sehingga hasilnya bisa jadi pertimbangan kontrak selanjutnya," jelasnya.

Dewi membuka paparannya dengan menjelaskan secara singkat profil Agility International. "Secara global kami menangani 60 ribu *customer*. Kami menangani *freight management and custom*. Kami juga *handle shipment export import* dan *customs*,



Dari kiri: Zaenuri, Ratna Hidayati, Dewi Noraeni, Andry Irawan, Ivan Angga S., dan R. Budi Setiawan



Pemred TruckMagz Ratna Hidayati bersama dua pemenang doorprize handphone

bukan *domestic distributions*. Sekarang kami sedang memerlukan juga vendor angkutan B3," paparnya.

Untuk pendaftaran vendor prosesnya cukup standar, mereka juga menggunakan *e-form*. "Di awal kami sudah mengulas *pricing*. Setelah semua beres, bisa lanjut pada *legal document*. Masalah yang mungkin muncul seperti *dealing* harga. Selain itu juga waktu pengembalian *form* yang lama dan pengisian *form* yang kurang tepat. Untuk menilai kinerja kami juga melakukan *review vendor* sehingga dari laporan yang ada kerja sama bisa tetap berlangsung dan *customer* puas dengan layanan," kata Dewi.

Zaenuri memaparkan bahwa perusahaannya memiliki dua *distribution center* di Surabaya dan Jakarta. "Kami fokus pada pengiriman farmasi dan *consumer goods*. Prosedural dalam merekrut vendor untuk audisi dan ini sifatnya standar. Kami tidak semata *concern* pada harga, tetapi harga yang kompetitif dan pertimbangan pada kinerja, reputasi perusahaan, pengalaman lalu keamanan pengiriman barang. Mengenai sistem pengiriman kami meminta kepada vendor untuk mengikuti SOP. *Review* kinerja kami pakai sebagai acuan pemilihan vendor. Untuk menjaga kinerja vendor kami biasanya lakukan audit secara periodik. Kami melakukan penilaian tiap bulan sehingga ada *feedback* ke vendor. Satu tahun sekali kami juga *update policy*," kata Zaenuri.

Andry sebagai perwakilan DB Schenker Indonesia mengatakan, "Bisnis kami yang terbesar secara global adalah *air freight*. Secara *service* kami juga melayani pengiriman laut dan ini rutin kami lakukan untuk membuka tender trailer. Selain itu juga, kami terjun di *warehousing* dan logistik, *customs clearance*. Untuk segmen industrial seperti semen kami belum cukup besar. Kami lebih melayani *customer* yang membutuhkan layanan transportasi udara. Kami *handle dangerous good* atau farmasi karena tidak mudah dalam penyediaan gudangnya," jelasnya.

Syarat vendor DB Schenker, Andry mengungkapkan lebih suka *interview* vendor dari *background* yang telah berpengalaman *handle* barang atau memiliki *background* yang sama dengan barang yang akan dikirim. DB Schenker melihat empat hal dalam penilaian kinerja, yaitu kualitas, *delivery time*, *logistics*, dan harga.

Yanto dari Jakarta menanyakan mengenai formula tarif dalam penentuan nilai kontrak. Ivan menjawab bahwa untuk Petrokimia Gresik mengaplikasikan berdasar hitungan per ton untuk rute tertentu. Jika rute sudah jelas harga bisa langsung ditentukan dan tentu bisa berubah jika ada kenaikan BBM. Jika ada rute baru Ivan akan melihat harga pasaran baru bisa memberikan formula harga. Sedangkan Dewi lebih tertib dalam hal tarif, Agility terbuka untuk memilih jenis pembayaran yang akan dilakukan. Harga tiap vendor bisa berbeda, karena semua tergantung penggunaan unit khusus atau perlakuan barang. Zaenuri menilai tarif dari parameter kinerja. "Harga murah, *performance* jelek jelas bukan jadi pilihan. Harga kompetitif dan *performance* bagus pasti bisa menjadi mitra kam," tutupnya.



Indonesia Truckers Club TalkBiz Surabaya

Tiga Izin Angkutan Barang dan Kartu Pengawasan tak perlu

Teks : Sigit Andriyono

Foto : Giovanni Versandi



Dari kiri: Gemilang Tarigan, Ricky F. Wakano, Jabonor, I Ketut Suhartana, Ratna Hidayati, Ariel Wibisono, Daru W. Julianto, Ima Damayanti

Peraturan Presiden No. 87 tahun 2016 tentang Satuan Tugas Sapu Bersih Pungutan Liar adalah wujudnya nyata Presiden Joko Widodo memerangi perilaku koruptif di Indonesia. Pungli yang merusak tatanan masyarakat dan menghambat iklim investasi serta pembangunan perlu dienyahkan. Maka dari itu, *Indonesia Truckers Club TalkBiz* yang diselenggarakan di Hotel Bumi Surabaya (16/5) mengangkat tema "Buka-Bukaan Soal Pungli".

Acara ini menghadirkan narasumber Jabonor Kepala Seksi Pengawasan Teknis Direktorat Pehubungan Darat Kementerian Perhubungan, I Ketut Suhartana Koordinator Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) Provinsi Bali Direktorat Pembinaan Keselamatan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Kombes Pol. Ricky F. Wakanno Anggota Pokja Pencegahan Satgas Saber Pungli, Daru

Wicaksono Julianto *Deputy General Manager Support* Pelabuhan Tanjung Perak, Ima Damayanti Kepala Bagian Penegakan Hukum Kantor Perwakilan Daerah Komisi Pengawas Persaingan Usaha dan Gemilang Tarigan, Ketua Umum DPP Aprindo.

Berkat dukungan Mobil Delvac by ExxonMobil, Tata Motors, Delo Diesel Oil by Caltex, PT Indo Retreading and Tire Services, PT Lintas Marga Sedaya, PT Veron Indonesia sebagai importir tunggal

ban merek Sailun, PT Dwi Multi Makmur agen tunggal pemegang merek HJ Bridge dan Aprindo, forum ini bisa mempertemukan pengusaha transportasi dan pemerintah yang diharapkan mampu memberikan solusi bisnis transportasi.

Jabonor membuka paparannya dengan menjelaskan perbedaan angkutan barang umum dan barang khusus. "Kesalahpahaman antara angkutan barang umum dan barang khusus sering terjadi. Secara aturan sangat berbeda. Angkutan petikemas termasuk dalam angkutan barang khusus, sementara barang umum tidak wajib memiliki izin penyelenggaraan. Angkutan barang khusus diatur oleh Menteri Perhubungan dengan rekomendasi dari Kementerian Lingkungan Hidup. Angkutan barang khusus seperti curah atau cair, petikemas, tumbuhan, hewan hidup atau alat berat. Angkutan barang umum tidak memerlukan izin bongkar muat, izin usaha, kartu pengawasan, dan kartu kontrol izin usaha angkutan barang," tegasnya. | Ketut Suhartana mengomentari operasional jembatan timbang yang belum serempak secara nasional. "Seperti kita ketahui per 1 Januari 2017 jembatan timbang dinonaktifkan karena manajemen beraneka ragam di tiap daerah. Nanti setelah semua selesai fungsi jembatan timbang sebagai lembaga pengawasan dan penindakan akan dikembalikan dan dipegang penuh oleh Kemenhub. Sebagai instansi yang rentan pungli,

seharusnya penegakan aturan itu serempak dilakukan dari Sabang sampai Merauke," katanya. Ketut menambahkan ditegakkannya aturan adalah demi keselamatan transportasi dan penurunan angka kecelakaan serta logistik menjadi efektif. Setelah wewenang jembatan timbang diambil alih oleh pemerintah pusat, sistem operasi akan dilakukan secara nasional. Praktek *overload*, *overdimensi*, dan pelanggaran aspek persyaratan teknis akan ditindak tegas.

Daru Wicaksono lebih banyak bicara mengenai peran pelabuhan dalam *logistics chain*. Fungsi pelabuhan yang menghubungkan moda laut dan darat akan optimal jika seluruh moda yang ada berjalan. "Kami terus meningkatkan servis, berupaya mengurangi waktu tunggu di pelabuhan, memperbaiki infrastruktur, meningkatkan produktivitas kegiatan bongkar-muat, serta kepastian jadwal kapal, karena ini yang memengaruhi kelancaran hingga barang sampai di *end user*," katanya. Ricky F. Wakanno menegaskan bahwa dibentuknya Satgas Saber Pungli bukan untuk meningkatkan Operasi Tangkap Tangan (OTT) tetapi lebih kepada maksimalkan pencegahan perilaku pungli. "Pungli muncul karena ada biaya yang bisa dilanggar, proses layanan publik rumit akhirnya dimanfaatkan oleh oknum, penghasilan kurang, kebutuhan hidup yang mendesak, gaya hidup konsumtif, malas bekerja, pelajaran agama kurang, dan aspek organisasi seperti adanya pembiaran dari pimpinan. Sedangkan sasaran pungli adalah pelayanan publik,



Mustadjab S. Basuki menanyakan kepada narasumber tentang praktek pungli di pelabuhan

kegiatan ekspor impor, penegakan hukum, perizinan, kepegawaian, instansi pendidikan, dan pengadaan barang, dll.

Dalam penjelasannya Ricky juga menyinggung peluang pungli di bidang transportasi adalah ketika uji KIR, pemeriksaan jembatan timbang, pembayaran jasa tanda masuk pelabuhan, jasa pemeliharaan dermaga penyeberangan. Saber Pungli mengemban tugas untuk membuat sistem pelayanan publik cepat dan transparan, menegakkan sistem hukum dengan sanksi kepegawaian dan membangun budaya anti-pungli. Ricky juga berpesan kepada pengusaha yang hadir untuk turut mengawasi praktik pungli yang ada di sekitarnya. Dengan dukungan masyarakat sepenuhnya misi dan visi Saber Pungli yang diamanahkan oleh Presiden Joko Widodo untuk mewujudkan Indonesia bebas pungli bisa segera terwujud. Ricky menyampaikan jumlah barang bukti berupa uang hasil operasi tangkap tangan di seluruh Indonesia hingga Mei 2017 Rp 7,5 miliar dan nilai perolehan terbesar oleh UPP Jatim sebesar Rp 2,9 miliar.

Ketua DPP Aprindo Gemilang Tarigan juga memberikan usulan kepada Kementerian Perhubungan untuk meninjau kembali aturan jumlah berat yangizinkan (JBI) dan aturan uji KIR yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten kota karena menurutnya dimungkinkan muncul ketentuan berbeda di tiap daerah berdasarkan kelas jalan yang dimiliki. Ia juga menyinggung efek pelarangan truk melintas saat lebaran yang bisa menyebabkan bongkar-muat kapal terganggu, sopir sulit memenuhi kontraknya karena dilarang melintas dan ini berakibat *dwelling time* naik.

Mustadjab S. Basuki Ketua DPD Aprindo DKI Jakarta mempertanyakan mengenai praktik pungli di pelabuhan. "Pengusaha angkutan kontainer yang khawatir dengan aturan larangan truk melintas untuk petikemas ekspor impor dan bagaimana detail pengurusan dispensasi untuk perusahaan angkutan kontainer saat lebaran," tanyanya.

Jabonor menjawab pertanyaan mengenai batasan truk melintas saat lebaran. "Mengenai angkutan lebaran sekarang memang masih dibuat konsepnya, sebelumnya memang ada surat edaran perihal batasan truk melintas. Aturan yang lama memang ada tetapi bersifat area. Misal dispensasi untuk jalur Lampung-Bali. Aturan yang akan datang hanya ruas jalan tertentu. Untuk arteri bisa dilewati, hanya yang dibatasi ruas tertentu dan lebih dominan jalan tol. Itu juga untuk truk di atas dua sumbu. Pemilik barang atau transporter diharapkan bisa mengubah pola distribusinya baik penggunaan kendaraan, waktu, dan rutennya," katanya. Jabonor melanjutkan bahwa batasan truk melintas memang dikecualikan untuk ekspor-impor. Kadang antara petugas lapangan dan aturan ada perbedaan. Pada aturan sebelumnya ada



Ricky F. Wakano beberkan jumlah barang bukti hasil operasi tangkap tangan di Jawa Timur

dispensasi yang diserahkan kepada dishub provinsi. Namun yang terbaru sudah tidak ada lagi dispensasi. Sebenarnya, tidak ada aturan tarif untuk dispensasi.

Ricky menjawab pertanyaan perihal peluang pungli bisa di mana saja apalagi sektor transportasi. "Tetapi pengusaha tidak perlu ragu, apabila ada celah atau kegiatan yang masuk ke kami pasti dimonitor, ada laporannya yang pada akhirnya ada OTT. Jangan takut, data yang sudah masuk itu sudah diolah dan kami ikuti perkembangannya, baru kami tindak. Kami tidak gegabah karena kami sudah paham sistem kerjanya," kata Ricky. Menjawab usulan JBI yang disampaikan Tarigan, Ketut menjelaskan bahwa JBI tidak bisa diubah karena mempertimbangkan daya dukung jalan. "Sepanjang daya dukung jalan tidak diubah maka JBI tetap. JBI selain untuk kendaraan juga untuk menjaga umur jalan. Saya tambahkan, memang



Suasana ITC Surabaya 2017

selama lebaran truk tidak kerja jelas rugi, pertimbangan pemerintah pada saat lebaran adalah memobilisasi angkutan orang yang sebanyak-banyaknya. Tidak ada niatan untuk menghalangi truk operasi," paparnya. Tarigan juga menyampaikan usulan bahwa pengusaha truk ingin ada jaringan jalan logistik. Jika benar terwujud akan memudahkan pengiriman barang ke wilayah logistik.



Pemred TruckMagz Ratna Hidayati bersama pemenang doorprize handphone dan voucher berlangganan majalah



TalkShow Aptrindo Jawa Barat

INDUSTRI BARU TUMBUH DI JABAR KEBUTUHAN TRUK NAIK

Teks: Citra D. Vresti Trisna | Foto: Pebri Santoso

Dewan Pengurus Daerah (DPD) Aptrindo Jawa Barat menggelar *talk show* dengan tema, "Peran Truk Angkutan Barang dalam Mendukung Kegiatan Logistik di Jawa Barat" di Astra Biz Center Bandung, (18/5). Acara tersebut diawali pelantikan pengurus DPD Aptrindo Jabar.

Kasubdit Bin Gakum Ditlantas Polda Jabar AKBP Matrius membuka sesi diskusi dengan memaparkan data yang dihimpun Polda Jawa Barat, pada tahun 2015 dari total pelanggaran lalu lintas mencapai 755.289, pelanggaran truk mencapai 17.919 kasus atau 2% dari total pelanggaran. Jumlah pelanggaran naik pada tahun 2016 total pelanggaran mencapai 955.458, pelanggaran truk mencapai 19.566 kasus atau 2% dari total pelanggaran. Sedangkan pada 2017 periode Januari-April, pelanggaran yang terjadi mencapai 265.689 kasus, pelanggaran truk mencapai 6.086 kasus atau 2% dari total pelanggaran.

"Kalau berdasarkan data kecelakaan yang kami himpun, tahun 2015 terjadi 8.535 kecelakaan, truk menyumbang 23% atau sekitar 1.981 kecelakaan. Jumlah tersebut turun di tahun 2016 menjadi 7.628 kecelakaan, truk menyumbang 24% atau sekitar 1.861 kecelakaan," kata Matrius.

Jumlah kecelakaan harus diminimalisasi karena potensi angkutan barang di Jawa Barat tahun 2025 akan sangat bagus. Pertumbuhan akan terjadi di beberapa titik, di antaranya Pangandaran Raya, Metropolitan Cirebon Raya, Metropolitan Bandung Raya,



Narasumber Talkshow Aptrindo Jawa Barat



Rancabuaya Raya, Pelabuhan Ratu, Metropolitan Bodebek Karpur. Untuk menyambut berbagai peluang tersebut, angka kecelakaan harus dikurangi serendah-rendahnya.

"Untuk menciptakan keamanan, pengamanan dan kelancaran operasional angkutan barang, khususnya truk, berkaitan dengan lima hal, yaitu legalitas, kapasitas, etika, dan budaya, serta perizinan. Legalitas itu menyangkut tiga hal, yaitu pengemudi, kendaraan, dan juga muatan yang dibawa. Bila menyangkut kapasitas, pemilik truk harus memperhatikan daya angkut barang dan juga kapasitas jalan yang ada karena penyebab kecelakaan umumnya terjadi karena overtonase. Sopir angkutan barang juga harus paham kapasitas jalan agar tidak terjadi pelanggaran," paparnya.

Terkait potensi angkutan barang di wilayah Jawa Barat, Kadin Jawa Barat Agung Suryamal mengatakan industri di Jawa Barat saat ini sudah cukup bagus. Keberadaan industri tersebut bakal ditunjang dengan kampus-kampus yang baik di Jawa Barat. Berdasarkan data BPS, potensi di bisnis logistik akan sangat baik di tahun-tahun mendatang. Karena, sampai hari ini banyak potensi-potensi yang belum tergarap dengan baik dan langsung di bawa ke luar negeri.

Konsep Pengembangan Transportasi di Jawa Barat

Meski potensi industri di Jawa Barat sudah cukup baik, Suryamal mempertanyakan penyebab ketidakseimbangan antara potensi industri dengan hasil-hasil yang didapatkan industri di berbagai sektor tersebut. "Informasi tentang potensi suatu daerah itu tersebar keberbagai tempat. Kemudian apa yang dibuat banyak tapi belum ada pengelolaan yang terpadu. Seperti contoh, kalau ada potensi tambang, pengelola di suatu daerah akan diganggu oleh pengusaha di daerah lain dengan cara menghancurkan harganya. Persaingan tidak sehat inilah yang kemudian menjadi penyebab ketidakseimbangan potensi daerah dengan hasil yang didapat," paparnya.

Suryamal juga menuturkan untuk menyambut peluang di Jawa Barat, pihaknya dan Aprindo bersama-sama mengusulkan dibuat *supply chain* global yang merupakan turunan dari *supply chain* Indonesia. Tujuan dari pembuatan *supply chain* ini adalah agar usaha logistik bisa lebih terukur, di mana dampaknya adalah membuat harga barang jadi murah. Selain itu, menurut dia, pemetaan yang akan dilakukan tersebut juga dilakukan untuk mengurangi risiko kecelakaan di jalan.

Dinas Perhubungan Jawa Barat membenarkan apa yang disampaikan pihak Kadin mengenai potensi pertumbuhan di wilayah Jawa Barat. Melalui Perda Nomor 12 Tahun 2014 disebutkan beberapa pusat pertumbuhan industri di Jawa Barat. Pusat pertumbuhan tersebut membutuhkan banyak peran dari pemain di bisnis angkutan barang. Menurutnya, potensi bisnis tersebut membutuhkan peran dari Dinas Perhubungan Jawa Barat untuk menghubungkan masing-masing wilayah pertumbuhan. Upaya yang mereka lakukan adalah mengkaji di mana sudah disiapkan sarana perhubungan mulai dari hulu, tengah, dan hilir.

"Potensi tersebut akan sangat disayangkan apabila tidak tergarap dengan baik, terutama apabila angkutan barang tidak dapat banyak berperan karena terlalu banyak melakukan pelanggaran di jalan. Untuk menyambut potensi itu, kami telah memetakan persoalan angkutan barang, yaitu tonase, dimensi kendaraan, usia kendaraan, dan SDM pengemudi," kata Tata dari Dinas Perhubungan Jawa Barat.

Menurut Tata, Dinas Perhubungan akan memperketat pengawasan di jalan mengingat potensi pusat pertumbuhan tersebut akan meningkatkan pergerakan kendaraan dari satu wilayah ke wilayah lainnya. Berdasarkan data yang dihimpun Dishub Jawa Barat, pergerakan kendaraan di internal Jawa Barat mencapai 53,1%, angkutan barang yang keluar dari Jawa Barat (Jakarta, Banten, Sumatra) sekitar 7,8%, keluar dari Jawa Barat (Jawa Tengah, Yogya,



Suasana Talkshow Aptringdo Jawa Barat

Jawa Timur, dan Bali) 17,1%, yang masuk ke Jawa Barat menuju Jakarta-Banten-Sumatra 10,7%, dan yang masuk ke Jawa Barat melalui Jawa Tengah, Yogya, Jawa Timur, dan Bali mencapai 11,3%.

"Strategi yang kami lakukan adalah berfokus di wilayah internal Jawa Barat, dengan memperbaiki konektivitas antar moda angkutan. Kemudian, kami akan memperbaiki konvektivitas dari Jawa Barat ke nasional. Sehingga *output*-nya

adalah kami dapat melakukan efisiensi dan mengefektifkan kinerja sistem logistik," jelas Tata.

Menanggapi dari yang dipaparkan pemateri, Wayan Wardana dari Espirit Global mengatakan bila selama ini pihaknya telah menaati segala ketentuan untuk tidak mengirim barang, kecuali sembako pada saat lebaran. Wayan Wardana meminta agar dalam penerapannya terdapat ketegasan yang berlaku agar tidak ada tebang



Agung Suryamal, Ketua Kadin Jawa Barat



Gemilang Tarigan, Ketua DPP Aptringdo

pilih dalam menindak karena kedekatan dengan aparat tertentu.

Tanggapan berikutnya datang dari Neneng, PT TBM. Ia mengeluhkan edaran yang diterima untuk tidak beroperasi di setiap momentum lebaran dan juga liburan tahun baru. Menurutnya, penyebab kemacetan di jalan adalah kendaraan pribadi yang jumlahnya terus meningkat dari tahun ke tahun. Ia berharap agar ada rekayasa jalur di setiap momentum liburan.

"Kami perusahaan angkutan memang tidak memiliki hak dalam menentukan kebijakan, tapi apabila kebijakan ini terus berlanjut akan membuat kami menderita kerugian. Di sisi lain, dari pemilik barang ingin agar barang mereka bisa terdistribusikan dengan cepat," keluhnya.

Menanggapi beberapa pertanyaan tersebut. Matrius mengungkapkan bila antara aturan dan implementasi



Penyerahan potongan nasi tupeng kepada Asep Suparman Dishub Bandung oleh Ketua Aprindo DPD Jabar Widya Wibawa



Ketua Aprindo DPP Jabar berfoto bersama Ketua Kadin Jabar, Ketum DPP Aprindo dan undangan lainnya usai pelantikan pengurus Aprindo DPD Jabar

di lapangan kerap berbeda. Namun, ia menegaskan bila pihaknya bukan regulator yang bisa membuat kebijakan di jalan raya. Menurutnya, yang harus dicari dalam setiap acara yang membahas mengenai angkutan barang adalah komitmen bersama untuk menaati peraturan yang ada.

Terkait dengan larangan beroperasi selama masa lebaran libur panjang, Suryamal mengatakan bila kebijakan pemerintah terkait larangan truk beroperasi sudah cukup adil. Menurutnya, dalam satu tahun waktu untuk beroperasi truk lebih banyak dibandingkan hari libur. "Aturan itu sudah *fair*. Karena beberapa angkutan barang yang mengangkut sembako, BBM, dan kendaraan ekspor-impor antar-pelabuhan juga tidak dilarang selama masa liburan. Penerapan atauran ini cukup baik karena menjaga kelancaran arus barang," ujarnya.

Pada akhir acara, Ketua Umum Aprindo Gemilang Tarigan mengatakan, untuk menciptakan logistik yang lebih baik perlu diciptakan satu jalan logistik. Jalan tersebut, kata Tarigan, semuanya harus dibuat kelas satu. Karena konektivitas antar-moda tidak akan mungkin terjadi kalau selama kelas jalan masih berbeda-beda. Selain itu, ia berharap agar JBI juga distandarkan secara nasional.

"Kami juga sebagai pengusaha angkutan tidak ingin *overload*. Kami ingin membawa muatan yang wajar asalkan ongkosnya sama. Kami sudah berdialog dengan kementerian untuk memanggil semua industri atau pemilik barang untuk diberikan sosialisasi. Kami ingin industri-industri ini tidak asal untung tapi menyepelkan aturan yang ada," pungkasnya.



INDOBUILDTech & INDOCONSTECH 2017

DORONG PERTUMBUHAN SEKTOR KONSTRUKSI

Teks: Abdul Wachid | Foto: Pebri Santoso

PT Debindo International Trade Exhibition untuk kesekian kalinya menggelar pameran material dan teknologi bangunan bertajuk *Indobuildtech Expo 2017* yang berlangsung pada 17-21 Mei 2017 di Indonesian Convention Exhibition, BSD City, Serpong. Pameran yang telah terselenggara untuk ke-15 kalinya ini merupakan *platform* bisnis dan *marketplace* bagi para pebisnis dan pelanggan aneka ragam *building* dan *finishing product* yang tujuannya menumbuhkan dampak positif bagi pertumbuhan sektor konstruksi Indonesia.

Indobuildtech 2017 diikuti lebih dari 550 perusahaan dari 20 negara termasuk Indonesia. Peserta pameran merupakan produsen, agen tunggal, distributor, dan agen besar dari beraneka ragam kategori produk baru meliputi *building & architecture, design decor & ceramic*. Mulai dari perlengkapan bangunan dan arsitektural, seperti panel aluminium, semen, gypsum dan papan partisi, ubin keramik lantai dan dinding, serta beragam perlengkapan bangunan lainnya.

"Pameran ini menampilkan aneka ragam produk dengan terobosan inovasi dan teknologi terbaru sebagai solusi bagi pebisnis dan pengunjung umum untuk kebutuhan sektor konstruksi, properti, dan infrastruktur. Para pengunjung juga dapat memanfaatkan peluang *business networking* dan nilai tambah dari banyak kegiatan pendukung yang digelar selama lima hari pameran," kata Evi Setibudi, Direktur Utama Debinso-ITE.

Ia meyakini ke depan sektor konstruksi akan selalu tumbuh setiap tahunnya. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, sektor konstruksi menempati posisi ketiga sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi di Indonesia sepanjang tahun 2016. Sektor konstruksi menyumbang 0,51% setelah sektor industri pengolahan dan perdagangan. Kontribusi sektor konstruksi bagi pembentukan produk domestik bruto pun cukup signifikan, yakni 10,38% atau di urutan keempat setelah sektor industri, pertanian, dan perdagangan.



Indoconstech 2017 diikuti lebih dari 550 perusahaan dari 20 negara termasuk Indonesia

Indobuildtech Expo 2017 tak hanya menjadi ajang mempertemukan *exhibitor* dan *visitor* untuk interaksi, negosiasi, dan transaksi serta *business networking*. *Event* ini juga menyelenggarakan *Business Program* yang dikemas dalam format presentasi dan forum diskusi berlangsung setiap hari. Digelar bekerja sama dengan asosiasi-asosiasi kegiatan tersebut mencakup *Product Presentation Sessions*, Forum Arsitektur, Musyawarah Nasional IAPPI (Ikatan Ahli Pracetak dan Prategang Indonesia), *International Building and Facility Management Conference*, *Green Building Forum* oleh *International Finance Corporation*, *Quantity Survey Verification Work Training*, *focus group discussion* dan lain sebagainya.

INDOCONSTECH 2017

Pameran *Indobuildtech* tahun ini diselenggarakan bersamaan dengan pameran *Indonesia Construction and Technology (Indoconstech 2017)*. Pameran ini menampilkan berbagai alat komponen utama operasional proyek konstruksi hingga aneka jenis

kendaraan berat. Para *exhibitor* memperkenalkan produk-produk baru dengan fitur-fitur inovatif dari merek terkemuka.

Di jajaran komponen ditampilkan beragam produk beton pra-cetak, industrial *stell case and pallet component*, *light tower*, *forklift diesel*, dan lain sebagainya. Khusus untuk kendaraan berat, *exhibitor* melayani penjualan, sewa beli maupun *rental*, di antaranya adalah kendaraan *forklift*, traktor, *wheel loader*, *backhoe*, *reach truck*, *excavator*, dan *bull-dozer*.

Pameran ini mempertemukan para pelaku industri konstruksi dan infrastruktur, mulai dari penyedia peralatan, jasa konstruksi, konsultan dan pengembang bangunan, kontraktor, instansi pemerintah, dan segala pihak yang terkait.

Indoconstech 2017 juga menggelar berbagai forum diskusi, di antaranya Dialog Konstruksi Indonesia 2017 oleh Tender Indonesia, *Heavy Equipment Automation* oleh Majalah *Tekno Konstruksi*, Bimbingan Teknis Inovasi Teknologi Pracetak oleh



Evi Setibudi, Direktur Utama Debinso-ITE



Pembukaan Indobuildtech 2017 ditandai dengan pemukulan bedug oleh Ani Mulyani, Direktur Fasilitas Ekspor dan Impor, Kementerian Perdagangan

APPI, *Short Course Technology for Precast Concrete* dan *Sharing Technology for Precast Concrete* oleh AP3I (Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia), *Construction Project Mitigation* oleh IQSI (Ikatan Quantity Surveyor Indonesia), *Sinkronisasi Regulasi dan Implementasi Jasa Konstruksi* oleh INKINDO (Ikatan Nasional Konsultan Indonesia).



Pameran ini menampilkan aneka produk dengan terobosan teknologi terbaru untuk kebutuhan sektor konstruksi



Penyerahan cinderamata kepada sponsor dan asosiasi terkait yang terlibat dalam Indobuildtech 2017



Suasana Indobuildtech 2017





TOW TRUCK SLIDING BRIDGE

Teks: Sigit Andriyono Foto: Dokumentasi Master Karoseri



Fitur winch roll dan jembatan umum pada mobil derek di Indonesia

Siapa saja pasti membutuhkan bantuan dalam keadaan panik atau tertimpa musibah, apalagi saat berkendara. Mobil derek adalah salah satu kendaraan yang siap membantu jika diperlukan. Beberapa perusahaan jasa layanan derek menyediakan mekanik, peralatan, dan kendaraan yang bekerja sama untuk memaksimalkan layanan mereka.

Aji Valindra Ahmad, Owner Rayi Raya Derek, adalah perusahaan jasa derek kendaran yang berkantor di Krian, Sidoarjo. Aji membuka penjelasannya dengan menjabarkan bagaimana fungsi mobil derek itu bekerja. "Sama seperti taksi yang

mengangkut orang dari satu tempat ke tempat lain, truk derek juga mengangkut kendaraan misalnya mobil, truk, sepeda motor, dan lain lain. Intinya kendaraan apa saja yang memerlukan tumpangan. Truk derek bekerja dengan menarik kendaraan lain. Ada sebuah mobil derek dengan flatbed atau truk yang dilengkapi pengait dan rantai derek yang digunakan mengaitkan ke bagian kendaraan yang membutuhkan derek, seperti as roda." bukannya.

Ada tiga jenis truk derek yang paling sering digunakan. Tiga tipe kendaraan ini memiliki fungsi berbeda dan konsumen bisa meminta kendaraan tersebut saat melakukan pemesanan kendaraan derek.

Truk derek dengan sling atau yang lebih sering disebut hook and chain. Kendaraan jenis ini sangat jarang digunakan karena mekanisme pengait mereka sering menyebabkan kerusakan pada bumper dan bagian depan mobil. Truk bekerja dengan gulungan rantai yang diletakkan dibagian belakang kendaraan. Gulungan rantai bisa menarik tinggi kendaraan dengan winch boom. Truk derek jenis ini digunakan untuk menarik kendaraan yang mengalami kecelakaan atau bisa saja bagian roda depan atau belakang yang rusak atau tidak berfungsi sehingga tidak dapat ditarik keatas truk. Pilihan truk derek jenis ini umum



Kait pengaman digunakan untuk mengunci roda agar tidak selip



Truk derek standar
memilik tonase 2.5 ton

digunakan untuk menarik kendaraan akibat kecelakaan.

Truk derek mirip dengan hook and chain tetapi bagian bawahnya berfungsi mencengkeram roda depan, bukan menggunakan kait dan rantai. Saat roda depan terkunci oleh perangkat derek, bagian ujung kendaraan diangkat semacam kerekan pneumatik atau hidrolik. Pengait roda ini umumnya diletakkan di roda dan hanya menyentuh ban sehingga tidak mengakibatkan kerusakan pada perangkat lainnya.

Kendaraan yang derek yang umum digunakan adalah truk derek flatbed. Truk derek memiliki bak dengan lantai datar dengan mekanisme yang mampu menurunkan jembatan. Kendaraan yang rusak bisa ditarik atau keatas flatbed, yang kemudian kembali ke posisi sejajar sehingga kendaraan bisa sempurna berada diatas truk dan dibawa ke bengkel. Truk derek jenis ini juga memiliki perangkat tambahan yaitu winch roll.

Dari tiga jenis kendaran derek ada dua perangkat yang umum digunakan oleh penyedia layanan yaitu :

Boom adalah peralatan yang digunakan pada banyak truk derek untuk mengangkat kendaraan yang terperosok ke sungai atau selokan. Bagian yang paling dikenal ini memiliki material logam padat dan solid karena tugasnya adalah menahan beban. Pergerakannya yang mirip dengan crane memungkinkan kendaraan mengangkat beban ke ketinggian beberapa meter. Boom memiliki beberapa bagian teleskopik. Misalnya, sebuah truk crane hidrolik berkapasitas 70 ton memiliki boom dengan tiga bagian teleskopik.

Perangkat repo. Perangkat ini sangat jarang sekali ada di Indonesia. Ini adalah penggabungan antara boom dan hook chain. Kontrol perangkat ini bisa dilakukan dari dalam kabin. Secara kinerja derek memang lebih mudah tetapi memerlukan instalasi dan spesifikasi truk tertentu.

Aji memaparkan ketika ada masalah kendaraan atau kecelakaan, masyarakat menyewa jasa truk derek. Truk derek jenis flatbed adalah kendaraan derek terbaik yang bisa menarik beberapa jenis kendaraan karena dirancang sedemikian rupa sehingga memudahkan transportasi kendaraan. Truk derek flatbed bisa menangani berbagai bentuk dan bobot kendaraan dengan mudah. Pengembangan dari truk derek flatbed ini sangat luas. Beberapa perusahaan mengembangkan mekanisme angkut kendaraan. Aji mengaplikasi satu fitur yang sebenarnya umum ada pada mobil derek, yaitu sliding bridge. Ada semacam plat panjang yang berteskstur yang bisa dikeluarkan dari



Lampu rotary kuning adalah paket wajib truk derek

bagian belakang flatbed. Ini berfungsi untuk jembatan agar kendaraan bisa naik lebih mudah keatas truk derek.

Eko Siswanto, Supervisor Produksi Master Karoseri menjelaskan bahwa truk derek kecil biasanya memiliki kapasitas angkut yang 2.5 ton. "Beban kendaraan yang diangkut juga tidak boleh melebihi kapasitas angkut dari base truck yang digunakan. Selain winch roll ada juga jembatan penghubung dari tanah ke flatbed. Fitur ini opsional dari berbagai macam mobil derek." jelasnya.

Berikut beberapa point utama kenapa banyak orang menggunakan truk derek jenis flabed.

Keselamatan

Berbicara mengenai keamanan kendaraan, truk derek flatbed adalah pilihan teraman yang sering digunakan. Kendaraan yang tidak bisa ditarik dengan mudah oleh truk derek hook and chain, derek flatbed mampu mengurangi resiko kerusakan yang lebih besar. Dengan naik diatas flatbed, ban akan terlindung dan mencegahnya dari pergesekan dengan permukaan jalan. "Di sisi lain, jika mobil rusak dan memilih untuk ditarik dengan derek hook and chain, risiko kerusakannya bisa semakin besar. Dengan hanya roda depan yang diangkat dari tanah akan menempatkan posisi mobil dalam keadaan menggantung. Mesin kendaraan, ban, dan bumper berada pada resiko tinggi terutama jika melalui jalan yang bergelombang atau kasar. Itu sebabnya truk derek flatbed adalah pilihan yang terbaik" tambah Aji. Dengan mobil naik ke body truk akan menempatkan keempat roda mobil di permukaan yang rata dan risiko kerusakan selama transportasi akan jauh lebih rendah.

Serbaguna

Truk derek flatbed cukup serbaguna dibandingkan dengan truk derek jenis lain yang memiliki batasan jenis kendaraan yang bisa diangkut. Truk flatbed



Mobil derek memanfaatkan hampir seluruh wheelbase truk

dapat mengangkut berbagai kendaraan termasuk mobil, truk, mobil sport, mobil klasik dan SUV. Flatbed dengan fitur tertentu cocok untuk mengangkut mobil dengan clearance rendah dan sepeda motor. Singkatnya, truk derek flatbed adalah solusi derek yang sangat baik untuk hampir semua jenis kendaraan.

Minim resiko transportasi

Terkadang mobil korban kecelakaan menjadi rusak parah dan dan tidak mempertahankan bentuk aslinya. Mengangkut kendaraan seperti itu pada truk derek jenis lain cukup menantang atau bisa disebut tidak mungkin. "Di sinilah truk derek flatbed berfungsi. Truk derek flatbed

bisa menarik kendaraan dalam segala kondisi dan segala bentuk." jelas Aji.

Lebih Nyaman

Bila menggunakan metode angkut seperti ditarik dengan tambang atau towing belt. Pemilik kendaraan perlu mempertimbangkan kerusakan transmisi atau sistem kemudi. Untuk melakukan itu, perlu melepas drive shaft, yang akan membuat pekerjaan derek akan lebih rumit dan menyita waktu. "Sedangkan, menarik kendaraan yang rusak ke flatbed adalah tugas yang relatif sederhana karena tidak perlu mengotak-atik sistem kemudi. Tinggal naikan atas truk flatbed, petugas akan memasang belt strap dan mengunci roda dan berangkat" kata Aji.

Secara garis besar Aji menjelaskan mobil derek yang ada di Indonesia sudah banyak yang menggunakan flatbed, sedangkan jenis hook and chain memang masih bisa ditemukan. Aji masih mempertahankan beberapa monil derek hook and chain yang masih laik jalan. Karena kadang beberapa klien masih membutuhkan truk derek jenis ini. " Sebagai penyedia jasa derek, kami menyediakan derek sesuai kebutuhan klien. Tetapi saya sudah sampaikan ke pegawai jika ada klien yang memilih hook and chain karena biaya yang lebih murah dan mengindahkan faktor keamanan, lebih baik edukasikan dulu fitur keamanan yang dimiliki flatbed." tutupnya.



KADIN SUMATERA UTARA

Mendorong Pengembangan Produk Halal Lokal



Kehalalan sebuah produk dimulai dari sumber bahan baku hingga sampai ke tangan konsumen menjadi perhatian Kadin Sumatera Utara. Saat ini, Kadin Sumut berupaya untuk mendorong dan meningkatkan produk halal dari Sumatera Utara khususnya dan Sumatera umumnya.

"Fokus kami saat ini pertama tentang halal, baik sertifikat produknya maupun sistemnya. Upaya kami, bagaimana teman-teman pengusaha bisa segera mensertifikatkan produk baik untuk kebutuhan lokal maupun kebutuhan pariwisata. Selain itu juga, konsep halal yang kami inginkan, yaitu destinasi wisata seperti hotel," kata Herman Utama, Direktur Eksekutif Kadin Sumatera Utara. Soal halal, sejauh mana keterlibatan Kadin Sumut? Kami sudah ada perjanjian kerja sama dengan MUI. "Kami mendorong agar teman-teman pengusaha di Sumut mau mensertifikasi produknya," kata Herman. Menurut ia, halal itu industri. Cina sudah banyak mensertifikasi produk halal agar bisa masuk ke Timur Tengah. "Tidak sembarang produk bisa masuk ke sana. Halal itu bukan makanan

saja. Logisitiknya juga. Kami mulai dari produk Sumut. Walau semua daerah diharapkan begitu," katanya. Misalnya UKM, Kadin Sumut coba garap, serahkan ke dinas-dinas. Anggaran disisihkan untuk sertifikasi UKM. BUMN juga bisa melakukan itu. Mereka menstimulir seperti itu. "Yang besar juga begitu, jika ingin produk diyakini konsumen sebaiknya sertifikasi halal," katanya. Se jauh ini apa saja yang sudah dilakukan untuk mendorong sertifikasi produk halal? "Kami membuat pelatihan, sosialisasi sampai sekolah-sekolah dan forum pengajian. Kadin mengawali dengan itu supaya anak-anak lebih selektif

memilih produk. Kami juga ikut pameran. Kami bantu yang bersertifikat halal agar lebih dipromosikan. Yang penting juga adalah *joint promotion*. Beberapa teman-teman dari negara-negara ASEAN datang ke Kadin Sumut, kami bantu promosi. Sebaliknya begitu. Forum temu bisnis dimanfaatkan dengan baik," urainya.

Kedua, Kadin Sumut juga fokus pada *human resources capital*. Menurut Hendra, SDM bisa jadi kekuatan besar Sumut bukan karena jumlahnya banyak tapi kompetensinya. Target mereka, tenaga kerja produktif punya sertifikat kompetensi sesuai keahliannya.

"Kami sudah gagas dengan Gubernur. Kami bentuk Badan Sertifikasi Profesi dengan SK Gubernur. Kadin yang *leading* tapi semua *stakeholder* ada di dalamnya," kata Herman. Kepentingannya, jika investasi masuk, pertanyaan berikutnya adalah dari mana SDM-nya. "Bagaimana kita berdaya saing dengan pihak lain kalau ternyata kita punya kurikulum, *training*, sumber daya tapi tidak pernah diperbarui. Dengan ada SKKNI, kami perbarui, SKKNI jadi patokan," ujar Herman.

Misalnya, investasi di perhotelan. "Bikin hotel gampang tapi ketika orangnya yang meladeni, tidak punya kompetensi kan susah. Kemudian jika investasi masuk, kita harus bersiang dengan orang luar yang bawa tenaga kerjanya juga," kata Herman.

Yang menarik adalah Kadin saat ini ditugaskan pemerintah sebagai *lead link and match*. Ada lima kementerian berkoordinasi dengan Kadin. Sumut adalah salah satu yang diminta jadi deklarator untuk wilayah



barat. "Kami juga ditugasi bagaimana menghubungkan sekolah kejuruan dengan perusahaan dan sistem pedagogik dengan standar yang sama. Anak-anak bisa jadi tenaga kerja bukan sekadar magang. Ini juga *nggak* gampang. Kami coba sosialisasikan ke para pengusaha, pemerintah di provinsi dan kabupaten/kota," imbuhnya.

Prioritas lain dari Kadin adalah bagaimana mendorong terbentuknya seperti badan koordinasi untuk menangani masyarakat ekonomi

1. Perbincangan antara Ketua Umum KADIN Sumut, Ivan Iskandar Batubara dengan Duta Besar Republik Korea Selatan untuk Indonesia HE Mr. Taiyong Cho beserta rombongan di Royal Sumatera Medan dalam rangka menjajaki kerjasama investasi Pengusaha Korea Selatan di Sumatera Utara

2. Ketua Umum Kamar Dagang dan Industri (KADIN) Sumut, Ivan Iskandar Batubara, didampingi Wakil Ketua Umum Bidang Perdagangan Luar Negeri Sjahrian Harahap (paling kiri) dan Direktur Eksekutif Hendra Utama (paling kanan) menerima kunjungan Perwakilan Japan External Trade Organization (JETRO) Mr. Nobuyuki Matsumoto (kedua dari kanan) di Kantor KADIN Sumut Jl. Sekip Baru No. 16 Medan. Kunjungan Mr. Nobuyuki Matsumoto kali ini dalam rangka menjelaskan program kerjasama antara Indonesia dengan Jepang

3. KADIN SUMUT TERIMA KUNJUNGAN KEHORMATAN DUTA BESAR REPUBLIK KOREA SELATAN Ketua Umum KADIN Sumut, Ivan Iskandar Batubara (kiri) memberikan cenderamata kepada Duta Besar Republik Korea Selatan untuk Indonesia HE Mr. Taiyong Cho di Royal Sumatera Medan beberapa waktu yang lalu

ASEAN. "Kami sudah berkeliling ke 10 negara ASEAN. Yang kami inginkan bagaimana generasi ke depan, khususnya Sumut siap untuk bersaing atau bersahabat dengan ASEAN. Kami gagas Kampung ASEAN di Sumut. Satu tempat, semua ada di sana. Pendidikan mereka bagaimana. Budaya mereka bagaimana. Kami bekerja sama dengan beberapa konsulat di Sumut," tuturnya. Menurut Herman, semua perlu dukungan pemerintah. Malaysia berani jadi *hub* halal karena pemerintahnya mendukung.

Sebagai wadah dari pengusaha di Sumatera Utara, Kadin Sumut juga menjalin kerja sama dengan berbagai pihak. Salah satu yang mereka jalankan adalah perdagangan antar-provinsi. "Kadin Sumut membuat Rumah Sumatera di beberapa provinsi yang potensial seperti di Bali. Kami juga bekerja sama dengan Jawa Tengah dan NTB. Rencana berikutnya Rumah Sumatera di Papua dan Pulau Penang Malaysia. Tujuan dibuatnya Rumah Sumatera adalah agar orang tahu seperti apa Sumatera dari rumah tersebut. Tempat kumpul orang Sumatera bahasa gaulnya. Semua ada di sana dan masih tahap awal," paparnya.

Sebaliknya, Kadin Bali juga ingin bikin Kampung Bali di Sumut. "Kami arahkan di Samosir karena Samosir jadi tujuan internasional.



Kadin Sumut juga bekerja sama dengan Kadin Jerman. "Kami melihat sistem pelatihan dan pemagangan di sana. Apa yang dilakukan Kadin Jerman. Di Jerman, karena perubahan industri cepat, hal itu memengaruhi kurikulum. Kurikulum segera diubah. Peran yang diberikan Kadin Jerman seperti itu. Kami belum sejauh itu sih. Tetapi pemerintah bisa bertanya ke Kadin waktu mau beli mesin untuk BLK, apakah masih relevan atau tidak. Jadi diharapkan bisa memprediksi apa yang akan dipakai setelah siswa lulus," katanya. SDM ini mahal. "Kita banyak punya tenaga kerja kalau *nggak qualified* kan *nggak* bisa dipakai juga," katanya. Selain dengan Jerman, Kadin Sumut bekerja sama dengan Jetro Jepang dan beberapa negara lainnya.

Sebagai wadah bagi pengusaha di Sumatera Utara, Kadin Sumut ingin meningkatkan peran dan fungsi dunia usaha yang berdaya saing dalam mewujudkan pertumbuhan dan pembangunan ekonomi Sumatera Utara serta menjadi organisasi



4. Presentasi : Wakil Ketua Umum KADIN Indonesia Bidang Telematika , Penyiaran Riset dan Teknologi, Dr. Ing. Ilham Akbar Habibie, MBA yang juga tokoh nasional , memberikan ceramah pada Mahasiswa dan UKM pada Kuliah Umum di UNIMED

5. Suasana Kuliah Umum yang dihadiri Oleh ribuan peserta dari berbagai kalangan

6. Pemukulan Gong: Ketua KADIN Sumut, Ivan Iskandar Batubara (paling depan) melakukan pemukulan gong sebagai pertanda Kuliah Umum dibuka secara resmi. Disaksikan Rektor UNIMED Prof. Dr. Syawal gultom, MPd (Kedua dari depan), Wakil Ketua Umum KADIN Indonesia Bidang Telematika, Penyiaran dan Riset dan Teknologi, Dr. Ing Ilham Akbar Habibie MBA (Ketiga dari depan) dan jajaran Dosen Unimed



layanan masyarakat dunia usaha yang terkemuka. Ada beberapa misi yang diembannya, yaitu menjalin kerja sama yang lebih erat dan strategis dengan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara dalam memajukan dan peningkatan perekonomian. Kadin Sumut juga mendorong investasi dan infrastruktur yang tepat guna, melibatkan diri secara proaktif dalam menunjang berbagai program pembangunan yang dicanangkan Kadin dan Pemprov Sumut.

Selain itu, Kadin Sumut juga mensinergikan program maupun kebijakan organisasi antara Kadin dengan pemerintah meliputi jajaran kadin dan pemerintah kota/kabupaten se-Sumatera Utara, mengikuti sarana promosi dalam dan luar negeri dengan melibatkan kalangan dunia usaha khususnya sektor UMKM dan melakukan berbagai pembinaan dan pengembangan UMKM dengan berbagai program pelatihan, penelitian, dan pengembangan dalam meningkatkan keahlian produksi dan kemampuan berusaha serta dukungan pihak lembaga keuangan dalam menunjang permodalan dan perluasan usaha.



1. Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia//
Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran
Yos Sudarso Megah Blok B3
Tanjung Priok – Jakarta 14320
T. 021-43900464 / F. 021-43900465



2. Kementerian Perhubungan//
Jl. Medan Merdeka Barat No 8
Jakarta 10110
Contact Center : 151
Sms Center : 1151
Website : www.dephub.go.id



3. PT. KURNIA MITRA SELARAS//
Jl. Baru Terusan I Gusti Ngurah Rai No.9
Pondok Kopi, Jakarta Timur
T. (62-21) 8660 7190/8661
F. (62-21) 8661 4261
www.kumisgroup.com



4. PT Rajawali Inti //
Jl. Brantas Km 1
Probolinggo - Jawa Timur
T. (0335) 423259



5. APT-B3//
ASOSIASI PENGUSAHA TRANSPORTASI
BAHAN BERBAHAYA DAN BERACUN
Jl. Gunung Sahari III No. 12 A, JakPus 10610
T. 021 – 4266002 F. 021 – 4266020
www.aptb3.com



6. HJ Bridge Axle //
Komp Duta Harapan Indah (DHI)
Blok OO/12 – Jakarta Utara 14450
Telp : +6221 66694881-82
Telp : +6221 66694883
Email : info@dwimultimakmur.com



7. PT Tata Motors Distribusi Indonesia //
Pondok Indah Office Tower 3 Suite. 801-8
Jln. Sultan Iskandar Muda Kav V-TA
Pondok Pinang Kebayoran Lama
Jakarta Selatan 12310 Indonesia
Telp. (021) 29328041 Fax. (021) 29328042



8. PT Enseval Putra Megatrading. Tbk //
Jl. Pulo Lentur No. 10.
Kawasan Industri Pulo Gadung
Jakarta 13920, Indonesia
T. (021) 46822422 (hunting)
F. (021) 4609039 : www.enseval.com



9. Supply Chain Indonesia //
Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impun
Bundung, 40194
T. 022-720 5375
E. sekretariat@supplychainindonesia.com



10. PT Shell Indonesia
Talavera Office Park 22-26th Floor
Jl. TB Simatupang Kav. 22-26
Jakarta 12430, Indonesia
T. +6221 7592 4700
www.shell.co.id



11. PT. Jasa Digital Nusantara
Sona Topas Tower Lt. 12 A
Jl. Jendral Sudirman No.26 Karet
Setiabudi, Jakarta 12920
T. +6221 6530 5070
www.iruna.id



12. Lintas Marga Sedaya (LMS)
Jl. Cibitung II No. 34-A, Kebayoran Baru
Jakarta Selatan, Indonesia 12170
T. +62 21 7244771



13. PT. Lancar Central Logistic
Jl. Raya Kebantenan No. 26 Semper Timur,
Jakarta 14130 - Indonesia
T. 021-4401017
F. 021-4401018



14. Responsible Care Indonesia
Grand Slipi Tower lantai 21 no 21
Jl. Let. Jend. S. Panman Kav 22-24
Jakarta 11480 - Indonesia
T. 021 2902 2025
E. togelaes@yahoo.com
www.responsiblecare-indonesia.or.id



15. PT Putra Rajawali Kencana //
Jl. Letjend Sutoyo Surabaya
Ruko Niaga Sentosa
Surabaya, Indonesia
T. (031) 3537939 (hunting)
F. (031) 3537531



16. MASTER KAROSERI
Jl. Raya Pakal I
Surabaya 60196 Jawa Timur
Tel. (031) 7413008
Fax. (031) 7413008
Web: info@masterkaroseri.com



17. PT. Indo Retreading And Tire Services //
Jl. Tanjung Kw. Industri Multiguna 2 No.12,
Sukareami, Cikarang Sel., Bekasi
Jawa Barat 17530
T. 021 8990 3579



18. PT Rajawali Dwi Putra Indonesia //
Jln. Letjen Sutoyo 110-112
Waru, Sidoarjo, Jawa Timur
T. 031-8531668



19. PT Chevron Indonesia
Sentral Senayan I Office Tower
Jl. Asia Afrika No. 8, 12th Floor
Jakarta 10270
inquiryChevronIBU@chevron.com



20. PT HINO MOTORS SALES INDONESIA//
WISMA INDOMOBIL II,
Jl. Letjen Haryono MT. Kav 9, Jakarta 13330
T (62 21) 856 4570, 8564480, 8590 2688
F (62 21) 851 5731
www.hino.co.id



Logistik Insan Prima
Lembaga Sertifikasi Profesi Logistik dan Transportasi

21. LSP Insan Prima
Kompleks Perkantoran Pejabat Blok. 5
Jl. Pejabat Raya Kav. 2 Jakarta Selatan,
DKI Jakarta 12510, Indonesia
T. 021-791 889 09
F. 021-791 889 10
www.logistikinsanprima.com



22. PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia//
Lt. G Unit. G07, Wisma GKBI
Jl. Jend. Sudirman No.28, Tanah Abang
Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10210
T. 021-650 1000 ext 7700
F. 021-650 3854



23. PT Petrokimia Gresik
Kantor Pusat PT Petrokimia Gresik
lantai VII, Jl. Jend. Ahmad Yani,
Gresik 61119, Jawa Timur
T. 031-3982100
F. 031-3988860
www.petrokimia-gresik.com



24. PT Pertamina Patra Niaga
Gedung Wisma Tugu II, 2nd Floor,
JL. HR. Rasuna Said, Kavling C7-9
Kuningan - Jakarta Selatan
T. (021) 5209009
www.pertaminapatraniaga.com



**PT. INDO RETREADING
AND TIRE SERVICES**

Better Performance

TOTAL BIAYA BAN TINGGI? KAMI SOLUSINYA!!!

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



BIAS 6X



RADIAL 4X



ITMS

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



ISO 9001:2008 Cert. No.: 69789

ITMS[®] INTEGRATED TIRE MANAGEMENT SOLUTIONS

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

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

the 25th GAIKINDO INDONESIA INTERNATIONAL AUTO SHOW

Rise of
The Future Mobility



10-20 August 2017 at ICE-BSD City

Indonesia
Convention
Exhibition

PROUD EXHIBITORS:



AND HUNDREDS OF SUPPORTING BRANDS IN AUTOMOTIVE INDUSTRY

update May 2017

Driven with Passion by:

Media Partner:

Host: Member of: Organizer: Powered by: Sponsored by:



For Partnership Inquiries Please Contact:

Maria Manik
P. +62 21 2905 4091 ext 126
E. manik@seven-event.com

Wulan Septiani
P. +62 21 2905 4091 ext 105
E. wulan@seven-event.com