

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JULI
2015



MELEGALISASI
OVERTONASE,
MUNGKINKAH?



IDR 50.000



Edisi 13/II/2015

Overtone,
Denda Rp 24 Juta



TARIK ULUR WACANA TRUK MULTI-SUMBU
AMANKAH BAN VULKANISIR?
ATURAN PAJAK TERBARU

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™ oli 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
Untuk Usia Mesin Lebih Panjang

mobildelvac.com



Menjaga Kendaraan dan Bisnis Anda selalu berjalan.

Untuk informasi lebih lanjut atau untuk menghubungi distributor kami:

• **JAKARTA, BOGOR, BEKASI** : PT. IndoOne Citra Abadi +62 (21) 294 96340 rudy_bd@indoone.co.id • **JAKARTA, JAWA BARAT** : PT. Mitra Asmoco Utama +62 (21) 658 33483 info@ptmau.com • **BANTEN** : PT. Sari Sarana Kimiatama +62 (21) 540 2211 alex@ssktama.com • **BALI, NUSA TENGGARA** : PT. TAT Petroleum Indonesia +62 (361) 471 5232 novia@tatco.id • **JAWA TENGAH** : PT. Victor Hana +62 (24) 769 28336 abdul.chafid@victorhana.com • **JAWA TIMUR** : PT. Artha Permai Kencana +62 (31) 371 8489 endy_ongko@apk.co.id • **BATAM, SUMATERA** : PT. Prima Karya Nusa +62 (778) 450 745 tvera@ptpkn.com • **KALIMANTAN** : PT. Artha Pusaka Mitra Sakti +62 (542) 770 788 bryan.wijaya@ptapms.com • **SULAWESI SELATAN, BARAT, TENGAH, TENGGARA** : PT. Catur Putra Harmonis +62 (411) 512 278 rocky.rustan@catur-putraharmonis.com • **SULAWESI UTARA, TENGAH, GORONTALO** : PT. Jaya Trade +62 (431) 813162 morris@jayatrade.com

Untuk informasi lebih lengkap kunjungi www.mobildelvac.com



HINO500 Series

Drive Your Business Easier



NEW GENERATION RANGER

FM 265 T/H | Tractor Head 6x4
GCW 35 Ton

Mesin



J08E

Common Rail

Performa mesin tangguh. Menjaga tenaga tetap optimal & hemat bahan bakar disegala kondisi operasional.

Suspensi Kabin semi-float (rubber type)



Memberikan kenyamanan saat mengemudi dan mengurangi suara bising di dalam kabin.

Full Air-Brake System



Sistem Full Air Brake dapat meningkatkan performa dan lebih responsif. Perawatan lebih mudah dan hemat biaya.

HINO CEMACO

Authorized Dealer - PT. CEMACO MAKMUR CORPORATAMA

Pudak Payung (024) 7466333, Cilacap (0282) 546333, Kaligawe (024) 6581893,

Kudus (0291) 4257333, Pekalongan (0285) 7861188, Tegal (0283) 6115757.

www.hinocemaco.co.id | info@hinocemaco.co.id | www.hino.co.id



Hino Customer Care Center:

0 800 100 4466

hino.hotline@hino.co.id

www.hino.co.id



Mencari Jalan Keluar Overtonase

Overtonase masih menjadi permasalahan yang terus dibicarakan. Ada empat isu yang terkait dengan overtonase. *Pertama*, fungsi jembatan timbang. Saat ini jembatan timbang menjadi tempat pemeriksaan terkait dokumen perjalanan, tata cara pemuatan, daya angkut, dan dimensi kendaraan. Persoalannya, saat ini jembatan timbang dikelola daerah dengan peraturan daerah yang berbeda pula. Tiga provinsi yang menerapkan perda yang sama, yakni Jawa Timur, Yogyakarta, dan Jawa Tengah. Ketika jembatan timbang di Jawa Barat tidak menerapkan denda, sebaliknya di Jawa Tengah denda diterapkan. Di satu daerah melanggar, di daerah lainnya tidak melanggar. Masalah ini mungkin akan berakhir ketika jembatan timbang diambil alih oleh Kementerian Perhubungan per 1 Januari 2017. Tapi itu pun jika dibangun pusat data yang terkoneksi secara *online*. Data yang dikelola secara *online* akan memudahkan dalam pemeriksaan dan menciptakan keefisienan.

Isu kedua terkait dengan pengenaan denda yang terlalu rendah. Dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan, ada tiga jenis denda. *Pertama*, pelanggaran terhadap angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan denda nilai paling banyak Rp 250 ribu. *Kedua*, pelanggaran oleh angkutan barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dipidana dengan denda paling banyak Rp 500 ribu. Terakhir, perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan gangguan fungsi jalan dipidana dengan denda paling banyak Rp 24 juta. Meski payung hukum telah ada,

pemerintah belum berani mengenakan denda Rp 24 juta seperti yang tercantum dalam pasal 274 UU No. 22 Tahun 2009. Jika itu diterapkan, mungkin pengusaha transportasi memiliki daya tawar yang kuat kepada pemilik barang yang memaksa overtonase maupun overdimensi.

Hal ini terkait dengan isu ketiga bahwa sesungguhnya tanggung jawab overtonase tak bisa dibebankan semata kepada pengusaha *trucking*. Pada kenyataannya, pemilik barang memiliki daya tawar yang lebih tinggi di tengah persaingan ketat antar-pengusaha *trucking*. Jika satu pengusaha menolak permintaan overtonase, pemilik barang akan mencari perusahaan lain yang mau mengangkut. Pengusaha *trucking* dihadapkan pada kondisi, ambil atau tidak dapat muatan samasekali. Karena itu, perlu kiranya pendataan pemilik barang saat di jembatan timbang. Dengan demikian, pemerintah memiliki data yang pasti terkait perusahaan pemilik barang yang meminta overtonase kepada pengusaha *trucking*. Selain itu, pemilik barang bisa dikenakan tanggung jawab renteng atas denda perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan gangguan fungsi jalan.

Isu keempat adalah perlu adanya penyesuaian dengan perkembangan teknologi kendaraan saat ini. Program pengembangan multिसumbu dinilai dapat menjadi salah satu solusi agar truk memiliki daya angkut yang lebih besar tanpa melanggar aturan. Sejauh mana hal itu bisa diterapkan, diperlukan kajian dari pemerintah. Pada akhirnya, program apa pun yang dijalankan bermuara pada satu tujuan, yaitu turunnya biaya logistik nasional.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Reporter
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Citra D. Vresti Trisna

Fotografer
Giovanni Versandi
Bayu Yoga Dinata

Iklan
Sefti Nur Isnaini

Administrasi
Moulida Ashari

Sirkulasi
Muhamad Abdurohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners



Cover

MELEGALISASI OVERTONASE, MUNGKINKAH? / 13

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #13

Laporan Utama

- 06 PEMILIK BARANG BERTANGGUNG JAWAB
- 12 OVERTONASE, DENDA RP 24 JUTA
- 16 WACANA MULTISUMBU
- 20 JEMBATAN TIMBANG
- 26 MEMAKSIMALKAN VOLUME ANGKUT

Laporan Khusus

- 28 KEAMANAN BAN VULKANISIR
- 32 STANDAR PRODUK VULKANISIR

Logistik & Rantai Pasok

- 36 STRATEGI RANTAI PASOK

Fleet Management

- 40 MEMAHAMI FLEET MANAGEMENT

Logistic Strategy Management

- 42 MEMAKNAI KONSEP POROS MARITIM
DAN TOL LAUT

Perpajakan

- 48 PMK 29 TAHUN 2015

Dunia Ban

- 52 PERFORMA BAN BERVARIASI

Leader Interview

- 56 PT ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA

Profil Bisnis

- 62 PT HANDAL MANDIRI TRANSINDO

Event

- 68 ITC SEMARANG

- 72 ITC SURABAYA

Info Produk

- 76 SHACMAN

Mata Lensa

- 80 KEMACETAN DAN PENGUMPUL REZEKI
DI BALIKNYA

Tips & Trik

- 86 FULL AIR BRAKE SYSTEM

Truk Spesial

- 90 FAW HD220DT

Variasi

- 94 PERAN SOPIR

Komunitas

- 98 ASDEKI



OVERTONASE

Pemilik Barang Bertanggung Jawab

Teks: Abdul Wachid
Foto: Giovanni Versandi dan Bayu Yoga Dinata



Truk melewati jalur pantura yang sedang dalam proses perbaikan

Penanganan masalah overtonase kendaraan angkutan barang tidak bisa dilepaskan dalam kaitannya *supply-demand* angkutan barang. Kebutuhan angkutan barang adalah dapat mengangkut dalam jumlah yang besar, dalam waktu yang cepat, dan harga angkut yang murah. Kebutuhan angkutan barang seperti itu membutuhkan dukungan prasarana jalan yang memadai terutama dari aspek daya dukung jalan, yaitu mampu menahan beban muatan sumbu 10 ton atau lebih. Faktanya, jaringan jalan yang memiliki muatan sumbu terberat (MST) 10 ton (jalan kelas I) masih terbatas. Sebagian besar jaringan jalan merupakan jalan kelas II dan III dengan MST 8 ton.

Dalam kondisi tersebut secara jangka pendek Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan masih mengandalkan pengawasan terhadap muatan berlebih dengan memanfaatkan unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor (UPPKB). "Hingga saat ini penyelenggaraan UPPKB masih dilaksanakan oleh pemerintah provinsi, sesuai dengan Surat Edaran Menteri Perhubungan Nomor SE 3 Tahun 2015," ujar Taufiq Hidayat, Kasubag Humas dan Kerja Sama Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

Taufik mengatakan, terkait solusi jangka pendek dan panjang masalah muatan berlebih angkutan barang akan ada penyesuaian aturan-aturan yang sudah diterapkan. Merujuk terbitnya UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, kewenangan pengoperasian UPPKB menjadi kewenangan Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan.

Sementara dalam jangka panjang, sesuai dengan UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, penyelenggaraan UPPKB dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat. Terkait dengan hal ini, beberapa tahapan yang akan dilakukan sebagai berikut.

- Melakukan evaluasi terhadap UPPKB yang ada di seluruh wilayah Indonesia, untuk mengetahui kondisi UPPKB tersebut antara lain mengenai lokasi, luasan, peralatan, fasilitas dan sumber daya manusia.
- Berdasarkan hasil evaluasi tersebut akan ditetapkan UPPKB yang tetap dioperasikan dan harus ditutup.
- Proses pengambilalihan aset UPPKB dari pemerintah provinsi kepada pemerintah pusat.
- Membuat standar rancang bangun, fasilitas, dan peralatan UPPKB.
- Peningkatan fasilitas UPPKB yang tetap dibuka tetapi memerlukan perbaikan.
- Membangun sistem informasi manajemen penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor yang terintegrasi.

"Saat ini sedang disiapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor untuk menggantikan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 5 Tahun 1995. Peraturan Menteri ini menindaklanjuti beberapa peraturan perundangan seperti Undang-Undang 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan," tambahnya.

REKOMENDASI UKP4 TAK BERJALAN MAKSIMAL

Hartono Gani, pengamat transportasi nasional mengungkapkan, sebenarnya solusi tentang masalah *overloading* jalan nasional sudah pernah dibahas bersama antara Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum bersama Unit Kerja Presiden Bidang Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4). Pertemuan yang berlangsung Agustus 2011 itu menghasilkan 12 rekomendasi pemecahan masalah *overloading* sebagai berikut.

1. Perubahan MST jalur pantura Jawa dan jalur lingkaran timur Sumatera menjadi MST 10 ton.
2. Peningkatan kualitas desain, pelaksanaan, dan pemeliharaan jalan dan jembatan.
3. Perubahan izin layak jalan untuk ban dalam hal kekuatan ban sehingga dapat memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI).
4. Bersama Kepolisian RI melakukan penegakan hukum bagi kendaraan yang tidak masuk atau melebihi ketentuan pada jembatan timbang.
5. Bersama dengan Pemerintah Daerah mengembangkan dimensi jembatan timbang untuk mengakomodasi semua jenis kendaraan terutama untuk truk dengan tiga sumbu atau lebih.
6. Sosialisasi penggunaan kontainer.
7. Mengakomodasi kendaraan dengan beban berlebih di atas tiga sumbu untuk memakai moda transportasi kereta api dan angkutan laut.
8. Sosialisasi dan penegakan hukum untuk komoditas yang mengakibatkan beban berlebih pada kendaraan (besi, batu bara, semen, sawit, dan lain-lain).
9. Penambahan jumlah sumbu untuk kendaraan yang bermuatan lebih.
10. Penegakan hukum terhadap dimensi kendaraan yang diubah karosernya.
11. Pengaturan izin kendaraan masuk dari segi dimensi.
12. Pengaturan pembatasan ukuran ban.

Sayangnya, menurut Gani yang juga turut dalam pembahasan itu mewakili tim ahli Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum, dalam pelaksanaannya 12 rekomendasi tersebut tak jelas pelaksanaannya. Padahal rekomendasi itu sudah diteruskan untuk ditindaklanjuti ke beberapa kementerian, seperti Kementerian Pekerjaan Umum, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Perindustrian. "Saya sangat menyayangkan sekali sudah ada solusinya tapi pemerintah enggan menindaklanjutinya," keluhnya.

Tidak dilanjutnya rekomendasi UKP4 pada akhirnya mengakibatkan masalah berulang seperti kerusakan jalan terutama di jalur pantura. Menurut Gemilang Tarigan, Ketua Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) tidak adil bahwa kerusakan jalan itu hanya diakibatkan muatan berlebih, sebab pemerintah juga harus sadar diri akan kualitas jalan nasional saat ini.

Jika berkaca pada jalur pantura, dahulu pada era belum banyak jalan tol di jalur pantura mulai dari Jawa Barat sampai dengan Jawa Timur masalahnya selalu kerusakan jalan. Keluhan atas kerusakan jalan juga terjadi saat tol Cipularang belum dibangun, jalan dari Cikampek, Purwakarta, Subang hingga Padalarang. Kondisi berubah setelah tol Cipularang selesai dibangun, tak ada lagi keluhan tentang kerusakan jalan. Tarigan menyimpulkan hal ini sangat erat hubungannya dengan kualitas jalan yang buruk. "Kalau kualitas jalannya bagus saya kira tidak akan ada masalah lagi. Ini juga kita mau lihat setelah tol Cipali (Cikopo-Palimanan) difungsikan apakah akan ada keluhan kerusakan jalan lagi. Ketika prasarana jalan memenuhi kualitasnya maka angkutan barang akan menyesuaikan," katanya.

Senada dengan pendapat sebelumnya, ketidakseriusan pemerintah tentang *overloading* tampak terlihat saat insiden ambruknya jembatan Comal. Menurut Sugi Purnoto, *Director & Chief Operating Officer* PT Inprase Group, pemerintah tidak mempunyai rencana pilihan dan solusi jika terjadi insiden tersebut. Tidak ada jalur alternatif mengenai masalah itu, dan antar-kementerian tidak ada sinkronisasi.

Contoh, Kementerian Pekerjaan Umum, dalam membangun jalan yang merencanakan *layout* dan anggaran tanpa melibatkan Dinas Perhubungan atau Kementerian Perhubungan. "Mereka jalan sendiri. Kemenhub jalan sendiri, Kementerian PU jalan sendiri. Kalau ada jalan atau jembatan rusak yang ada saling menyalahkan," tambahnya.



SUGI PURNOTO
Director & Chief Operating Officer
PT Inprase Group



GEMILANG TARIGAN
Ketua Umum Aprindo

Pemilik Barang harus Ikut Bertanggung Jawab

Berdasarkan ketentuan dalam Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, kelebihan muatan dinyatakan melanggar apabila lebih besar dari lima persen daya angkut. Daya angkut ditetapkan berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan/atau jumlah berat kombinasi yang diizinkan (pasal 61 ayat 2 PP 74/2014). Jumlah berat yang diizinkan (JBI) adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui. Jumlah Berat Kombinasi yang Diizinkan (JKBI) adalah berat maksimum rangkaian kendaraan bermotor berikut muatannya yang diizinkan berdasarkan kelas jalan yang dilalui.

Jumlah Berat yang Diperbolehkan (JBB) adalah berat maksimum kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya. Jumlah Berat Kombinasi yang Diperbolehkan (JBKB) adalah berat maksimum rangkaian kendaraan bermotor berikut muatannya yang diperbolehkan menurut rancangannya. (Ketentuan Umum PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan).

Dengan begitu, kelas jalan yang dilalui sangat menentukan JBI. Suatu kendaraan dengan jenis yang sama tetapi digunakan pada kelas jalan yang berbeda akan memiliki JBI yang berbeda. Kendaraan truk jenis A, memiliki JBI yang lebih besar jika dioperasikan pada jalan kelas I (10 ton) dibandingkan dengan apabila kelas jalan yang dilalui jalan kelas III (8 ton). "Jika kelebihan muatan lima persen maka merupakan pelanggaran. Tindakan yang dilakukan adalah menahan kendaraan melanjutkan perjalanan baik meneruskan perjalanan ke tempat tujuan atau kembali ke tempat asal. Kendaraan diperkenankan melanjutkan perjalanan jika kelebihan muatan sudah diturunkan," papar Taufik Hidayat.

Pemerintah Daerah yang cukup tegas dalam penerapan Pasal 70 Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 adalah Provinsi Jawa Tengah. Bahkan Gubernur Jawa Tengah, Ganjar Pranowo memperketatnya dari awalnya lima persen menjadi nol persen. Dampaknya, pada awal Februari 2015 ratusan truk pasir dari berbagai daerah memadati



Tindakan yang dilakukan pada truk yang membawa muatan berlebih adalah menahan kendaraan melanjutkan perjalanan baik meneruskan perjalanan ke tempat tujuan atau kembali ke tempat asal.



sejumlah ruas jalan menuju kantor Gubernur Jawa Tengah di Jalan Pahlawan. Para sopir itu memadati Kota Semarang untuk berunjuk rasa menuntut Gubernur Jawa Tengah, Ganjar Pranowo, mencabut toleransi kelebihan muatan nol persen. Mereka justru meminta Pemprov Jawa Tengah untuk memberi toleransi daya angkut senilai 75 persen.

Disisi lain, pengusaha angkutan barang enggan sepenuhnya disalahkan akan masalah muatan berlebih. Gemilang Tarigan mengatakan, selama ini terkait muatan berlebih selalu yang dikambinghitamkan adalah transporter. Padahal transporter hanya memenuhi permintaan pemilik barang, dan mereka pun tahu bahwa

kapasitas muat kendaraan terbatas. Artinya, dari sisi pertanggungjawaban tidak adil kalau hanya transporter yang dibebankan.

“Kalau saya bilang muatan lebih itu persekongkolan antara pengusaha angkutan dengan pemilik barang, karena itu mestinya pemilik barang harus bertanggung jawab. Pemilik barang sebenarnya tahu saat kendaraan dipaksakan memuat berlebih, tingkat keamanan barang itu berkurang. Masalahnya, ketika pengusaha angkutan tak mau overtonase, pemilik barang mendapat pengusaha lain yang mau mengangkut overtonase,” kata Tarigan.



Overtonase, Denda Rp 24 Juta

Teks: Abdul Wachid
Foto: Giovanni Versandi



Harno Trimadi, Kasubdit Lalu Lintas Jalan Kementerian Perhubungan mengatakan, pemerintah mulai tegas dalam penegakan hukum atas pelanggaran muatan lebih atau sejenisnya. Pemerintah sekarang jika menemukan pelanggaran langsung dilakukan penindakan. Misalnya angkutan barang, wajib membawa dokumen pengantar. Banyak angkutan barang setelah dicek tidak dilengkapi dokumen perjalanan. Petugas nantinya akan menindak sesuai dengan Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

"Harus ada surat muatan perjalanan dan surat perjanjian karena ini nanti terkait dengan asuransi muatan. Jadi apabila tidak ada angkutan barang tersebut bisa dikatakan "ilegal". Selain itu, saat razia petugas terkadang menemukan narkoba dan barang berbahaya lain. Penyebabnya kemungkinan karena dokumen yang tidak rapi dan asal-asalan," kata Harno.

Sementara bentuk pengawasan lain, setiap kendaraan yang masuk jembatan timbang, akan diperiksa tata cara muatnya. Barang ringan tetapi menumpuknya tinggi, lebih dari 4,2 meter jelas sekali ini pelanggaran. Sekali pun tonase yang diangkat benar tetapi cara muat salah, petugas akan tetap menindak. Ditjen Perhubungan Darat dalam bekerja menjunjung tinggi asas keselamatan jalan. Boleh jadi sopir truk tenang saja dengan muatan tinggi tetapi perilaku itu sebenarnya membahayakan pengguna jalan lain.

PASAL 166 AYAT 3

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum wajib dilengkapi dengan dokumen yang meliputi surat perjanjian pengangkutan; dan surat muatan barang

PASAL 168 AYAT 1

Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat muatan barang sebagai bagian dokumen perjalanan

PASAL 168 AYAT 2

Perusahaan Angkutan Umum yang mengangkut barang wajib membuat surat perjanjian pengangkutan barang

Sumber: Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Truk dengan muatan berlebih bisa membahayakan pengguna jalan lainnya

Kementerian Perhubungan berharap per 1 Januari 2017, seluruh penegakan aturan dan hukum secara ketat terkait pelanggaran oleh angkutan barang sudah bisa diterapkan. Tujuannya tak lain supaya pemerintah bisa memberi rasa aman dan nyaman kepada pengguna jalan lain. Hanya tinggal dilakukan implementasi secara maksimal, dikarenakan secara aturan memang sudah ada. Guna memenuhinya Ditjen Perhubungan Darat akan mengoptimalkan sanksi denda. Terdapat tiga jenis denda yang nilai dendanya tergantung pada pelanggaran yang dilakukan pengusaha angkutan barang.

Pertama, pelanggaran terhadap angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan denda nilai paling banyak Rp 250 ribu. Kedua, pelanggaran oleh angkutan barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan dipidana dengan denda paling banyak Rp 500

PASAL 169

Pengemudi dan/atau Perusahaan Angkutan Umum barang wajib mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi Kendaraan, dan kelas jalan

PASAL 170

Pengawasan muatan angkutan barang dilakukan dengan menggunakan alat penimbangan alat penimbangan yang dipasang secara tetap atau alat penimbangan yang dapat dipindahkan

Petugas alat penimbangan yang dipasang secara tetap wajib mendata: jenis barang yang diangkut, berat angkutan, dan asal tujuan

Sumber: Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

ribu. Terakhir, perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan gangguan fungsi jalan dipidana dengan denda paling banyak Rp 24 juta.

"Semenjak undang-undang ini terbit, untuk pasal yang terakhir belum pernah diterapkan. Sebenarnya Ditjen Perhubungan Darat sempat berpikir bahwa angkutan barang yang overtonase bisa dikenai pasal tersebut. Cuma masih terjadi perdebatan dalam penerapannya mengingat nominal dendanya yang tinggi. Walaupun secara payung hukum membolehkan," paparnya.



<p>PASAL 306</p>	<p>Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan barang yang tidak dilengkapi surat muatan dokumen perjalanan dipidanan dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)</p>
<p>PASAL 307</p>	<p>Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Angkutan Umum Barang yang tidak mematuhi ketentuan mengenai tata cara pemuatan, day angkut, dimensi kendaraan dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah)</p>
<p>PASAL 274</p>	<p>Setiap orang yang melakukan perbuatan yang mengakibatkan kerusakan dan/atau gangguan fungsi Jalan dipidanan dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp. 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)</p>

KETENTUAN PIDANA

Sumber: Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dishub Jateng Alami Kendala

Pada 29 September 2014 lalu Dinas Perhubungan Jawa Tengah melakukan razia besar-besaran dengan menindak tegas kendaraan bermuatan melebihi 25 persen di jembatan timbang Sarang, Kabupaten Rembang. Bentuk tindak tegas tersebut berupa tidak boleh melanjutkan perjalanan. Dampak dari penindakan itu terjadi kemacetan panjang dari jembatan timbang Sarang sampai perbatasan Jawa Timur.

"Karena menimbulkan kemacetan panjang dan ditegur pihak kepolisian setempat, akhirnya ratusan kendaraan yang sedang antri terpaksa dilepaskan. Jadi kalau sudah terjadi macet,

langsung lepas. Keputusan tersebut semacam sudah menjadi SOP (Standar Operasional Prosedur) saya," kata Agus Sasmito, Kepala Bidang Pengendalian Operasional dan Keselamatan Jalan Dishubkominfo Provinsi Jawa Tengah.

Upaya penindakan yang dilakukan Dishub Jateng selama ini memang sering ditemui kendala, termasuk ketika petugas menilang sopir yang melanggar dan menyita buku uji mereka, namun rata-rata dari mereka memilih tidak datang ke pengadilan untuk mengambil buku uji. Berdasarkan pengamatan Dishub Jateng, kebanyakan sopir kalau ditilang malah marah-marah.

Kemudian saat ditemukan rekayasa muatan, mereka mengelak tidak mau ditilang tetapi memilih denda.

Agus mengkritik sikap transporter yang terkesan acuh, mereka memberi uang jalan seadanya dan tidak peduli dengan kelebihan muatan. Padahal pengusaha pun sebenarnya sadar pelanggaran tersebut berpotensi mengakibatkan kecelakaan. "Mereka ini membawa muatan seperti tidak ada aturan. Sudah jelas overtonase berakibat buruk yang ditimbulkan macet, jalan rusak dan kecelakaan," tandasnya.



Tarik-Ulur Wacana MULTISUMBU

Teks: Abdul Wachid

Foto: Bayu Yoga Dinata



Penambahan sumbu kendaraan berarti juga mengubah tipe kendaraan baik kendaraan dalam bentuk lengkap maupun masih dalam bentuk landasan

Usulan penambahan jumlah sumbu untuk kendaraan muatan berlebih sepertinya sulit terlaksana. Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mengaku penambahan sumbu roda memang salah satu solusi untuk muatan lebih namun penambahan sumbu roda juga akan menimbulkan dampak negatif dalam dinamika kendaraan.

Dampak negatif yang dimaksud ialah terjadinya hambatan gulung (*rolling resistance*) akan meningkat dan boros bahan bakar. Ditambah kemampuan manuver

akan berkurang, terutama saat membelok radius putar meningkat, kecuali menggunakan *steering axle*. "Sampai dengan saat ini modifikasi multisumbu sebagai alternatif solusi muatan lebih belum ada perkembangan dikarenakan jarang sekali ada perusahaan karoseri yang mengajukan permohonan modifikasi penambahan sumbu kendaraan," kata Taufiq Hidayat, Kasubag Humas dan Kerja Sama Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

Ia menambahkan, penambahan sumbu kendaraan berarti juga mengubah tipe kendaraan baik kendaraan dalam bentuk lengkap maupun masih dalam bentuk landasan. Kebanyakan industri karoseri membangun kendaraan pada landasan yang sudah jadi tanpa mengubah konfigurasi sumbunya. Menambah konfigurasi sumbu juga perlu mempertimbangkan panjang *chassis*. Jangan sampai untuk menambah sumbu, *chassis* juga ditambah sehingga mengakibatkan kendaraan overdimensi. Jika itu terjadi, terdapat pelanggaran dimensi merujuk pada pasal 55 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan. Disebutkan ukuran bak muatan mobil barang disesuaikan dengan konfigurasi sumbu, JBB (jumlah berat yang diperbolehkan), JBI (jumlah berat yang diizinkan), dan spesifikasi tipe landasan.

Sebab, memaksimalkan muatan tidak mungkin tidak membutuhkan ruang tambahan terutama pada barang dengan berat jenis rendah karena muatan umumnya berupa benda yang tidak dapat dikompresikan. Hal ini akan menimbulkan masalah pelanggaran baru, yaitu overdimensi yang berujung pada pelanggaran muatan berlebih.

Prinsipnya, kata Taufiq, perubahan spesifikasi teknis kendaraan apabila bertentangan dengan regulasi yang sudah ada walaupun dapat memberi solusi terhadap muatan lebih tentunya tidak akan diperkenankan. "Kecuali ada

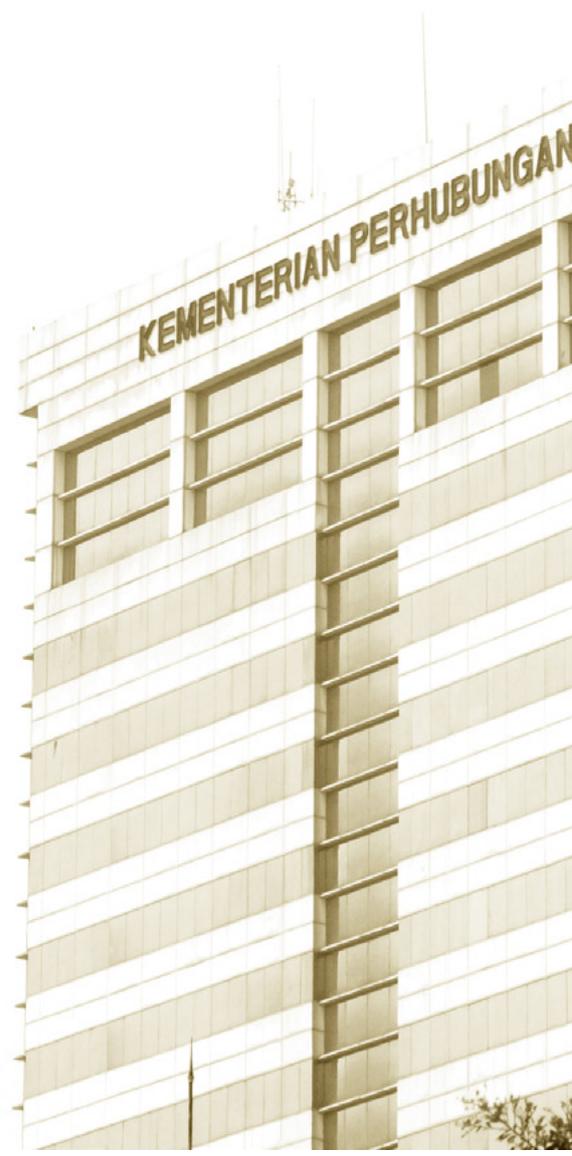
prasarana jalan yang memang benar-benar dikhususkan untuk angkutan barang maka dapat dipertimbangkan dan disebut sebagai jalan kelas khusus," katanya. Namun saat ini belum tersedia jalan raya khusus untuk angkutan logistik.

Ia pun mengklaim, ketentuan dan aturan spesifikasi teknis kendaraan yang berlaku di Indonesia sebenarnya sudah jelas dan bagus. "Ketentuan tersebut telah mengacu dengan geometri jalan yang tersedia di Indonesia, ketentuan persyaratan teknis yang terdiri atas pemuatan, perlengkapan, penggunaan, susunan, penempelan dan penggandengan untuk menjamin keselamatan jalan, dan ketentuan emisi untuk menjamin keselamatan lingkungan. Muatan kendaraan juga disesuaikan dengan kemampuan kelas jalan yang tersedia," tuturnya.

Meski begitu, Kementerian Perindustrian memiliki pendapat lain. Soerjono, Direktur Ditjen Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi Direktorat Industri Alat Transportasi Darat, Kementerian Perindustrian menilai wacana penambahan ass roda sebetulnya harus dilaksanakan karena akan membuat distribusi beban pada sumbu roda menjadi proporsional. Tidak akan ada *stress concentration* pada kendaraan tersebut. "Kami sepenuhnya mendukung wacana tersebut tapi kita juga harus sadar di sisi lain bisnis *trucking* sepertinya kurang menghendaki penambahan sumbu roda. Sebab mereka beralasan

penambahan sumbu roda hanya akan menambah biaya operasional khususnya ban," jelasnya.

Namun Kementerian Perindustrian tidak memiliki kewenangan penuh dalam wacana tersebut karena Kementerian Perindustrian hanya berwenang secara administratif seperti mendaftarkan tipe kendaraan, yakni mesin dan sasisnya.





SUBAGIO

Sekjen Askarindo



YOHANNES NANGOI

President Director
PT Isuzu Astra Motor
Indonesia

Perusahaan Karoseri Taat Regulasi

Asosiasi Karoseri Indonesia (Askarindo) mengatakan, wacana terkait penambahan sumbu roda truk telah ada sejak lama awal tahun 2000-an. "Bagi Askarindo dan pebisnis karoseri tidak ada masalah dengan wacana tersebut karena perusahaan karoseri hanya yang menjadi bagian bisnis angkutan barang bukan pelaku utama. Posisi perusahaan karoseri berada di tengah antara pabrikan truk dengan transporter guna menyelaraskan kebutuhan transporter yang tentunya menyesuaikan spesifikasi kendaraan produksi pabrikan," ujar Subagio, Sekretaris Jenderal Asosiasi Karoseri Indonesia.

Sepanjang regulasi pemerintah mengizinkan wacana tersebut, industri karoseri akan langsung menyesuaikan. Intinya, industri karoseri tidak ingin melanggar aturan karena selama ini industri karoseri dikesankan menjadi bagian dari *overloading* melalui karoseri overdimensi yang diproduksi. Padahal perusahaan karoseri menyesuaikan permintaan transporter saja, urusan pelanggaran mereka yang menanggung. Ditegaskan Subagio,

industri karoseri dalam rancang bangun dan produksi selalu menyesuaikan spesifikasi mesin dan *chassis* berdasarkan jumlah berat yang diizinkan dan peruntukannya.

Dalam prosedur sebelum produksi, perusahaan karoseri mengajukan rancang bangun ke Ditjen Perhubungan Darat. Apabila telah disetujui dengan dibuktikan keluarnya Surat Keputusan Rancang Bangun, baru kemudian perusahaan karoseri memiliki izin melakukan proses produksi.

"Jika memang ada permintaan dari konsumen untuk memasukkan rancang bangun multisumbu supaya diajukan ke Ditjen Perhubungan, kami akan ajukan. Tapi jika rancang bangun tersebut tidak disetujui, maka kami tidak akan memaksakan diri," paparnya. Meski demikian, Subagio mengakui, fakta di lapangan memang terdapat penambahan sumbu roda. Tetapi ia beralasan bahwa hal itu bisa jadi dilakukan oleh transporter sendiri yang memiliki keahlian rancang bangun.

ATPM tak Sepakat Multisumbu

Beberapa ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek) menganggap terdapat perbedaan desain kendaraan antara negara maju dan negara berkembang kaitannya dengan kendaraan komersial. Di negara berkembang seperti Indonesia perilaku melebihi muatan ditambah lemahnya penegakan hukum atas pelanggaran itu masih

kerap terjadi. Oleh karena itu, beberapa pabrikan Jepang membuat spesifikasi kendaraan khusus guna bisa menyesuaikan dengan perilaku tersebut.

"*Overloading* menjadi tantangan yang besar bagi Isuzu karena rata-rata volume angkutnya cukup ekstrem. Guna mengatasinya Isuzu memperkuat sistem remnya karena

truk yang *overloading* memiliki risiko kecelakaan tinggi apabila penggunaan remnya masih standar," kata Yohannes Nangoi, *President Director* PT Isuzu Astra Motor Indonesia.

Ia mengatakan, pada dasarnya mayoritas ATPM tidak sepakat dengan adanya *overloading* karena pelanggaran itu merusak infrastruktur jalan. Dampak buruk tersebut disadari pabrikan, artinya jika ditambahkan sumbu roda akan memungkinkan transporter *overloading* jauh lebih besar lagi. Justru itu sangat membahayakan, akan membuat truk seperti

kendaraan maut. "Pabrikan tidak ingin menciptakan alat pembunuh di jalan. Saya lebih sependapat dengan penegakan hukum dan pengawasan oleh pemerintah. Seperti yang dilakukan pemerintah Jawa Tengah dengan tidak memberi toleransi *overloading*," jelasnya.

Selain penambahan sumbu roda, beberapa pihak mengusulkan agar menggunakan ban tapak lebar agar bisa mengatasi *overloading*. Namun ternyata, usulan tersebut juga tak disarankan oleh pakar ban. Bambang Widjanarko, *Independent TBR Analyst* menjelaskan, penggunaan ban lebar (*tyle tire*)

dari sisi *load index* atau daya untuk menahan beban lebih rendah ketimbang menggunakan ban ganda (*twin tire*) karena kemampuan ban tersebut bukan langsung bisa menggantikan fungsi ban ganda.

"Kemampuan daya angkut ban lebar kemungkinan hanya meningkat 50 persen dari ban standar. Selain efisiensi sedikit, dari sisi investasi juga memberatkan. Penggunaan ban lebar juga mengharuskan transporter untuk melakukan pergantian velg dan as roda, tentu itu cukup memberatkan karena harus investasi baru," kata Bambang.

DASAR HUKUM DAN ANALISA PENGGUNAAN MULTISUMBU

Pada prinsipnya, bila ditinjau dari kondisi diam (static) jumlah berat kendaraan akan diterima oleh permukaan jalan dalam bentuk tekanan, yaitu gaya persatuan luas. Yang dimaksud dengan luas adalah area kontak permukaan roda (foot print) dengan permukaan jalan. Idealnya semakin besar luas kontak yang saling bersentuhan maka distribusi beban akan lebih banyak sehingga tekanan ke permukaan jalan akan berkurang dan beban ke permukaan jalan tentunya akan turun.

Apabila ditelaah lebih lanjut maka tekanan roda ke permukaan jalan dipengaruhi oleh ukuran ban serta tekanan angin dalam ban (inflation pressure). Ukuran ban yang berbeda demikian pula tekanan angin ban yang berbeda akan menghasilkan foot print yang berbeda. Alternatif solusi penambahan konfigurasi sumbu roda dimungkinkan dapat menurunkan tekanan yang diterima oleh permukaan jalan.

Berdasarkan penjelasan pasal 131 huruf (e) Peraturan Pemerintah nomor 55 tahun 2012 tentang kendaraan serta pasal 28 ayat (3) huruf (e dan f) KM nomor 9 tahun 2004 tentang pengujian tipe kendaraan bermotor, bahwa modifikasi daya angkut dimungkinkan dengan ketentuan:

1. Tidak mengubah jarak sumbu asli dan dengan menambahkan sumbu bagian belakang;
2. Menggunakan material yang sama dengan sumbu aslinya;
3. Mendapat persetujuan dalam bentuk rekomendasi dari agen pemegang merek (APM) / prinsipal kendaraan;
4. Melakukan perhitungan-perhitungan secara teknis terhadap komponen sumbu antara lain sistem rem, sistem suspensi, axle, roda, chassis, serta mekanisme penopang dan mounting ke chassis.



DEMI EFISIENSI, JEMBATAN TIMBANG DIAMBIL ALIH

TEKS: ABDUL WACHID FOTO: GIOVANNI VERSANDI



Agus Sasmito

Kabid Pengendalian Operasional
dan Keselamatan Jalan
Dishubkominfo Jawa Tengah

Jawa Tengah menjadi perlintasan truk di Pulau Jawa dari timur ke barat maupun sebaliknya. Dalam hal pengawasan muatan berlebih, Pemprov Jawa Tengah menerapkan Peraturan Daerah 1/2012 tentang Pengendalian Muatan Angkutan Barang di Jalan. Dalam peraturan daerah ini Dishubkominfo Jateng memiliki aturan jelas apabila angkutan barang melebihi lima persen dari JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan) akan dikenakan sanksi.

"Saya tekankan, JBI bukan daya angkut. JBI adalah jumlah berat kosong ditambah muatan. Kelebihan 5%-25% kami kenakan denda di tempat. Setelah lebih dari 25% baru kami tilang. Hal ini sudah berjalan sampai sekarang," kata Agus Sasmito, Kepala Bidang Pengendalian Operasional dan Keselamatan Jalan Dishubkominfo Provinsi Jawa Tengah.

Sayangnya sejak terbit Peraturan Pemerintah yang baru, PP No. 74/2014 tentang Angkutan Jalan, tertulis di dalamnya bahwa hanya muatan kelebihan 5% dari daya angkut yang diperbolehkan. Prinsipnya

Dishubkominfo Jateng sebenarnya lebih nyaman menggunakan Perda 1/2012. Sementara dalam Undang-undang No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan kewajiban angkutan barang untuk memenuhi tata cara pemuatan, tata cara daya angkut, aturan kelas jalan, dan dimensi kendaraan pengangkutan. Kendaraan juga harus memiliki maksimal panjang 12 meter, lebar maksimal 2,5 meter dan denda maksimal pelanggarannya adalah Rp 500 ribu.

Menurut Agus, aturan tersebut sudah berjalan sampai sekarang di jembatan timbang. Agar pengawasan lebih ketat, Dishubkominfo Jateng memberlakukan satu bulan ada tiga kali sidak di tempat lengkap dengan staf peradilan seperti hakim dan jaksa. Di Jateng, dari 15 terdapat delapan jembatan timbang aktif yang tersebar di seluruh perbatasan provinsi kecuali daerah Cepu.

Permasalahannya, meski Dishubkominfo Jateng telah memperketat atas pelanggaran muatan dan dimensi, faktanya di provinsi lain aturannya tidak



seragam. "Di Jawa Barat tidak ada denda di jembatan timbang. Sementara Jawa Tengah, Yogyakarta, dan Jawa Timur aturannya sama. Jadi daerah beda, perda juga beda. Ini yang nanti akan diambil alih oleh Kementerian Perhubungan termasuk PP No. 74/2014," jelas Agus.

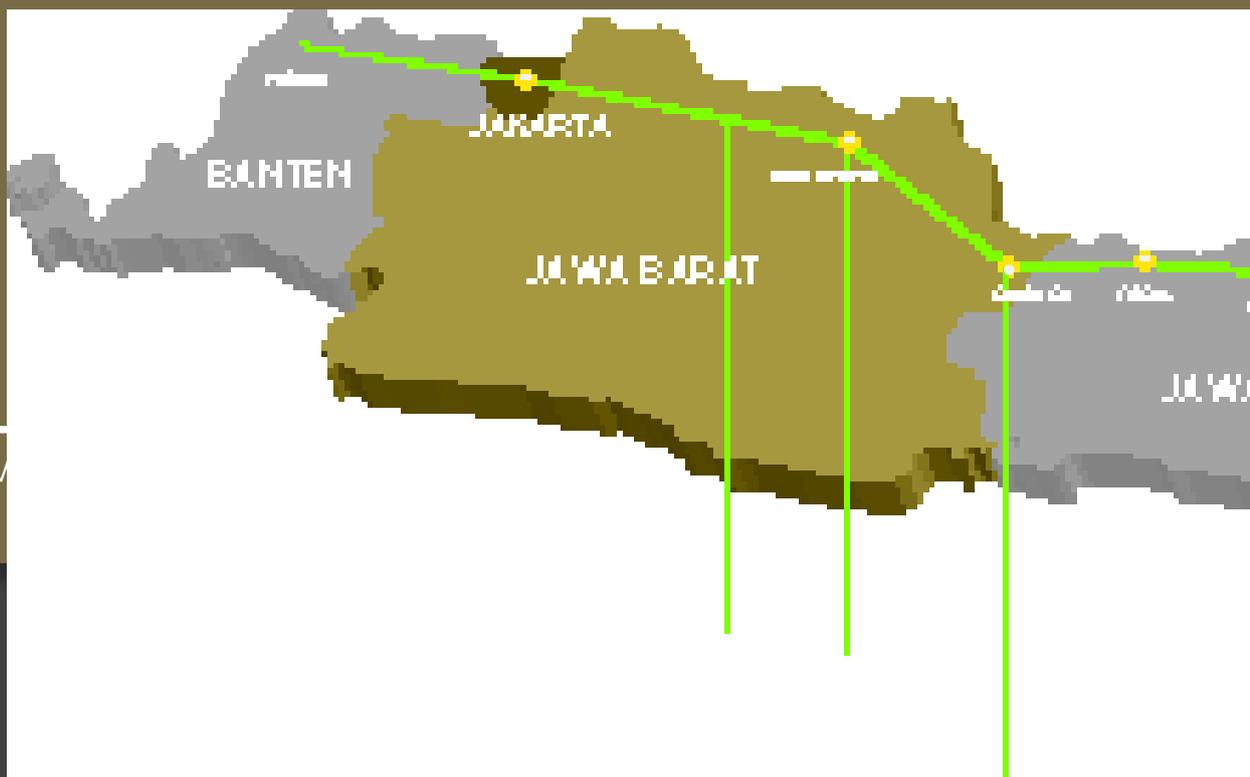
Agus menginginkan, dalam hal kinerja Jateng berharap bisa menyamai Jatim. Oleh karena itu, jembatan timbang di Jateng kini dibangun dengan sistem komputerisasi. Satu jembatan timbang dengan yang lain sudah terkoneksi. Kemudian Dishubkominfo Jateng semakin meningkatkan sarana dan prasarananya. "Kami lakukan perubahan untuk layanan apa pun. Kami juga membangun kualitas SDM dengan mendidik dan memberikan hukuman kepada pegawai yang melakukan tindakan penyelewengan jabatan. Kami juga sudah mengganti sistem

data menjadi lebih terkomputerisasi, dan sekarang sudah tersambung dengan Jawa Timur," tambah Agus.

Selain itu, jembatan timbang Sarang, kini telah menjadi *pilot project* dengan bantuan APBN. Dari sisi SDM Dishubkominfo Jateng memperbanyak satu *shiftnya* ditambah delapan orang. Dishubkominfo Jateng juga menempatkan polisi militer dan kepolisian. Waktu pemeriksaan di jembatan timbang jika tertib dan tidak melanggar hanya satu menit. Apabila melakukan pelanggaran, waktu pemeriksaan tiga menit. Sementara jika sopir terkena tilang bisa menghabiskan waktu enam menit, sebab sopir harus mengisi lembar tilang.

PETA L

JEMBATAN TIM



Target per Januari 2017 Diambil Alih Pusat

Sependapat dengan Dishubkominfo Jateng, Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan terkait dengan masalah jembatan timbang selalu fokus pada aturan yang berlaku. Terdapat dua Undang-undang terkait dengan jembatan timbang, yakni UU No. 22/2009 tentang LLAJ dan UU No. 23/2014 tentang Pemerintahan Daerah. Secara teknis dua Undang-undang ini sama tapi secara kewenangannya berbeda.

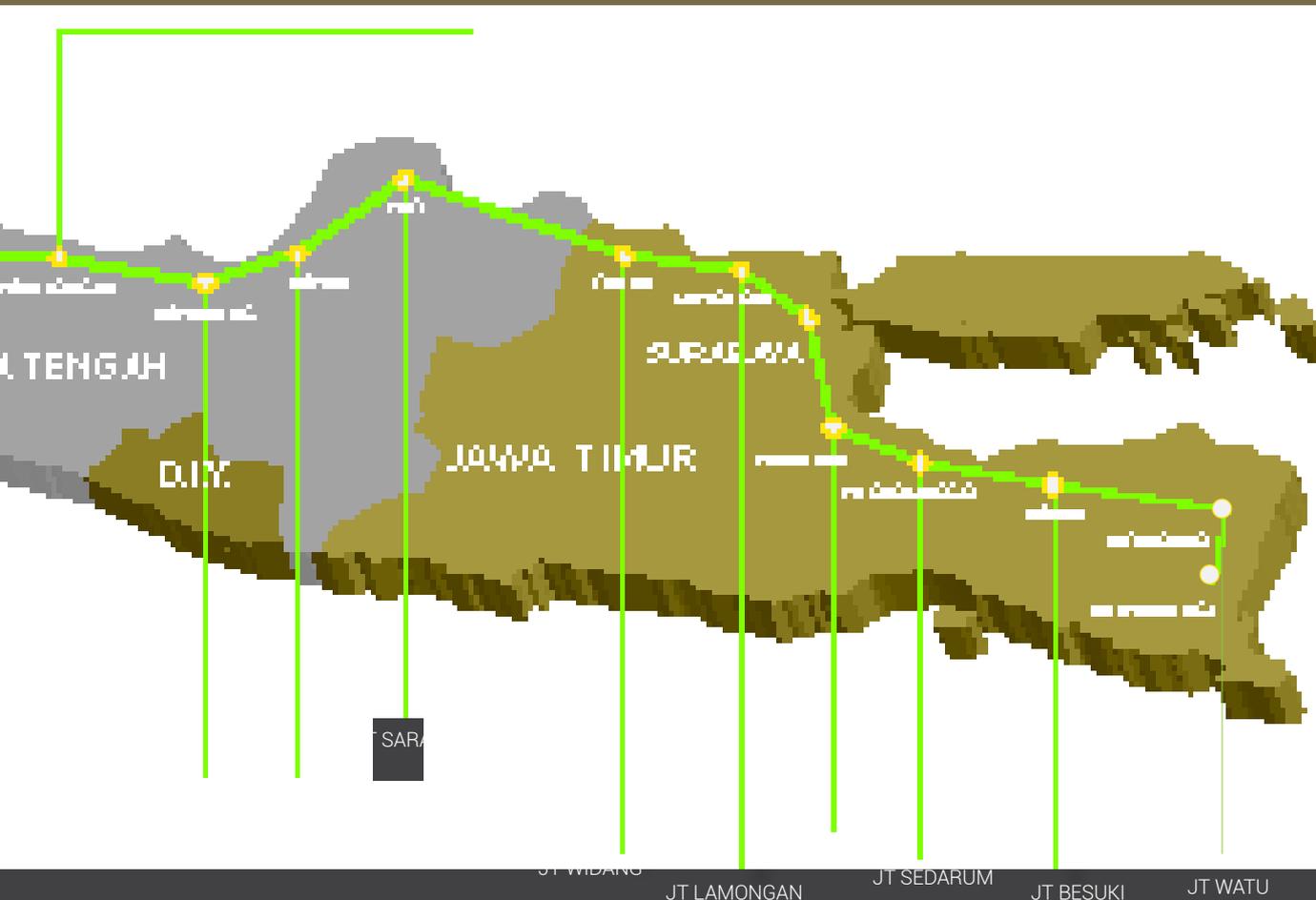
"Kalau PP hanya ada PP 74/2014 tentang angkutan, jadi secara teknis jembatan timbang adalah alat pengawasan angkutan barang.

Karena bicara angkutan barang sangat dekat dengan kelas jalan, secara prinsip kendaraan angkutan boleh mengangkut apa pun asal beban muatannya memenuhi syarat," papar Harno Trimadi, Kasubdit Lalu Lintas Jalan Kementerian Perhubungan. Masalahnya, di aturan lama, penentuan kelas jalan ada di Kementerian Perhubungan tetapi di aturan baru, penentuan kelas jalan ada Kementerian Pekerjaan Umum.

Agar terjadi keselarasan instansi antar-kementerian dan regulasi, Kementerian Perhubungan berharap per 1 Januari 2017, seluruh jembatan timbang sudah berada dalam

satu komando pemerintah pusat. Sebagai penunjang, Kementerian Perhubungan akan mendirikan pusat pengawasan data. Jadi setelah Kementerian Perhubungan mengambil alih, instrumennya bukan denda, tetapi berupa pengawasan.

Ke depan, konsepnya sedikit berbeda dengan penerapan jembatan timbang yang saat ini masih mengandalkan retribusi. Sebab saat ini terjadi ketimpangan kewenangan, diakibatkan jalur yang dilewati oleh banyak transporter merupakan jalan nasional yang ketika rusak, dana perbaikan menggunakan APBN. Sementara pemerintah daerah



memungut retribusi di jalan nasional itu yang pendapatannya bukan untuk memperbaiki jalan tersebut.

Kesimpulannya, Undang-undang No. 23/2014 itu bertugas mengembalikan wewenang yang sebenarnya. Setelah jembatan timbang diambil alih, fungsi-fungsi aplikasi terpadu akan diaktifkan. Jadi nanti setelah diambil alih tata cara muat juga akan diperiksa serta dimensi kendaraan akan diukur termasuk pendataan jenis barang, data asal barang, tujuan pengiriman,

berapa banyak barang yang diangkut.

Dengan sistem baru ini nanti akan muncul, beras dibawa ke mana, semen itu ke mana saja. Dari data akan tampak data *missing* yang harusnya seimbang. Selibuhnya akan tampak alur pergerakan barang yang tidak lazim sehingga pencegahan penyelewengan bisa dilakukan.

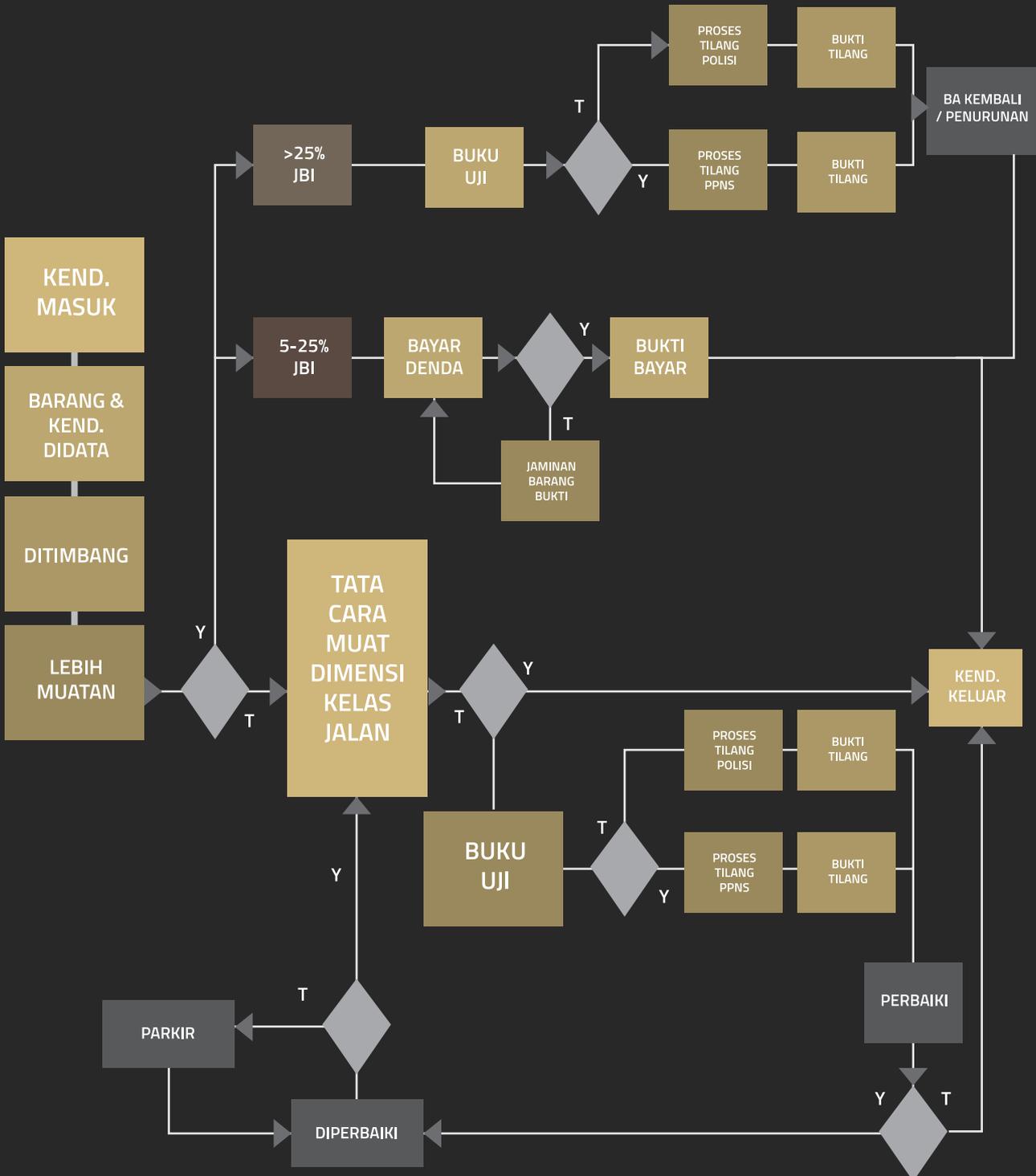
Efisiensi jembatan timbang juga menjadi perhatian Kementerian Perhubungan. Misalnya jumlah jembatan timbang dalam satu kabupaten. Jika terlalu banyak, ada

pengeluaran yang hilang di jalan karena memerlukan waktu masuk pemeriksaan. Dengan adanya koneksi, unit pengujian jembatan timbang akan memiliki data yang pasti terkait spesifikasi kendaraan yang membawa muatan. "Kami juga tidak akan tertipu dengan buku uji palsu karena ada *database online*. Kami sudah sosialisasi dari sekarang, kami akan mulai menegakkan aturan pada Januari 2017, masih ada waktu bagi pengusaha untuk menertibkan diri," kata Harno

MEKANISME OPERASIONAL

JEMBATAN TIMBANG

Sumber : Dishubkominfo Jawa Tengah



Kondisi Terkini di Jembatan Timbang Jawa Tengah



Sumber : Dishubkominfo Jawa Tengah



RANCANG BANGUN

MEMAKSIMALKAN VOLUME ANGKUT

Teks: Abdul Wachid
Foto: Dok. PT Gaya Makmur Mobil

Kondisi bisnis logistik saat ini khususnya transportasi darat kian tidak produktif karena daya tempuh yang semakin lama akibat dampak kemacetan. Menurut Hartono Gani, founder PT Gemala Sarana Upaya, kendaraan yang digunakan juga rata-rata sudah berumur lebih dari tua, desain dan teknologinya pun tertinggal. Desain angkutan barang saat ini umumnya belum tepat dan tidak ekonomis karena JBI kecil, ditambah kurang aman. Keadaan diperburuk dengan infrastruktur jalan yang belum memadai. Dampaknya investasi kendaraan semakin mahal, utilisasi rendah sehingga laba perusahaan semakin rendah.

Pada umumnya perusahaan angkutan barang menargetkan utilitas, mobilitas, dan *cost saving*. Karena itu, perilaku muatan berlebih oleh angkutan barang yang kerap terjadi dari sisi kendaraan merupakan pemborosan sebab pergantian suku cadang dan

perawatan akan lebih sering. Perilaku *overloading* juga memberi kontribusi pada kerusakan jalan dikarenakan daya dukungnya tidak memadai. Selain itu, dampak paling merugikan ialah terjadinya kecelakaan seperti rem blong, as roda patah atau muatan terguling.

Guna mengatasinya perlu dilakukan penyesuaian dan perbaikan pada desain kendaraan. Hartono Gani memiliki rancangan khusus terhadap desain kendaraan guna menjawab permasalahan overtonase. Pria yang kini menjadi *technical director* di beberapa perusahaan ini mengatakan, banyak transporter sangat lemah pengetahuannya tentang desain kendaraan. Padahal, hal itu dibutuhkan agar mereka bisa melakukan manajemen

risiko terhadap kendaraan dan muatan. "Paling disayangkan adalah transporter yang sebenarnya cukup tahu tentang spesifikasi kendaraan tetapi nekat melanggar tonase," tambah Gani.

Keseriusan Hartono Gani mendesain kendaraan bervolume angkut besar telah ada sejak keluarnya rekomendasi masalah *overloading* jalan nasional Unit Kerja Presiden Bidang Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4) pada Agustus 2011. Salah satu isi rekomendasinya adalah penambahan jumlah sumbu untuk kendaraan yang bermuatan lebih. Saat itu Hartono Gani terlibat sebagai tim ahli di Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum.



Salah satu rekomendasi UKP4 adalah Heavy Cargo Truck diubah dari 6X4 menjadi 8X4 dan 10X4

Namun sayangnya, kata Gani, rekomendasi UKP4 tersebut setelah empat tahun berselang tidak ada realisasinya. Padahal rekomendasi itu sudah diteruskan untuk ditindaklanjuti ke beberapa kementerian, seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Perindustrian. Meski begitu, Hartono Gani tetap optimis terhadap solusi yang ditawarkannya atas masalah tersebut. Menurut pria kelahiran Padang itu, beberapa cara dan teknis terkait membesarkan volume angkut adalah sebagai berikut.

- Perbaiki mengoptimalkan *front over hang maximum* sebesar 47,5 persen baik untuk kendaraan *light cargo* dan bus. Cara tersebut juga bisa digunakan untuk *turning radius* selain memperbesar volume angkut.
- Memaksimalkan muatan sumbu terberat (MST) *front axle* kapasitas besar dan menambah *front axle* menjadi dua unit. Membuat beban maksimal *front axle* naik menjadi 7,5 ton sampai 9 ton. Di beberapa negara maju telah diterapkan pada truk 8X4 dan 10X4.
- Memakai komponen terkini, seperti *steering axle*, *air bag suspension*, dan *single wider tire* yang juga mampu menaikkan JBI (jumlah berat yang diizinkan).
- Melakukan perbaikan rem dengan menggunakan *full air*, *disc brake*, *anti rolling*, *anti blocking brake*, *automatic slack adjuster*, *engine brake*, dan *air bag suspension*.
- Menyesuaikan desain kendaraan pada jalan yang dilewati, seperti contoh berikut:
 - a. Pada jalan menanjak atau dataran tinggi menggunakan *engine power* besar, sementara untuk jalan datar masih bisa disiasati dengan perbandingan F.G.R. Agar efisien dalam penggunaan gigi besar disarankan menggunakan gigi *over drive*.
 - b. Pada jalan pegunungan yang berliku dan sempit menggunakan *engine power* besar dan *engine brake* ditunjang perbandingan gigi-gigi F.G.R

dan *turning radius*. Dalam memperpendek *turning radius* harus menghitung posisi dan penempatan *axle*, *weight* distribusi, dan *steering axle*. Kemudian baru menentukan *wheel base*.

- Jalan di Indonesia sebanyak 65 persen didominasi jalan kelas III yang memiliki muatan sumbu terberat (MST) hanya 8 ton dengan kendaraan berdimensi maksimal 9 meter dan lebar 2,1 meter ditunjang komponen berteknologi dapat memuat lebih banyak. Contoh, truk Medium HD 8X4 berdimensi 12 meter x 2,5 meter dengan kelas jalan II dapat memuat 300 persen lebih banyak. Sedangkan untuk kendaraan truk besar 10X4 berdimensi 12 meter x 2,5 meter dengan kelas jalan I dan II mampu memuat 250 persen lebih banyak.
- Program pengembangan desain kendaraan multisumbu sebagai berikut.
 - a. *Light Cargo Truck* Medium diubah dari 4X2 menjadi 6X2 dan 8X4. Perubahan ini mampu memperbesar daya angkut sangat besar, yakni 100 persen sampai 300 persen, tetapi tetap legal karena sesuai MST.
 - b. *Heavy Cargo Truck* diubah dari 6X4 menjadi 8X4 dan 10X4. Perubahan ini mampu memperbesar daya angkut sangat besar, yakni 100 persen sampai 300 persen dan cocok untuk angkutan berat.



HARTONO GANI
Founder PT Gemala Sarana Upaya



Amankah Pemakaian Ban Vulkanisir?

Teks: Citra D. Vresti Trisna dan Sigit Andriyono

Foto: Dokumentasi Dinas Perhubungan Jatim

Selain BBM, komponen yang menghabiskan biaya cukup tinggi di perusahaan angkutan barang adalah ban. Pengeluaran untuk komponen ini bisa mencapai 30%-35%. Hal ini membuat pertumbuhan perusahaan vulkanisir berkembang sangat pesat karena vulkanisir ban memungkinkan perusahaan angkutan memangkas anggaran untuk komponen ban dan mendapat keuntungan lebih.

Sebagian berpendapat bila penggunaan ban vulkanisir pada kendaraan itu aman. Meski begitu, pemakai ban vulkanisir harus memahami bila ban vulkanisir sangat berbeda dengan ban baru, terutama pada kualitasnya. "Ban vulkanisir sejauh ini aman dengan penggunaan yang tepat. Artinya, kalau dipakai dari pelabuhan ke kota itu tidak masalah. Kalau jarak tempuhnya jauh membuat usia ban vulkanisir sulit ditebak. Ban orisinal saja sulit ditebak apalagi ban vulkanisir," kata Bambang Widjanarko,

Independent TBR Tire Analyst.

Menurut Bambang, dalam hal keputusan penggunaan ban vulkanisir atau ban orisinal di kendaraan bergantung pada SOP masing-masing perusahaan. Menurut dia, ada perusahaan-perusahaan tertentu yang tidak memperbolehkan memakai ban vulkanisir demi keamanan, seperti halnya perusahaan pengangkut bahan bakar. "Selama ini boleh atau tidaknya penggunaan ban vulkanisir bagi kendaraan itu bukan

aturan dari pemerintah, tapi aturan pengguna jasa. Sekarang ada pabrik besi yang tidak memperbolehkan pemakaian ban vulkanisir," imbuh Bambang.

Terkait kualitas dan keamanan ban vulkanisir di Indonesia, Baharuddin Salim, Ketua Kamar Ban Indonesia mengungkapkan, bila selama 10 tahun terakhir ini kualitas ban vulkanisir makin menurun. Menurut dia, saat ini makin banyak pihak yang mengabaikan kelayakan ban untuk divulkanisir, mulai dengan

analisa casing yang layak divulkanisir sampai dengan tread/jenis karet yang akan ditempel pada casing.

Menurut Bahar, kualitas proses tidak ditentukan dari proses vulkanisir dingin maupun tipe vulkanisir proses panas. Hal yang harus diperhatikan sebelum ban divulkanisir adalah kelas casing dan tread. Bahar mengatakan, dalam vulkanisir terdapat kelas super, standar, dan kelas ekonomi. Sehingga untuk menentukan kualitas tidak bisa dilihat dari vulkanisir panas atau dingin, tapi dari casing atau bahan dasarnya dan telapaknya.

"Kelas super vulkanisir panas bisa juga lebih bagus daripada vulkanisir dingin. Saat ini hampir 80% ban vulkanisir dikerjakan secara home industry sehingga jika dilihat dari mesin dan peralatan yang kurang layak membuat home

industry tidak layak disebut sebagai pabrik vulkanisir. Mungkin hanya 20% perusahaan vulkanisir diproses secara modern dan terorganisir dengan baik," ungkap Bahar.

Menurut Bahar, mengenai kelayakan ban yang divulkanisir, beberapa perusahaan mempunyai standar dan kelasnya masing-masing. Bahar menyayangkan perusahaan vulkanisir yang mengabaikan kelayakan hanya karena tingginya permintaan pasar dan persaingan harga antara masing-masing perusahaan vulkanisir.

Kepala Produksi Badak Vulkanisir Syahiddan juga membenarkan apabila saat ini banyak customer nakal yang kerap tidak mengikuti aturan main dan standar yang telah ditetapkan oleh perusahaan vulkanisir. Menurut dia, selama ini

banyak customer memaksakan ban miliknya divulkanisir dengan alasan untuk menghemat anggaran tanpa melihat bila kondisi casing ban mereka sudah tidak layak untuk divulkanisir.

"Customer nakal yang tidak taat aturan memang ada. Tapi, biasanya kami sejak awal selalu memperingatkan dampak terburuknya apabila mereka tetap memaksakan. Kami tahu customer kami itu siapa saja. Kalau perusahaan mereka mengangkut barang berbahaya atau mengangkut penumpang, kami tidak menoleransi karena itu taruhannya nyawa," tegas Syahiddan.

DISHUB TILANG PENGGUNA BAN VULKANISIR

Penggunaan ban vulkanisir pada kendaraan bukan tanpa masalah. Selama ini dinas perhubungan selalu memberikan tilang kepada kendaraan yang terbukti memakai ban vulkanisir di bagian depan kendaraan. Alasannya, teknis dan keselamatan di jalan raya.

"Pelarangan penggunaan ban vulkanisir di bagian depan dilarang karena bagian depan terkait dengan sistem kemudi dan distribusi beban. Semakin besar muatan, ban semakin cepat panas, apalagi banyak mengerem. Semakin beban berlebih dan main rem maka ban cepat panas dan mudah mengelupas. Vulkanisir kan bekerja secara dinamis, kalau pabrikan kan statis," kata M. Chisjqi, Kepala Seksi Bimbingan Keselamatan Lalu Lintas Dishub dan LLAJ Jawa Timur.

Chisjqi menambahkan, meski tanpa muatan, penggunaan ban vulkanisir di bagian depan tetap menimbulkan masalah. Karena ketidaksengajaan sopir yang berkendara hingga memasuki badan jalan membuat vulkanisir ban cepat aus. Menurut Chisjqi, pelarangan tersebut sudah sesuai dengan KM 63 tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Layak Jalan.

"Kalau ban kanan pecah akan lari ke kanan, begitu juga dengan yang kiri. Semakin direm, beban lari ke depan semua. Tapi lain halnya bila ban vulkanisir dipasang di belakang. Masih tahan terhadap beban, apalagi ban dobel. Potensi kecelakaan vulkanisir di depan semakin tinggi, apalagi terus ngerem. Bisa lepas karetnya. Termasuk juga usia ban vulkanisir yang beda, bisa saja ban tahun 2000 diberi karet baru, tapi bisa saja sudah kadaluwarsa," imbuhnya.

REGULASI TERKAIT BAN KENDRAAN BERMOTOR

PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan	PASAL 16	Sistem roda-roda sebagaimana dimaksud dalam pasal 7 huruf e terdiri atas: Roda dan Sumbu roda. Roda seperti sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a terdiri atas pelek, ban bertekanan, dan sumbu atau gabungan sumbu roda. Ban bertekanan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus memiliki adhesi yang cukup, baik pada jalan kering atau jalan basah.
	PASAL 68	Kincup roda depan sebagaimana dimaksud dalam pasal 64 ayat (2) huruf e dengan batas toleransi lebih kurang 5 (lima) milimeter per meter (mm/m).
	PASAL 73	Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban sebagaimana dimaksud dalam pasal 64 ayat (2) huruf j untuk kedalaman alur ban tidak boleh kurang dari 1 (satu) milimeter.
UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.	PASAL 285	Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu mundur, lampu tanda batas dimensi badan kendaraan, lampu gandengan, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, kedalaman alur ban, kaca depan, spakbor, <i>bumper</i> , penggandengan, penempelan, atau penghapus kaca sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) <i>juncto</i> Pasal 48 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
KM Perhubungan No. 63 Tahun 1993 tentang Prasyarat Ambang Batas Layak Jalan.	PASAL 12	Kedalaman alur ban luar kendaraan bermotor ditentukan serendah-rendahnya 1,00 milimeter. Ketentuan sebagaimana ayat (1) diukur dari telapak ban paling tengah.

Sumber: Website Kementerian Perhubungan



Tilang di tempat jika terjadi pelanggaran

Bahar menilai, upaya penilangan pengguna ban vulkanisir di bagian depan sudah tepat. Menurut dia, penggunaan ban vulkanisir di bagian depan itu tidak tepat karena membuat kendaraan menjadi tidak nyaman dikemudikan. "Kebijakan tilang seharusnya menjadi upaya mengedukasi pemilik kendaraan dan pengendara serta memberikan buku panduan pemakaian ban yang benar untuk keselamatan berkendara. Karena tidak tepatnya pemakaian ban vulkanisir tidak hanya membahayakan pengemudi, tapi juga pengguna jalan lainnya," tegas Bahar.

Syahiddan juga sepakat dengan penilangan kendaraan yang memakai ban vulkanisir di bagian depan kendaraan. Menurut dia, ban vulkanisir seharusnya diletakkan di belakang untuk alasan keamanan dan tidak membahayakan keselamatan pengendara. "Kami selalu mengimbuai pada seluruh customer kami agar tidak memasang ban vulkanisir di depan," kata Syahiddan.

Menurut Bahar, regulasi terkait penggunaan ban vulkanisir sudah cukup jelas meski belum maksimal. Dukungan industri pabrik ban baru belum sampai memberikan solusi kepada perusahaan vulkanisir dan pemakai vulkanisir, sehingga semua berjalan sendiri-sendiri. "Sampai saat ini proses perbaikan dalam pemakaian ban vulkanisir masih berjalan ke arah yang lebih baik antara pemerintah, pengusaha angkutan, dan perusahaan vulkanisir. Jadi, semua pihak belajar dan mengevaluasi secara berkelanjutan agar memberikan keuntungan semua pihak," ujarnya.

Bambang menilai, permasalahan keamanan pada ban vulkanisir dapat diminimalisasi apabila terdapat standardisasi yang jelas pada pabrik vulkanisir. Selain itu, masalah yang paling



Operasi gabungan bersama pihak kepolisian untuk menertibkan pelanggaran angkutan di jalan

utama dari ban vulkanisir adalah kondisi casing sebelum divulkanisir. Menurut Bambang, untuk menilai kondisi casing ban sebelum divulkanisir bisa dilihat secara kasat mata (masa pakai ban) atau dari retak-retak ban akibat antioksidan pada ban menguap. Oleh karena itu, semua produk ban saat ini harus memenuhi standar energi saving (mengiritkan bahan bakar) dengan daya luncur dengan lebih baik dari ban teknologi sebelumnya; good retread ability, bisa divulkanisir; low noise (tidak bising), dan long miles (kilometer lebih panjang).

Menurut Bambang, di negara-negara Eropa dan Amerika juga banyak pabrik vulkanisir. Namun yang membedakan dengan di Indonesia adalah adanya kejelasan aturan baik terkait penggunaannya di jalan dan standar mutunya. "Kualitas dan hasil dari vulkanisir di Eropa dan Amerika mendekati ban orisinal. Berbeda dengan di Indonesia yang mengaku bila produk vulkanisir mereka mendekati ban orisinal tapi sejauh mana kualitas vulkanisir mereka, tidak bisa kita ketahui karena belum ada standar yang jelas," ujar Bambang.



Ada Syarat Mutu Ban Vulkanisir

Teks: Sigit Andriyono dan Citra D. Vresti Trisna
Foto : Giovanni Versandi



Amir Njoto,

Owner Satrya Motor Acmi Tyre

Vulkanisir menjadi alternatif pengusaha angkutan barang untuk menekan biaya operasional perusahaan. Soerjono, Dirjen Industri Unggulan Berbasis Teknologi, Direktorat Industri Alat Transportasi Darat Kementerian Perindustrian mengatakan, ban vulkanisir tidak seperti vulkanisir zaman dulu yang abal-abal. "Ada teknologi vulkanisir yang sama dengan ban baru dan itu harus jelas *lifetime*-nya, mengikuti prosedur jumlah muatan, dan uji standar ban. Tetapi kalau tidak ia akan cepat aus," jelasnya.

Mendukung pendapat Soerjono, Tuti Rahayu Direktur Industri Kimia Hilir Kementerian Perindustrian

mengatakan, produk ban vulkanisir memiliki dasar SNI wajib yang harus dipenuhi. SNI untuk ban vulkanisir adalah SNI 3768-2013. Standar ini menetapkan syarat mutu ban vulkanisir yang digunakan untuk mobil penumpang, truk dan bus, truk ringan dan sepeda motor. SNI wajib yang ditetapkan menggunakan dokumen acuan yang sangat diperlukan untuk penerapan SNI ini, yaitu SNI 0098:2012, ban mobil penumpang; SNI 0099:2012, ban truk dan bus; SNI 0100:2012, ban truk ringan, dan SNI 0101:2012, ban sepeda motor.

Syarat mutu pada ban vulkanisir meliputi sifat yang tampak

seperti kecacatan produk, maupun pemenuhan syarat mutu sesuai SNI terkait dimensi, penunjuk keausan telapak, *bead unseating*, *breaking energy*, dan ketahanan ban pada berbagai beban. Ban vulkanisir dinyatakan lulus uji jika memenuhi semua persyaratan mutu tersebut. Untuk penanda produk, setiap ban vulkanisir harus mengikuti standar yang telah diberi tanda dengan jelas, sekurang-kurangnya meliputi vulkanisir ke berapa; kode produksi vulkanisir (dalam bentuk minggu, tahun), dan identitas perusahaan vulkanisir.

Vulkanisir Hemat sampai 50 Persen



Dengan ban vulkanisir, biaya operasional perusahaan dapat dihemat. Wijoyo Arya, pengusaha angkutan petikemas menyatakan, penghematan biaya dengan pemakaian ban vulkanisir bisa sekitar 30 persen sampai 50 persen daripada ban baru. "Saya beli ban tidak mungkin beli satu, misalnya untuk *tractor head*. Saya harus beli 11 ban termasuk cadangan. Biaya tinggi jika menggunakan ban baru. Jika saya bandingkan dengan biaya *service* mesin, satu tahun saja tidak sampai menghabiskan uang seperti beli ban baru," jelasnya.

Menurut Arya, biaya membeli ban baru jika dihitung hampir dua kali lipat biaya perawatan rutin mesin truk. Untuk menutupi biaya itu, perusahaannya harus mendapatkan DO yang lebih banyak. Dalam situasi yang tidak mendukung seperti sekarang, Arya memilih menggunakan ban vulkanisir untuk trailernya karena memang bisa lebih hemat. Ia juga tidak sembarang memilih perusahaan ban vulkanisir. "Saya sempat tiga kali ganti merek ban vulkanisir untuk menemukan

produk yang cocok dengan trayek saya. Saya rela ganti merek demi menjaga performa truk saat pengiriman" katanya.

Toni Imron dari PT Gelang Bumi Logistik, juga menggunakan ban vulkanisir untuk truk kargonya. "Saya paham, trayek jelek dengan kondisi permukaan jalan yang kasar, bukan malah membuat ban tipis tetapi ban bisa meledak setiap saat. Jadi sepertinya percuma saya pakai ban orisinal, jalan sebentar bisa meledak. Dengan ban vulkanisir, biayanya lebih ringan" katanya.

Menurut Toni, setiap produsen membuat ban dengan kondisi hampir sama, yang membedakan adalah karet dasar untuk mendukung beban. "Seperti halnya pada balap MotoGP yang menggunakan ban dengan merek sama tetapi tingkat kekerasan yang berbeda," imbuhnya. Sebagai perusahaan ekspedisi *general cargo*, ia paham biaya yang harus disiapkan adalah untuk biaya BBM, perawatan kendaraan, dan ban. Perbandingan biaya perawatan dan membeli ban baru, bisa lebih besar. Ia memahami angkutannya merupakan

transportasi jarak jauh yang membutuhkan performa ban tangguh untuk jarak tempuh lintas provinsi, dan hal tersebut membutuhkan kinerja kendaraan yang maksimal. Toni selalu memperhatikan kondisi mesin dan ban.

Menggunakan ban vulkanisir adalah salah satu cara yang paling jelas untuk menurunkan biaya penggunaan ban. Produsen ban vulkanisir bersikeras mencapai target performa produk bebas klaim dalam beberapa tahun terakhir, dengan penggunaan peralatan berteknologi tinggi.

Salah satu contohnya adalah, Amir Njoto, *owner* Satrya Motor Acmi Tyre sudah mulai usaha ban vulkanisir sejak tahun 1987. Kala itu masih perusahaan kecil dengan produk hanya satu jenis ban. "Pemain lokal hanya menggunakan proses manual, dengan alat terbatas. Semua orang juga tahu kalau alatnya kurang bagus, hasil vulkanisir juga jelek," katanya. Sekarang perusahaan Amir sudah berkembang semua peralatan menggunakan mesin yang terpadu.

Berbicara tantangan, Amir



Proses pembuatan ban vulkanisir



Kondisi casing menjadi hal penting diperhatikan sebelum ban divulkanisir

mencoba mengulas perjalanannya. "Dulu mengenalkan ban vulkanisir pada klien masih mudah karena keunggulan ban ini adalah mengurangi biaya. Saya paham ban adalah pengeluaran terbesar dari daftar *service* kendaraan niaga, selain BBM. Ban memiliki *lifetime* yang pasti. Tetapi sekarang, persaingan lebih kompetitif karena banyak pemain," katanya.

Ia menambahkan, pemain kecil cukup membeli satu alat pres dengan satu ukuran saja sudah bisa produksi. Tetapi jika sudah skala pabrikan perlu beberapa mesin pendukung lain untuk bekerja. Pabrik harus bisa menyediakan ukuran ban mulai dari ukuran kecil hingga besar.

Berbicara standar material ban vulkanisir, Amir mengatakan tergantung dari pabriknya sendiri. "Standar karet ban memang sama dan kira-kira semua sama seperti itu. Kalau saya memiliki tiga merek dan ke semuanya memiliki *grade* yang berbeda. Jika *customer* ingin menggunakan yang bagus, tentu memilih *grade* yang paling atas. Karet untuk vulkanisir dengan karet ban adalah sama. Jika pemerintah menetapkan material standar ban vulkanisir, pemain kecil akan tumbang semua," katanya.

Jaminan produk tidak akan lepas diberikan kepada *customer* Amir. Tetapi jika ingin lebih hemat, perusahaan harus memberikan edukasi kepada sopir untuk penanganan ban vulkanisir. "Ban jika angin dan muatan dijaga serta perilaku pengemudi bagus, bisa sampai lima kali vulkanisir, berapa biaya itu yang bisa dihemat? Kesadaran menjaga ban harus ditumbuhkan," tambahnya.

Sementara itu, Drs. Mardjani, pakar geometri kendaraan berpesan kepada pengusaha agar sebelum memilih produk ban vulkanisir, hendaknya sudah mempertimbangkan faktor keselamatan selain ekonomis. "Dalam hal ini memang ada ban yang dari pabrik memiliki rekomendasi vulkanisir beberapa kali. Artinya, produk itu boleh divulkanisir. Ban orisinal saat dicek ketika *spooring* menunjukkan angka pasti tetapi kalau ban vulkanisir angkanya bisa bias, karena sudah menggunakan lapisan karet berbeda di luar pabrik aslinya dan karet tersebut ditempel dengan sistem pengeleman tertentu. *Unbalance*-nya sangat tinggi" katanya. Perusahaan transportasi tentu saja tidak ingin memberikan layanan buruk kepada pengguna jasa hanya karena tidak bijak memilih ban.

Proses SNI

Standar ban dari pabrik vulkanisir harus seragam dan berlaku wajib bagi pabrikan. Bagaimana standar itu dibuat, Soerjono menjelaskan alur pengajuannya. Pertama direktorat terkait mengajukan SNI yang nanti diajukan ke Badan Standar Nasional (BSN). BSN akan membentuk kelompok kerja profesional yang anggotanya adalah asosiasi, pelaku bisnis, kementerian terkait dan pakar. "Mereka inilah yang membahas standar acuan. Ada tiga cara yang biasa digunakan untuk mengeluarkan SNI. *Full adoption*, yaitu langsung mengadosi terhadap acuan SNI yang sudah ada. Lalu modifikasi SNI, standar yang dipakai diambil sebagian dan menambahkan *rule* baru di dalamnya serta membuang standar yang tidak diadopsi. Terakhir, yaitu mengeluarkan SNI sendiri dari hasil kesepakatan kelompok kerja," jelasnya.

Setelah SNI dirangkul diajukan lagi kepada BSN. SNI ini wajib disidangkan sampai ada keputusan, selanjutnya dinomorkan sebagai SNI. Sampai pada tahap ini, jika ingin diimplementasikan

harus memberitahukan ke World Trade Organization. "SNI tidak mendapat sanggahan, baru itu menjadi SNI wajib sehingga pabrikan di Indonesia harus mengaju pada ketentuan tersebut. Kemenperin sangat berhati-hati dalam menerapkan SNI, apakah ini kontraproduktif dengan industri dalam negeri atau tidak. Jika bermasalah, industri dalam negeri yang akan kalah, akhirnya yang terjadi produk impor akan masuk," katanya. Setelah ada SNI wajib, menteri akan menetapkan itu sebagai aturan. Pesan Soerjono, ban vulkanisir adalah ban lama yang diberi *casing* baru, aturan penggunaannya harus diikuti.

Penggunaan ban sebagai prasyarat teknis dan laik jalan sudah diatur dalam UU 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP 55 tahun 2012 tentang Kendaraan dan KM Perhubungan 63 Tahun 1993 tentang Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Kereta Gandengan, Kereta Tempelan, Karoseri dan Bak Muatan serta Komponen – Komponennya.



STRATEGI RANTAI PASOK

OLEH: SETIJADI

CHAIRMAN SUPPLY CHAIN INDONESIA (SCI)

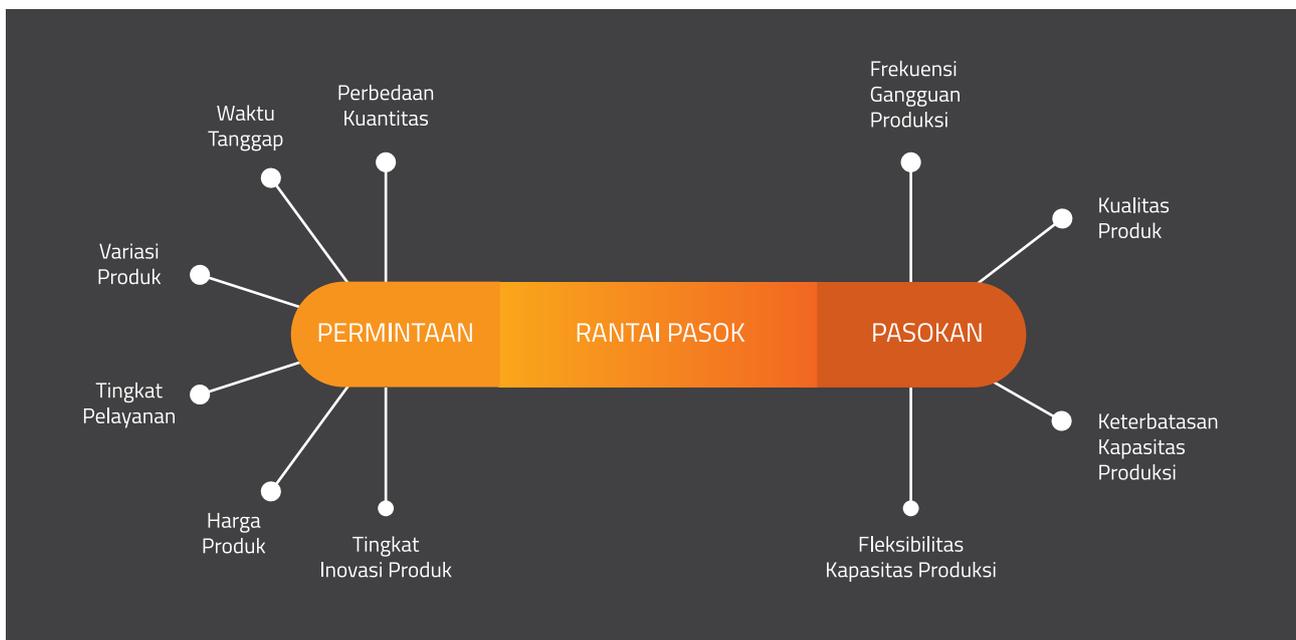
Rantai pasok mempunyai karakteristik khusus, terutama karena adanya ketidakpastian (*uncertainty*) di dalamnya. Ketidakpastian ini disebabkan oleh berbagai faktor, baik dari aspek permintaan (*demand*) maupun aspek pasokan (*supply*).

Aspek permintaan memengaruhi rantai pasok antara lain oleh faktor-

faktor perbedaan kuantitas, waktu tanggap (*response time*), variasi produk, tingkat pelayanan (*service level*), harga produk, dan tingkat inovasi produk. Dalam pasokan juga terjadi ketidakpastian yang disebabkan oleh faktor-faktor frekuensi gangguan fasilitas produksi, kualitas produk, keterbatasan

kapasitas produksi, dan fleksibilitas kapasitas produksi.

Rantai pasok menghubungkan antara permintaan dan pasokan berikut atribut-atributnya masing-masing tersebut seperti diilustrasikan pada gambar di berikut ini.



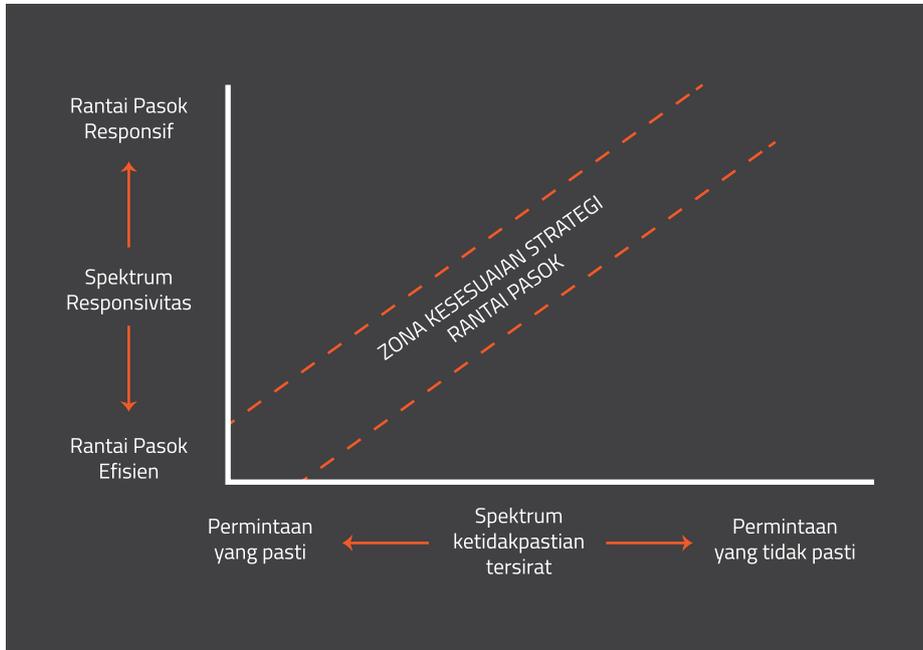
Rantai Pasok sebagai Penghubung Permintaan dan Pasokan dengan Berbagai Atributnya Masing-masing

Ketidakpastian permintaan bervariasi dari tingkat ketidakpastian yang rendah sampai yang tinggi. Demikian pula pada ketidakpastian pasokan. Penerapan SCM diharapkan dapat mengantisipasi atau mengelola ketidakpastian tersebut. Pengelolaan bisa dilakukan dari sisi pasokan

maupun permintaan, walaupun pada praktiknya lebih banyak dari sisi pasokan. Penerapan SCM ini dilakukan dengan memilih dan menggunakan strategi yang tepat.

Strategi rantai pasok dapat dikembangkan dengan mempertimbangkan spektrum

ketidakpastian tersebut, seperti ditunjukkan pada bagan di bawah ini. Berdasarkan spektrum itu, secara umum dapat dikembangkan strategi rantai pasok yang efisien untuk permintaan yang pasti dan rantai pasok yang responsif untuk permintaan yang tidak pasti.



Peta Kesesuaian Strategi Rantai Pasok (Sumber: Chopra & Meindl, 2010)

Rantai pasok yang efisien dan rantai pasok yang responsif dapat dibedakan berdasarkan tujuan utama, strategi perancangan produk, strategi penetapan harga, strategi manufaktur, strategi persediaan, strategi *lead time*, dan strategi pemasoknya; seperti tercantum pada bagan di bawah ini.

	RANTAI PASOK EFISIEN	RANTAI PASOK RESPONSIF
Tujuan utama	Memasok permintaan dengan biaya terendah	Menanggapi permintaan secara tepat
Strategi perancangan produk	Memaksimalkan kinerja dengan biaya produk minimum	Membuat modularitas yang memungkinkan pengaturan diferensiasi produk
Strategi penetapan harga	Menurunkan margin karena harga merupakan penghela utama pelanggan	Meningkatkan margin karena harga bukan penghela utama pelanggan
Strategi manufaktur	Menurunkan biaya melalui utilisasi yang tinggi	Menjaga fleksibilitas kapasitas sebagai cadangan untuk mengatasi ketidakpastian permintaan/pasokan
Strategi persediaan	Meminimalkan persediaan untuk menurunkan biaya	Menjaga persediaan cadangan untuk menyesuaikan dengan ketidakpastian permintaan/pasokan
Strategi lead time	Mengurangi, tetapi tanpa menambah biaya	Mengurangi secara agresif, walaupun biaya signifikan
Strategi pemasok	Memilih berdasarkan biaya dan kualitas	Memilih berdasarkan biaya, fleksibilitas, reliabilitas, dan kualitas

Rantai Pasok Efisien dan Rantai Pasok Responsif (Sumber: Chopra & Meindl, 2010)



SETIJADI

Chairman
Supply Chain Indonesia

Rantai pasok efisien terutama digunakan untuk produk atau komoditas dengan permintaan yang pasti, misalnya bahan-bahan kebutuhan pokok, seperti beras, tepung terigu, air mineral, dan sebagainya. Permintaan produk atau komoditas ini relatif pasti atau stabil karena jumlah pelanggan dan volume permintaannya relatif tetap.

Selain itu, pada kelompok produk atau komoditas ini, tingkat perubahan atau inovasinya relatif rendah. Harga kelompok produk atau komoditas ini relatif murah dan memberikan margin yang relatif kecil.

Tujuan utama

Berdasarkan karakteristik produk atau komoditas yang ditanganinya, tujuan utama rantai pasok efisien adalah memasok permintaan dengan biaya terendah. Harga produk dan komoditas yang murah dan margin yang relatif kecil mengharuskan rantai pasok agar efisien.

Strategi perancangan produk

Produk dengan harga yang murah mengharuskan strategi perancangan produk dilakukan untuk memaksimalkan kinerja dengan biaya produk minimum.

Strategi penetapan harga

Pada produk atau komoditas kelompok ini, harga merupakan penghela (*driver*) utama bagi pelanggan. Pelanggan sangat terpengaruh dengan harga dan perubahan harga produk dan komoditas ini sehingga strategi penetapan harga dilakukan dengan menurunkan margin.

Strategi manufaktur

Karakteristik harga produk kelompok ini berpengaruh pula terhadap strategi manufaktur yang digunakan. Upaya mencapai efisiensi dilakukan dengan menurunkan biaya melalui utilisasi yang tinggi. Utilisasi mesin-mesin produksi, misalnya, berdampak terhadap penurunan biaya satuan produksi, sehingga akan meningkatkan efisiensi proses manufaktur maupun rantai pasok secara keseluruhan.

Strategi persediaan

Tingkat persediaan yang tinggi akan berdampak terhadap peningkatan biaya modal, biaya penyimpanan dan penanganan produk, risiko kerusakan dan kehilangan produk, dan sebagainya. Pada rantai pasok yang efisien, upaya penurunan biaya dilakukan dengan meminimalkan persediaan.

Strategi *lead time*

Salah satu strategi peningkatan kinerja rantai pasok adalah pengurangan *lead time*. Upaya pengurangan *lead time* dilakukan dengan berbagai cara, baik yang bersifat administratif maupun teknis. Pada rantai pasok efisien, upaya mengurangi *lead time* juga dilakukan tetapi dengan menghindari penambahan biaya.

Strategi pemasok

Padarantai pasok yang efisien, pemilihan pemasok dilakukan berdasarkan biaya dan kualitas. Biaya sangat dipertimbangkan karena harga produk akhir yang relatif murah dan margin yang kecil.

RANTAI PASOK RESPONSIF

Rantai pasok responsif mengutamakan kecepatan dalam menanggapi permintaan maupun perubahannya. Rantai pasok jenis ini terutama digunakan untuk produk atau komoditas dengan permintaan dengan ketidakpastian yang relatif tinggi. Rantai pasok jenis ini terutama menangani produk-produk inovatif, seperti telepon seluler (*handphone*), *fashion*, otomotif, dan sebagainya.

Selain karena perubahan produk yang cepat, kecepatan rantai pasok diperlukan juga diperlukan karena

tingkat persaingan produk yang tinggi. Permintaan produk ini relatif berubah-ubah, baik jumlah pelanggan maupun volume permintaannya.

Harga kelompok produk ini relatif mahal dan memberikan margin yang relatif besar sehingga memungkinkan rantai pasok untuk memberikan responsivitas yang dibutuhkan.

Tujuan utama

Sesuai dengan karakteristik produk yang ditangani, tujuan utama rantai pasok responsif adalah untuk menanggapi permintaan berikut perubahannya secara cepat.

Strategi perancangan produk

Strategi perancangan produk pada rantai pasok jenis ini adalah membuat modularitas produk. Setiap produk dirancang terdiri atas beberapa bagian (modul-modul) yang bisa disusun (dikombinasikan) menjadi beberapa jenis produk. Modularitas ini memungkinkan pengaturan diferensiasi produk sehingga rantai pasok bisa segera memenuhi variasi produk yang diminta pelanggan.

Strategi penetapan harga

Produk yang ditangani oleh rantai pasok jenis ini merupakan produk-produk dengan harga yang relatif mahal. Bagi pelanggan produk-produk ini, harga bukan penghela (*driver*) utama sehingga memungkinkan rantai pasok untuk meningkatkan margin.

Strategi manufaktur

Ketidakpastian permintaan/pasokan harus diantisipasi oleh para pelaku dalam suatu rantai pasok, termasuk pihak manufaktur. Strategi yang perlu dilakukan oleh manufaktur adalah menjaga fleksibilitas kapasitas sebagai cadangan untuk mengantisipasi ketidakpastian, baik dalam permintaan maupun pasokan.

Strategi persediaan

Ketidakpastian permintaan/pasokan pada rantai pasok jenis ini harus diantisipasi dengan tingkat persediaan cadangan (*buffer*) yang relatif tinggi sehingga rantai pasok dapat menyesuaikan dengan perubahan yang terjadi, baik perubahan permintaan maupun pasokan.

Strategi *lead time*

Upaya pengurangan *lead time* yang dilakukan dengan berbagai cara memerlukan biaya tambahan. Dalam transportasi, misalnya, pengurangan *lead time* dapat dilakukan dengan mengganti moda yang digunakan. Pada rantai pasok jenis ini, upaya pengurangan *lead time* dilakukan secara agresif, bahkan dengan cara yang membutuhkan biaya tambahan secara signifikan.

Strategi pemasok

Pada rantai pasok yang efisien, pemilihan pemasok dilakukan berdasarkan berdasarkan biaya, fleksibilitas, reliabilitas, dan kualitas. Fleksibilitas dan reliabilitas sangat penting untuk menjamin responsivitas rantai pasok jenis ini.



Memahami *Fleet Management*

Secara umum, tidak ada perbedaan yang mendasar dalam memahami pengertian antara *fleet management* dengan *transport management*. Dalam beberapa literatur atau *text book* buku-buku asing dan buku-buku lokal dijelaskan bahwa *transport management* adalah proses perpindahan barang atau orang dari satu tempat ke tempat lainnya atau dari satu titik ke titik lainnya untuk mendapatkan nilai tambah atau *value added* baik secara nilai uang maupun nilai waktu.

Dalam proses perkembangannya, pola pengelolaan dan pengertian dari *transport management* itu dihubungkan dengan pengelolaan orang atau barang dan pengelolaan informasi atau pengelolaan sistem. Jadi pada saat kita bicara *transport management*, maka kita sudah bicara tentang orang atau barang, sarana transportasi, dan *information and communication technology* (ICT) dalam pengelolaannya.

Fleet management banyak diterjemahkan ke dalam "manajemen yang digunakan untuk mengelola *fleet*" sedangkan secara artikulasi bahasa *fleet* sama dengan *transport*. Jadi *fleet management* adalah manajemen yang secara khusus digunakan untuk mengelola transportasi atau *fleet*. Yang menjadi perbedaan mendasar antara *transport* dan *fleet* terletak pada cakupan jenis transportasi yang dikelompokkan ke dalam *transport* dan *fleet*. Kembali kepada pengertian di awal, bahwa transportasi bicara angkutan barang dan penumpang sehingga ruang lingkup dan jenis atau moda yang dapat dikelompokkan ke dalam transportasi adalah sebagai berikut.

Semua jenis truk untuk angkutan barang dari mulai light truck/truk ringan sampai truk untuk angkutan berat maupun angkutan khusus.

Semua jenis bus untuk angkutan penumpang dari yang kecil maupun yang besar.

Semua jenis transportasi udara untuk penumpang dan barang.

Transportasi kapal laut untuk penumpang dan barang.

Transportasi kereta api untuk barang dan penumpang.

Sedang dalam *fleet management* termasuk kepada pengelolaan sepeda motor sebagai bagian dari *fleet management*, sehingga menjadi sangat jelas bahwa aspek dari *fleet management* lebih sempit dibandingkan dengan transportasi, di mana *fleet management* hanya mengelola transportasi barang dan penumpang khusus dengan moda darat termasuk pengelolaan sepeda motor.

ASPEK DALAM FLEET MANAGEMENT

Secara umum pada saat kita membahas *fleet management*, kita akan membahas minimal tujuh aspek atau lebih kenal dengan nama tujuh *pilar fleet management*, yaitu:

- Driver Management.
- Maintenance Management.
- Ordering Management.
- Routing atau Scheduling Management.
- Customer Service.
- Finance
- Safety (SHE), dan
- Operation Management.



Sugi Purnoto
Direktur PT Inprase Group

DRIVER MANAGEMENT

Bicara pengelolaan *fleet*, tidak akan bisa kita lepaskan dari bicara tentang pengemudi atau *driver*, dari mulai pengemudi untuk sepeda motor sampai pengemudi pada truk atau bus yang menjadi bagian dari *fleet management*.

Dalam *driver management* kita harus mulai dari proses *recruitment driver*, *training driver* sampai kepada pengelolaan *driver* yang baik sesuai dengan standar yang sudah kita tetapkan. Kesuksesan atau kegagalan dalam mengelola *fleet* kita, lebih dari 50% akan dipengaruhi oleh keterampilan dan perilaku *driver* pada saat di jalan atau pada saat melayani *customer*. Bagaimana kita mendapatkan *driver* yang baik, semua ditentukan dari keberhasilan atau kegagalan kita dalam melakukan *recruitment driver*.

Pada umumnya, sopir dapat kita kelompokkan dalam empat kwadran jenis *driver*, sebagai berikut.

DOMBA	SERIGALA BERBULU DOMBA
DOMBA BERBULU SERIGALA	SERIGALA

Semua perusahaan *fleet* mengharapkan atau menargetkan dalam melakukan rekrutmen itu langsung mendapatkan *driver* dengan kategori domba, tetapi dalam kenyataannya tidak jarang justru mendapatkan yang jenis serigala atau domba berbulu serigala atau malah sebaliknya yang paling berbahaya, yaitu serigala berbulu domba. *Driver* kategori ini kelihatan sangat patuh dan taat pada saat di dalam lingkungan perusahaan, tetapi begitu keluar dari lingkungan perusahaan akan menjadi serigala yang sangat membahayakan perusahaan itu sendiri.



MEMAKNAI KONSEP POROS MARITIM DAN TOL LAUT

Sebuah Catatan Atas Rencana Strategis Pengembangan Sektor Logistik Nasional

Oleh: Dr. Nofrisel, S.E., M.M., CSLP

Konsep tol laut merupakan bagian dari Rencana Strategis Kabinet Presiden Jokowi, yang secara substansial mengandung pengertian “terkoneksinya armada kapal-kapal besar yang secara reguler berlayar melayani angkutan logistik dari Ujung Barat Indonesia ke Ujung Timur, dan atau sebaliknya”. Konsep ini tentu sangat menarik perhatian komunitas logistik, yang sudah cukup lama merindukan *actions* nyata untuk perbaikan sektor logistik nasional, yang (mungkin) disikapi secara pro dan kontra. Pro dan kontra ini sangat



lumrah, bahkan di antara sesama komunitas logistik nasional pun bisa tidak sependapat, apalagi jika yang memberikan komentar adalah orang-orang yang tidak memiliki latar belakang memadai di bidang logistik, baik sebagai akademisi, *business practices* atau pun sekadar pengamat. Tulisan ini dimaksudkan

untuk memberikan salah satu perspektif bagaimana kira-kira kita memaknai *Konsep Tol Laut* ini secara proporsional, dengan tujuan utama dapat menjadi salah satu referensi dalam penyusunan kebijakan nasional di sektor logistik di masa depan.

FILOSOFI TRI SAKTI DAN NAWACITA

Sewaktu pengumuman kabinet setahun yang lalu, Presiden Jokowi telah memberi label kabinetnya sebagai Kabinet Kerja, yang penamaan ini dilandasi oleh nilai-nilai yang terkandung dalam “filosofi Tri Sakti”. Filosofi Tri Sakti pertama kali dicetuskan oleh Presiden pertama RI Soekarno pada sebuah pidato tahun 1963, yang intinya adalah bahwa Indonesia harus *berdaulat secara politik, berdikari secara ekonomi, dan berkepribadian secara sosial budaya*. Di samping filosofi Tri Sakti, program kerja Kabinet Presiden Jokowi dijabarkan dalam sembilan butir program yang disebut dengan *Nawacita*. Program ini digagas untuk menunjukkan prioritas jalan perubahan menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan. Berikut inti dari sembilan program tersebut yang dikutip dari situs www.kpu.go.id.

- 1 Menghadirkan kembali negara untuk melindungi segenap bangsa dan memberikan rasa aman pada seluruh warga negara, melalui politik luar negeri bebas aktif, keamanan nasional yang terpercaya dan pembangunan pertahanan negara Tri Matra terpadu yang dilandasi kepentingan nasional dan memperkuat jati diri sebagai negara maritim.
- 2 Membuat pemerintah tidak absen dengan membangun tata kelola pemerintahan yang bersih, efektif, demokratis, dan terpercaya, dengan memberikan prioritas pada upaya memulihkan kepercayaan publik pada institusi-institusi demokrasi dengan melanjutkan konsolidasi demokrasi melalui reformasi sistem kepartaian, pemilu, dan lembaga perwakilan.
- 3 Membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan.

- 4 Menolak negara lemah dengan melakukan reformasi sistem dan penegakan hukum yang bebas korupsi, bermartabat, dan terpercaya.
- 5 Meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia melalui peningkatan kualitas pendidikan dan pelatihan dengan program "Indonesia Pintar"; serta peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan program "Indonesia Kerja" dan "Indonesia Sejahtera" dengan mendorong *land reform* dan program kepemilikan tanah seluas sembilan hektare, program rumah kampung deret atau rumah susun murah yang disubsidi serta jaminan sosial untuk rakyat di tahun 2019.
- 6 Meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional sehingga bangsa Indonesia bisa maju dan bangkit bersama bangsa-bangsa Asia lainnya.
- 7 Mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik.
- 8 Melakukan revolusi karakter bangsa melalui kebijakan penataan kembali kurikulum pendidikan nasional dengan mengedepankan aspek pendidikan kewarganegaraan, yang menempatkan secara proporsional aspek pendidikan, seperti pengajaran sejarah pembentukan bangsa, nilai-nilai patriotisme dan cinta Tanah Air, semangat bela negara dan budi pekerti di dalam kurikulum pendidikan Indonesia.
- 9 Memperteguh kebhinnekaan dan memperkuat restorasi sosial Indonesia melalui kebijakan memperkuat pendidikan kebhinnekaan dan menciptakan ruang-ruang dialog antarwarga.

Berdasarkan kedua hal tersebut – Filosofi *Tri Sakti* dan *Nawacita*, Indonesia di bawah kepemimpinan Presiden Jokowi berharap dapat merintis jalan perubahan yang signifikan bagi kemajuan bangsa. Khusus untuk pengembangan *Konsep Tol Laut* dipandang sebagai salah satu manifestasi dari usaha membangun kemandirian ekonomi dan perwujudan dari konsep negara maritim sebagaimana *Nawacita* butir-1.

KONSEP POROS MARITIM DAN TOL LAUT

Sejak konsep *Poros Maritim Dunia* didengungkan, harus diakui definisi dan aplikasinya tidak jelas. Walaupun konsep tersebut telah dijabarkan ke dalam lima pilar - *Budaya Maritim, Ekonomi Maritim, Konektivitas Maritim, Diplomasi Maritim, dan Keamanan Maritim* - namun dalam praktiknya penjabarannya masih mengambang sehingga memicu misinterpretasi. Terlepas dari bagaimana pun konsep *Poros Maritim Dunia* dipahami, yang pasti hari ini kita menyaksikan konsep tersebut

hanya terfokus pada pilar ke-2 (Ekonomi Maritim) dan pilar ke-3 (Konektivitas Maritim). Gempita pembangunan *tol laut* adalah salah satunya. Sementara, ketiga pilar Poros Maritim Dunia yang lain, yaitu Budaya Maritim, Diplomasi Maritim, dan Keamanan Maritim masih belum jelas ke mana arahnya (Suropati, 2015).

Apa sesungguhnya esensi dari *Poros Maritim Dunia*? Untuk memahaminya berikut saya kutip sebagian pidato Presiden Jokowi saat menghadiri Konferensi Tingkat

Tinggi Asia Timur di Myanmar. Presiden mengatakan bahwa "*bagi Indonesia, KTT Asia Timur berperan penting bagi keamanan, stabilitas, dan kemakmuran ekonomi di kawasan. Oleh karena itu, saya*

memilih forum ini untuk menyampaikan gagasan saya tentang Indonesia sebagai poros maritim dunia, harapan saya tentang peran KTT Asia Timur ke depan." Jokowi bahkan menjabarkan, demi mencapai cita-citanya, Indonesia memiliki lima

Lanjutan Konsep Poros Maritim dan Tol laut

pilar pendukung. Pilar-pilar ini dapat terwujud ketika Indonesia mulai membangun kembali budaya maritim, menjaga dan mengelola sumber daya laut, memberi prioritas pada pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim, mengajak semua mitra-mitra Indonesia untuk bekerja sama di bidang kelautan dan menjalankan kewajiban membangun kekuatan pertahanan maritim. *"Cita-cita dan agenda tersebut akan menjadi fokus Indonesia di abad ke-21. Indonesia akan menjadi poros maritim dunia, kekuatan yang mengarungi dua samudera, sebagai bangsa bahari yang sejahtera dan berwibawa."* Dengan demikian, dalam konteks keekonomian konsep *poros maritim dunia* dapat dimaknai sebagai *positioning* Indonesia dalam memainkan peran strategis untuk *globally connected* dengan maritim sebagai basisnya.

Gagasan terbesar menuju poros maritim dunia adalah dengan membangun tol laut. Tol laut bukanlah jalan aspal di atas laut. Melainkan, sistem jalur distribusi logistik menggunakan angkutan kapal barang dengan rute terjadwal dari ujung barat hingga timur dan dari utara ke selatan Indonesia (Republika, 2014). Untuk menjadikan Indonesia sebagai poros maritim dunia melalui konsep tol laut, pemerintah sudah menyusun rencana pembangunan melalui Rencana Jangka Menengah Pembangunan Nasional (RPJMN)

2014-2019. Berdasarkan draf RPJMN yang diterima Republika, pemerintah akan melakukan pembangunan dan pengembangan 24 pelabuhan strategis yang terintegrasi dalam konsep tol laut. Sebanyak 24 pelabuhan tersebut adalah pelabuhan Banda Aceh, Belawan, Kuala Tanjung, Dumai, Batam, Padang, Pangkal Pinang, Pelabuhan Panjang, Tanjung Priok, Cilacap, Tanjung Perak, Lombok, Kupang, Pontianak, Palangkaraya, Banjarmasin, Maloy, Makassar, Bitung, Halmahera, Ambon, Sorong, Merauke, dan Jayapura. Pembangunan 24 pelabuhan tersebut membutuhkan biaya Rp 243,696 triliun. Itu termasuk pengerukan, pengembangan terminal kontainer, serta lahannya.

Selain itu, pemerintah juga akan melakukan pengadaan kapal, seperti kapal kontainer, kapal barang perintis, kapal patroli, revitalisasi industri galangan kapal, pengembangan pelabuhan nonkomersial, pengembangan transportasi multimoda untuk mencapai pelabuhan, hingga meningkatkan sistem keamanan laut. Total anggaran yang dibutuhkan untuk mewujudkan tol laut sebesar Rp 699 triliun. Menurut Menteri Bappenas, Andrinof Chaniago *"itu semua menjadi prioritas untuk mendukung visi poros maritim. Indonesia adalah negara yang dua per tiga wilayahnya merupakan lautan. Kita punya potensi besar menjadi*

poros maritim dunia." Dalam konsep sementara tol laut, pemerintah ingin membatasi keterlibatan kapal asing dalam pendistribusian logistik. Pemerintah hanya akan membuka dua pelabuhan bagi kapal asing di dua pelabuhan hub-internasional, yakni Pelabuhan Kuala Tanjung dan Bitung, yang sejalan dengan Perpres No. 32/2011 dan Perpres No. 26/2012. Dari kedua pelabuhan tersebut, perjalanan kargo akan diteruskan perusahaan pelayaran nasional kepada enam pelabuhan utama. Keenam pelabuhan itu, Pelabuhan Tanjung Priok, Belawan, Sorong, Tanjung Perak, Batam, dan Makassar. Rencananya, pelabuhan itu akan dilalui kapal-kapal besar berbobot 3.000 TEUs hingga 10 ribu TEUs. Keenam pelabuhan utama itu pun akan mendapat prioritas pembangunan. Hal ini karena rata-rata pelabuhan di Tanah Air hanya memiliki kedalaman sembilan hingga 12 meter, sehingga hanya bisa disinggahi kapal maksimal berbobot 1.100 TEUs. Pengerukan pelabuhan akan dilakukan hingga kedalaman 20-24 meter. Selain itu, perluasan dan dermaga baru akan dibuat. Setelah melalui pelabuhan utama, distribusi barang diteruskan ke 16 pelabuhan pengumpul dengan skala kapal lebih kecil ke kota distribusi barang. Beberapa di antaranya, Pelabuhan Banda Aceh, Dumai, Padang, Ambon, Merauke, dan Jayapura (dikutip dari beberapa *media online*).

BEBERAPA IMPLIKASI POKOK

Terhadap keberadaan program Poros Maritim dan Tol Laut ini, ada beberapa implikasi kebijakan yang perlu dicermati oleh seluruh stakeholders sektor logistik nasional, baik di kalangan instansi pemerintahan (kementerian dan atau lembaga terkait), maupun di kalangan swasta, termasuk asosiasi-asosiasi yang bergerak di sektor logistik, antara lain sebagai berikut.



Dr. Nofrisel, S.E., M.M.

Konsistensi Visi Pengembangan Sektor Logistik Nasional

Visi yang ingin diwujudkan dalam pembangunan Sistem Logistik Nasional adalah "**Locally Integrated & Globally Connected for National Competitiveness and social welfare**", yaitu terwujudnya sistem logistik nasional yang secara lokal terintegrasi dan secara global terhubung dengan pusat-pusat pertumbuhan perekonomian dunia dalam rangka mewujudkan daya saing nasional dan kesejahteraan masyarakat (Perpres No. 26/2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional).

Locally Integrated memiliki arti bahwa secara domestik akan menyatukan seluruh aktivitas logistik di Indonesia secara efektif dan efisien mulai dari tingkat pedesaan (*rural*), perkotaan (*urban*) sampai ke tingkat antar-pulau (*inter island*) menjadi satu kesatuan yang terintegrasi yang akan membawa kemakmuran bagi masyarakat Indonesia. Integrasi Nasional melalui jaringan logistik "*Node & Arc*" ("*Node*" adalah *ports, terminals, warehouses*, dll, dan "*Arc*" adalah *roads, highways, rails, ocean vessels*, dll.). Jaringan logistik ini nantinya akan merupakan suatu

jaringan yang mengikat antar kawasan industri dan bisnis dengan masyarakat perkotaan dan pedesaan. Pada tahun 2025, secara nasional harus sudah terbangun jaringan yang mengikat kuat kawasan-kawasan industri dan perkotaan. Titik-titik penting (simpul logistik) berupa pelabuhan, bandar udara, terminal, kawasan pergudangan harus terintegrasi secara efektif dan efisien dengan jaringan jalan raya, jalan tol, jalur kereta api, jalur pelayaran, dan jalur penerbangan sehingga perekonomian rakyat akan dapat berkembang dengan lebih cepat. Visi ini mencerminkan Sistem Logistik Nasional dapat menyatukan seluruh wilayah dan segala kepentingan logistiknya untuk menjadi satu kekuatan, mengingat Indonesia sebagai negara yang sangat besar, yang terhampar dari Sabang hingga Merauke. Sedangkan *globally connected* mengandung makna bahwa pada tahun 2025 sistem logistik domestik yang efektif dan efisien akan terhubung dengan sistem logistik global. Koneksi internasional ini tercipta melalui jaringan logistik "*gateways*", yaitu *ports, customs, trade/industry*

facilitations, dll. Dengan demikian, Indonesia harus responsif terhadap perubahan yang terjadi di tingkat global. Adanya tekanan komitmen di tingkat regional maupun global, perubahan peta pasar, persaingan, peraturan tentang transportasi multi-modal, perkembangan teknologi informasi, keamanan dan adanya keterbatasan kapasitas menuntut bangsa Indonesia untuk lebih aktif merebut peluang-peluang yang ada, baik pada tataran regional maupun pada tataran global. Indonesia harus secara aktif mempromosikan dirinya dan membangun kemudahan arus barang baik untuk masuk ke Indonesia (impor) khususnya untuk bahan baku dan yang lebih utama lagi untuk barang keluar dari Indonesia (ekspor).

Atas substansi visi pengembangan sektor logistik tersebut, maka keberadaan konsep *Poros Maritim Dunia* dan *Tol Laut*, menjadi sangat relevan, bahkan dapat berperan menjadi sebuah *engine* yang kuat bagi terwujudnya daya saing nasional yang semakin baik melalui efisiensi pengelolaan sistem logistik nasional.

Penurunan Biaya Logistik Nasional : Antara Cita-cita dan Kenyataan Lapangan

Isu yang paling utama di sektor logistik saat ini adalah biaya logistik Indonesia yang sangat tinggi. Berdasarkan beberapa publikasi lembaga riset, biaya logistik nasional diketahui mencapai 27% dari GDP (*gross domestic product*), sebuah angka yang sangat besar (mencapai nilai lebih dari Rp 2.000 Triliun). Bagaimana menurunkan biaya logistik ini secara bertahap dan konsisten adalah tantangan nyata yang sudah menjadi pengetahuan umum. Persoalannya, ternyata tidaklah mudah untuk mewujudkan Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien. Beberapa fakta empiris berikut ini mencerminkan tantangan yang dihadapi dalam mengembangkan sektor logistik di Indonesia di tengah arus perubahan global, yang dirangkum dari berbagai diskusi dengan para komunitas logistik nasional, antara lain:

- a. Pemberian subsidi untuk operasional kapal-kapal yang melintas di jalur tol
- b. Skedul yang terukur (*Estimated Time Arrival* dan *Estimated Departure Time*)
- c. Membangun industri dan simpul-simpul infrastruktur
- d. Terminologi tol laut perlu diselaraskan dengan semangat kemaritiman, termasuk kelembagaannya secara tepat
- e. Kebijakan di sektor energi
- f. Kebijakan nasional di sektor logistik masih bersifat parsial dan sektoral sehingga mengakibatkan pengelolaan sektor ini menjadi tidak efektif dan cenderung tidak efisien. Kondisi ini tercermin dari belum adanya *national policy* secara khusus tentang logistik, industri yang sangat *fragmented* dan masih sangat tergantung pada infrastruktur regional, khususnya Singapura dan Malaysia;
- g. Pembinaan aktivitas logistik nasional dilaksanakan oleh multi-institusi dan lembaga dengan visi dan orientasi yang

berbeda-beda, dan bahkan diatur dengan basis kebijakan dan pengaturan yang berbeda-beda juga, sehingga dalam pelaksanaannya sering dihadapkan pada berbagai masalah yang berkaitan dengan aspek koordinasi

- h. Dari sisi Pelaku Usaha (*player*)s, kegiatan logistik di Indonesia umumnya masih didominasi oleh perusahaan-perusahaan multinasional atau setidaknya oleh perusahaan-perusahaan nasional yang berafiliasi dengan perusahaan-perusahaan multinasional
- i. *Logistics Service Providers (LSP)* di Indonesia pun terfragmentasi dalam sebaran kegiatan logistik mulai dari transportasi, pergudangan, *freight forwarding*, kargo, kurir, *shipping*, konsultasi, dan sebagainya, sehingga tidak ada satu perusahaan pun yang menguasai pasar secara dominan. Beberapa hasil riset menunjukkan bahwa di setiap sub-sektor kegiatan logistik, perusahaan yang dianggap sebagai pemimpin pasar (*market leader*) maksimum hanya menguasai pangsa pasar antara 13% sd 16%
- j. Pengendali infrastruktur logistik nasional (pelabuhan, bandara, stasiun, pergudangan, kepabeanan, sistem *information and technology* dan sebagainya) sebagian besar berada di tangan perusahaan-perusahaan milik negara (BUMN), yang pengelolannya belum terkoordinasi dan terintegrasi, bahkan dalam beberapa hal dikelola dengan orientasi hanya untuk sekedar *profit making oriented*, bukan untuk kepentingan masyarakat luas.

Dengan beberapa tantangan tersebut, maka keberadaan *Konsep Poros Maritim dan Tol Laut* diharapkan menjadi sebuah *entry point* untuk mulai melakukan langkah yang signifikan untuk menurunkan biaya logistik nasional, yang secara paralel harus terkoordinasi dan terintegrasi dengan kebijakan terkait lainnya.

Paradigma “Ships follow the trade, and Ships Promote the Trade”

Secara sederhana paradigma ini mengandung pemahaman bahwa terdapat dua pendekatan yang dapat ditempuh untuk memajukan kegiatan logistik di suatu negara. *Pertama*, adalah desain strategi dan pembangunan sektor logistik dilakukan dengan berbasis pada *flow of goods* yang lahir sebagai konsekuensi dari aktivitas perdagangan (*trading*). Artinya, yang dijadikan basis pengembangan logistik adalah kebijakan perdagangan yang mendorong pergerakan barang sehingga kebijakan perdagangan benar-benar harus mampu melahirkan pengaturan-pengaturan atau *policies* yang efektif dan jelas.

Kedua, pengembangan logistik juga dapat dilakukan dengan membangun infrastruktur atau fasilitas logistik terlebih dahulu, kemudian diikuti dengan penyiapan industrinya serta sistem perdagangan/*trading*-nya. Cara ini juga banyak ditempuh oleh negara-negara di dunia, misalnya Belanda (ketika membangun Port of Rotterdam), Cina (ketika membangun Port of Shanghai), Singapura (ketika mengembangkan PSA – Port of Singapore Authority), bahkan Malaysia (ketika mengembangkan Port Klang dan Tanjung Pelepas).

Dengan demikian, penerapan *Konsep Poros Maritim* dan *Tol Laut* dapat dilakukan dengan berpedoman pada azas ini, terutama dalam konteks keterhubungan antara jalur bagian barat Indonesia dengan jalur bagian timur yang selama ini sangat tidak berimbang dilihat dari sisi skala ekonomis arus barang yang bergerak.

Penutup

Sektor logistik memiliki peranan yang penting dalam mendukung perkembangan ekonomi dan kesejahteraan suatu negara. Pengelolaan logistik yang baik akan membantu pelaku usaha di suatu negara untuk dapat lebih unggul dalam persaingan karena akan dapat menghasilkan nilai tambah lebih tinggi untuk produk atau jasa yang dihasilkan. Pada tataran global, kecenderungan (*trend*) praktek logistik dalam usaha bisnis dan industri mengalami perubahan besar. Telah terjadi perubahan yang cukup signifikan pada peta pasar dunia dengan adanya gerakan menuju pasar bebas dan juga adanya kerjasama kawasan untuk memperluas pasar. Ekspektasi pasar juga berubah karena persaingan global dalam produk dan jasa mendorong standar yang lebih tinggi, biaya yang lebih rendah dan semakin beragam pilihan pelanggan di pasar. Beroperasinya rantai suplai global (*global supply chain*) pada banyak negara yang diakibatkan oleh semakin terpencarnya lokasi sentra-sentra produksi membuat kompetisi antar pemain menjadi semakin sengit. Bersamaan dengan meningkatnya persaingan di tingkat global juga mendorong para pemain untuk memanfaatkan perkembangan teknologi (investasi) terkini pada moda-

moda transportasi maupun pengelolaan informasinya agar dapat lebih efisien dalam operasinya. Hal tersebut tampak pada penggunaan mesin-mesin terbaru yang hemat energi maupun penggunaan kapal-kapal yang lebih besar dan lebih efisien.

Bagi Indonesia, logistik adalah bagian integral dari rantai pasok (*supply chain*) yang menangani arus barang, arus informasi dan arus uang melalui proses pengadaan (*procurement*), penyimpanan (*warehousing*), transportasi (*transportation*), distribusi (*distribution*), dan penghantaran pelayanan (*delivery services*) sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki konsumen, secara efektif dan efisien, mulai dari titik asal (*point of origin*) sampai dengan titik tujuan (*point of destination*). Logistik selain berperan dalam meningkatkan daya saing ekonomi juga berperan sebagai landasan untuk menyatukan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Jaringan logistik nasional yang handal diharapkan dapat menghubungkan titik-titik suplai maupun titik-titik konsumsi di berbagai wilayah Indonesia, sehingga kapasitas suplai dapat dimanfaatkan

untuk memenuhi kebutuhan konsumen secara optimal. Jaringan logistik nasional yang handal juga menjadi syarat yang perlu (*necessary condition*) untuk dapat mengintegrasikan perekonomian Indonesia dengan perekonomian dunia.

Atas dasar uraian di atas, maka keberadaan *Poros Maritim Dunia* dan *Tol Laut* diharapkan menjadi (a) salah satu dasar penyusunan kebijakan Pemerintah di sektor logistik dalam rangka meningkatkan daya saing dunia usaha nasional di pasar global dan mensejahterakan kehidupan masyarakat, (b) membantu pemerintah pusat maupun daerah dalam membuat rencana pembangunannya sehingga sumber daya nasional yang semakin terbatas dapat dioptimalkan pemanfaatannya sedemikian rupa untuk memperkuat daya saing dunia usaha nasional di pasar global, (c) meningkatkan transparansi dan koordinasi lintas lembaga dan instansi, serta turut memberikan gambaran kesempatan investasi bagi usaha menengah, kecil dan mikro, serta (d) membuka peluang penyedia jasa logistik nasional untuk menggalang kerjasama dalam skala global.

REFERENSI:

1. Nofrisel (2009), *Keterkaitan Strategik Antara Pendekatan Network-based Management Terhadap Kualitas Pelayanan dan Kinerja (Sebuah Studi Membangun Daya Saing Sektor Logistik di Indonesia)*, Disertasi, Universitas Indonesia, Depok.
2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32/2011 Tentang *Master Plan Perluasan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI)*, Jakarta
3. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26/2012 Tentang *Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional*, Jakarta
4. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 15 Tahun 2010 Tentang *Cetak Biru Transportasi Antarmoda/multimoda Tahun 2010 – 2030*, Jakarta
5. State of Logistics Indonesia 2013 (2013), *Executive Report*, CLOCS-ITB; PANTEIA; World Bank; Asosiasi Logistik Indonesia, Jakarta.
6. Berbagai *situs media online*, diskusi dan seminar tentang Logistik dan *Supply Chain Management* di Indonesia



Peraturan Menteri Keuangan Nomor 29 Tahun 2015 untuk Jasa Angkutan Darat

Tahun 2015 menjadi pertarungan Direktorat Jenderal Pajak untuk mengejar target penerimaan pajak yang sudah ditetapkan dalam APBN-P tahun 2015 sebesar hampir Rp 1.300 triliun. Salah satu langkah terobosan Direktorat Jenderal Pajak untuk mengejar target tersebut, yaitu mengeluarkan kebijakan berupa insentif bagi Wajib Pajak yang membayar utang pajak yang tercantum dalam Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar (SKPKB), Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Tambahan (SKPKBT), dan Surat Keputusan Pembetulan, Surat Keputusan Keberatan, Putusan Banding atau Putusan Peninjauan Kembali yang menyebabkan jumlah pajak yang masih harus dibayar bertambah.

Insentif yang diberikan oleh Direktorat Jenderal Pajak tersebut adalah dengan menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 29 Tahun 2015 pada 13 Februari 2015 yang mengatur penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan.

Peraturan Menteri Keuangan tersebut mengatur bahwa semua Wajib Pajak termasuk Wajib Pajak yang memiliki kegiatan usaha di bidang jasa angkutan darat dapat diberikan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan dalam hal:

- Utang Pajak sebagai dasar penerbitan STP timbul sebelum 1 Januari 2015
- Utang Pajak tersebut dilunasi tersebut sebelum 1 Januari 2016

Untuk memudahkan pemahaman, berikut ini contoh kasus yang memenuhi kriteria tersebut.

PT ABC bergerak di bidang jasa angkutan barang di darat pada tahun 2013 telah diperiksa oleh Kantor Pelayanan Pajak XYZ untuk tahun pajak 2010. Hasil pemeriksaan tersebut menghasilkan Surat Ketetapan

Pajak Kurang Bayar (SKPKB) Pajak Penghasilan sebesar Rp 1.000.000.000 tertanggal 12 Desember 2013 dan jatuh tempo pembayarannya tanggal 11 Januari 2014. PT ABC baru melunasi SKPKB tersebut pada 11 Januari 2015.

Kondisi PT ABC tersebut sudah memenuhi dua kriteria, yaitu:

- Utang Pajak sebagai dasar penerbitan STP timbul sebelum 1 Januari 2015, yaitu atas SKPKB Pajak Penghasilan Tahun Pajak 2010 diterbitkan pada 12 Desember 2013.
- Utang Pajak tersebut dilunasi sebelum 1 Januari 2016, yaitu atas SKPKB Pajak Penghasilan Tahun Pajak 2010 telah dibayar pada 11 Januari 2015.

Kondisi sebaliknya apabila SKPKB Pajak Penghasilan Tahun Pajak 2010 tersebut diterbitkan pada 1 Januari 2015 atau setelahnya maka atas SKPKB tersebut tidak dapat diajukan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan.

Setelah utang pajak memenuhi dua kriteria tersebut maka atas sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan yang timbul akibat keterlambatan pembayaran utang pajak yang melampaui jatuh tempo pembayaran dapat dihapuskan dengan syarat sanksi administrasi tersebut belum dibayar seluruhnya atau baru dibayar sebagian.

Untuk memudahkan pemahaman, berikut ini contoh kasus yang memenuhi kriteria tersebut.

PT ABC baru membayar utang pajak yang tercantum dalam SKPKB PPh Tahun Pajak 2010 pada 11 Januari 2015, sehingga PT ABC terlambat sebanyak 12 bulan dari jatuh tempo pembayaran 11 Januari 2014 (11 Januari 2014 – 11 Januari 2015 = 12 bulan). Atas keterlambatan

tersebut KPP XYZ pada 5 Maret 2015 menerbitkan STP Bunga Penagihan berupa sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP sebesar Rp 240.000.000 (Rp 1.000.000.000 x 2% x 12 bulan). Sampai dengan sekarang PT ABC belum membayar sanksi bunga Pasal 19 (1) tersebut, sehingga berdasarkan PMK Nomor 29 PT ABC berhak mengajukan penghapusan sanksi bunga Pasal 19 (1) sebesar Rp 240.000.000 kepada KPP XYZ.

Apabila ternyata PT ABC sudah membayar sebagian sanksi bunga Pasal 19 (1) tersebut sebesar Rp 100.000.000 pada 10 Maret 2015 maka sanksi bunga yang bisa dimintakan penghapusan tersisa sebesar Rp 140.000.000 (Rp 240.000.000 – Rp 100.000.000).

Dari uraian tersebut, dapat dibuat tabel syarat material penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan yang harus dipenuhi oleh Wajib Pajak.

No.	Syarat Material	Memenuhi Syarat*
1.	Utang Pajak sebagai dasar penerbitan STP timbul sebelum 1 Januari 2015	✓
2.	Utang Pajak tersebut dilunasi tersebut sebelum 1 Januari 2016	✓
3.	Sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP belum dibayar seluruhnya atau baru dibayar sebagian	✓

*Syarat Material bersifat kumulatif, apabila salah satu tidak terpenuhi maka tidak bisa mengajukan permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan.

Setelah memenuhi persyaratan/ketentuan material maka permohonan Wajib Pajak harus memenuhi persyaratan formal sebagai berikut.

No.	Syarat Formal	Memenuhi Syarat*
1.	1 permohonan untuk 1 STP, kecuali atas utang pajak yang sama diterbitkan lebih dari 1 STP maka 1 permohonan dapat diajukan untuk lebih dari 1 STP	✓
2.	Diajukan secara tertulis dalam bahasa Indonesia	✓
3.	Melampirkan bukti pelunasan Utang Pajak berupa Surat Setoran Pajak atau sarana administrasi lain yang dipersamakan dengan Surat Setoran Pajak	✓
4.	Disampaikan ke KPP tempat WP terdaftar	✓
5.	Ditandatangani oleh WP, dan dalam hal ditandatangani oleh bukan WP dilampiri surat kuasa khusus	✓

*Syarat Formal bersifat kumulatif, apabila salah satu tidak terpenuhi maka permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan akan ditolak formal oleh Direktorat Jenderal Pajak (Kantor Wilayah DJP)

Wajib Pajak maksimal dapat mengajukan permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan yang sama sebanyak dua kali. Apabila permohonan yang pertama ditolak maka Wajib Pajak dapat mengajukan permohonan yang kedua dengan syarat formal sebagai berikut.

No.	Syarat Formal	Memenuhi Syarat*
1.	1 permohonan untuk 1 STP, kecuali atas utang pajak yang sama diterbitkan lebih dari 1 STP maka 1 permohonan dapat diajukan untuk lebih dari 1 STP	✓
2.	Diajukan secara tertulis dalam bahasa Indonesia	✓
3.	Melampirkan bukti pelunasan Utang Pajak berupa Surat Setoran Pajak atau sarana administrasi lain yang dipersamakan dengan Surat Setoran Pajak	✓
4.	Disampaikan ke KPP tempat WP terdaftar	✓
5.	Ditandatangani oleh WP, dan dalam hal ditandatangani oleh bukan WP dilampirkan surat kuasa khusus	✓
6.	Permohonan ke-2 paling lama diajukan 3 bulan sejak SK ke-1 dikirim, kecuali karena kondisi di luar kekuasaan Wajib Pajak/ <i>force majeure</i>	✓

*Syarat Formal bersifat kumulatif, apabila salah satu tidak terpenuhi maka permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan akan ditolak formal oleh Direktorat Jenderal Pajak (Kantor Wilayah DJP)

Pengajuan permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan oleh Wajib Pajak yang bergerak dalam jasa angkutan darat menunda tindakan penagihan atas Surat Tagihan Pajak tersebut oleh juru sita Kantor Pelayanan Pajak.

Permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan oleh Wajib Pajak yang bergerak dalam jasa angkutan darat disampaikan ke Kantor Pelayanan Pajak tempat terdaftar dan dari KPP akan diteruskan ke Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Pajak yang membawahi KPP tersebut yang selanjutnya akan diproses oleh Bidang Pengurangan, Keberatan dan Banding Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Pajak.



ANDREAS ARIO KUSOMO

Praktisi Perpajakan

Managing Director PT Mitra Solusi Taxindo

Permohonan penghapusan sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan oleh Wajib Pajak yang bergerak dalam jasa angkutan darat harus diputuskan oleh Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Pajak dalam jangka waktu paling lama enam bulan sejak permohonan diterima dengan lengkap. Apabila melewati jangka waktu enam bulan, otomatis permohonan diterima oleh Direktorat Jenderal Pajak.

Direktorat Jenderal Pajak dalam hal ini diwakili oleh Kantor Wilayah Direktorat Jenderal Pajak dapat menghapuskan secara jabatan atas sanksi administrasi bunga Pasal 19 (1) UU KUP yang tercantum dalam Surat Tagihan Pajak Bunga Penagihan dengan syarat sebagai berikut.

No.	Syarat	Memenuhi Syarat*
1.	Wajib Pajak telah mengajukan dua kali permohonan pengurangan atau penghapusan sanksi administrasi atau	✓
2.	Wajib Pajak telah mengajukan permohonan pengurangan atau penghapusan sanksi administrasi, tetapi jangka waktu tiga bulan untuk permohonan yang kedua kali telah terlampaui	✓

*Syarat bersifat alternatif



MENGAPA PERFORMA BAN DI PASARAN BERVARIASI?

Apakah selama ini lembaga sertifikasi nasional benar-benar serius dalam melakukan pengujian terhadap produk-produk ban yang beredar di Indonesia? Jika ya, mengapa performa ban-ban yang ada di pasaran sangat beraneka ragam performanya?

Christian Rusli, Lampung

Jawaban oleh:

**BAMBANG
WIDJANARKO**

Independent Tire Advisor

Standar kualitas produk yang dihasilkan oleh produsen dan kemudian dipasarkan kepada konsumen di pasaran harus diawasi peredarannya oleh lembaga pengawas dan penguji yang benar-benar kredibel terutama untuk produk-produk yang menyangkut keselamatan jiwa banyak orang seperti produk tabung LPG, helm, lampu, kabel listrik, mesin-mesin, pupuk, beraneka makanan dan minuman juga produk berbagai bahan konstruksi, besi, kaca, karet, dan ban.

Standar kualitas produk-produk ini harus benar-benar terjamin faktor keselamatannya sehingga tidak membahayakan para penggunanya. Demi kepentingan perlindungan konsumen inilah, harus ada lembaga yang bertanggung jawab mengontrol standar mutu produk.

Di Indonesia, pengawasan dan pengujian terhadap standar kualitas produk dilakukan oleh Komite Akreditasi Nasional (KAN), yang menaungi lembaga inspeksi, laboratorium, dan lembaga sertifikasi. Hasil pengawasan dan pengujian dari lembaga ini adalah berupa sertifikasi produk maupun sistem manajemen, yaitu SNI dan ISO. Khusus untuk pengujian terhadap produk ban, KAN menunjuk LS Pro (Lembaga Sertifikasi Produk) dan TUV (Technische Überwachungs-Verein) untuk melaksanakannya.

Ada beberapa langkah yang harus ditempuh dalam pengajuan permohonan Sertifikat Produk Penggunaan Tanda (SPPT) SNI, sebagai berikut.

- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none">■ Mengisi formulir permohonan SPPT SNI yang dilampiri fotokopi Sertifikasi Sistem Manajemen Mutu (ISO 9001:2001) yang dilegalisir. Jika berupa produk impor harus dilengkapi sertifikat dari Lembaga Sertifikasi Sistem Mutu (LSSM) negara asal yang telah melakukan Perjanjian Saling Pengakuan (Mutual Recognition Arrangement/MRA) dengan Komite Akreditasi Nasional (KAN). | <ul style="list-style-type: none">■ Audit Sistem Manajemen Mutu Produsen, meliputi:<ul style="list-style-type: none">a. Audit Kecukupan (tinjauan dokumen)b. Audit Kesesuaian |
| <ul style="list-style-type: none">■ Verifikasi Permohonan | <ul style="list-style-type: none">■ Pengujian Sampel Produk■ Keputusan Sertifikasi■ Pemberian SPPT-SNI |

Dalam melakukan pengujian ke pabrik, LS Pro atau TUV mengirimkan tiga personel, yaitu:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">■ Petugas pengambil contoh yang bertugas:<ul style="list-style-type: none">a. Mengawasi proses produksi di perusahaan yang sedang diuji.b. Mengawasi kegiatan laboratorium di perusahaan tersebut.c. Mengawasi serangkaian tes produk di perusahaan tersebut.d. Mengambil contoh untuk diuji di laboratorium LS Pro atau TUV. | <ul style="list-style-type: none">■ Petugas administrasi data yang bertugas:<ul style="list-style-type: none">a. Mengumpulkan surat-surat legalitas tentang asal-muasal bahan baku.b. Mengumpulkan surat-surat legalitas perusahaan tersebut seperti izin usaha, surat izin perdagangan baik lokal maupun ekspor-impor, surat-surat pendaftaran merek, paten produk dsb. |
| <ul style="list-style-type: none">■ Kepala auditor yang bertugas:<ul style="list-style-type: none">a. Mengaudit segala macam sertifikasi bahan baku yang digunakan di perusahaan yang sedang diuji.b. Mengaudit sertifikasi dan penghargaan yang diperoleh perusahaan tersebut. | |

Semua prosesi ini harus dijalani tanpa ada yang terlewatkan karena bertujuan untuk memastikan bahwa produk yang akan diberikan SPPT-SNI adalah benar-benar produk yang memiliki standar mutu yang aman, baik, dan terjamin.

Demikian pula yang terjadi dengan pengajuan SPPT-SNI produk ban. Ban adalah termasuk produk yang vital bagi keselamatan konsumen dalam penggunaannya. Ban yang berkualitas kurang baik kemudian bermasalah pada saat digunakan oleh konsumen seperti ban meledak pada saat

kendaraan dalam kecepatan tinggi, sangat berbahaya bagi keselamatan jiwa seluruh pengguna jalan. Maka dari itu, lembaga sertifikasi akan terlebih dahulu menguji kualitas ban tersebut dengan sungguh-sungguh sebelum mengeluarkan sertifikat SNI bagi produk ban yang diajukan.

Lalu mengapa performa ban yang beredar di pasaran berbeda-beda? Apakah lembaga sertifikasi yang kurang serius dalam menjalankan tugasnya?

Bukan karena lembaga ini kurang serius dalam mengemban tugasnya. Mereka sangat serius. Lembaga sertifikasi ini bekerja secara akuntabel dan berkredibilitas sangat baik.

Produk ban yang beredar di Indonesia sudah diuji berdasarkan standar kualitas ban yang sama dengan yang diterapkan oleh lembaga sertifikasi dunia manapun seperti ECE (Economic Commission for Europe/Eropa), DOT (Department of Transportation/Amerika Serikat) maupun INMETRO (Brasil).

Namun, pada saat produk ban tersebut digunakan di lapangan, konsumen menggunakan dengan variasi kebutuhan mereka, dan di Indonesia ini, penggunaan ban, daya angkutnya selalu melebihi batas standar keamanan yang ditetapkan pabrik (*overtone*). Beragam merek ban tersebut dalam penggunaannya ada yang mampu bertahan 30% melampaui batas standar pabrik, ada yang mampu bertahan 50% melampaui batas standar pabrik dan bahkan ada yang mampu bertahan 100% melampaui batas standar pabrik, baru kemudian ban tersebut kolaps (*meledak*). Seberapa besar toleransi inilah yang tidak mungkin dapat

diekspos oleh lembaga sertifikasi mana pun di dunia karena lembaga-lembaga pengawas dan penguji tersebut tidak pernah mau memprovokasi konsumen untuk mengoptimalkan performa produk secara berlebihan. Sebab jika toleransi tersebut diekspos, tentu pengguna akan mencoba menantang batas kapasitas sebuah ban dan hal ini dapat menjadi biang keladi kecelakaan dan kerusakan jalan.

Hal inilah yang membuat performa ban berbeda-beda ketika dioperasikan. Setiap pabrik sudah pasti memberikan batas toleransi (*tolerance factor*) terhadap pelanggaran kapasitas dalam penggunaan ban walaupun besarnya toleransi berbeda-beda. Penggunaan ban dengan pelanggaran kapasitas (*overtone*) tersebut adalah pilihan dari masing-masing konsumen.

Lembaga sertifikasi sendiri setiap tahunnya melakukan pembaruan dari seluruh sertifikasi produk yang diberikan dan selalu dilakukan pengujian ulang terhadap produk secara langsung ke lokasi pembuatannya, bukan hanya sekadar memperbarui surat-surat atau dokumentasi formal yang dibutuhkan.

Pengujian ulang tahunan ini dilakukan baik terhadap ban lokal maupun ban impor.

Jadi permasalahannya bukanlah pada keseriusan lembaga sertifikasi atau lembaga tersebut kurang bersungguh-sungguh dalam menjalankan kewajiban dan tugasnya. Seluruh rangkaian pengajuan permohonan pemberian sertifikasi SPPT-SNI merupakan filter yang benar-benar menyaring kualitas produk sehingga hanya produk terbaiklah yang layak diberikan sertifikasi SNI. Lembaga sertifikasi ini bekerja secara akuntabel, dapat dipertanggungjawabkan dengan jelas dengan menjunjung kredibilitas yang baik. Namun, akhirnya berhasil tidaknya performa suatu produk khususnya ban, akan kembali kepada konsumen atau pengguna karena sebaik apa pun sebuah produk apabila digunakan tidak sesuai aturan dan standar pasti tidak akan dapat bertahan lama karena semua produk memiliki keterbatasan kapasitas dan memiliki cara pakai yang ditentukan oleh pabriknya yang harus dipatuhi oleh penggunanya.

The Largest
Automotive
Exhibition
in Southeast Asia
now in a **NEW VENUE**



GAIKINDO INDONESIA INTERNATIONAL AUTO SHOW 2015

Smart
Mobility
for the Future



20-30 AUGUST 2015
Indonesia Convention Exhibition (ICE) BSD City

www.indonesiaautoshow.com

Gaikindo Indonesia International Auto Show

@GIAS2015

GIAS2015

Fully Supported by:



Mercedes-Benz



NISSAN



smart®

SUZUKI



TOYOTA



UD TRUCKS



Volkswagen. Das Auto.

Update April 14th 2015

Driven with Passion by:

Host:

Organizer:

Media Partner:



TRUCKMAGZ



PT Isuzu Astra Motor Indonesia

Genjot Purna-Jual demi Menangkan Pasar

Teks: Abdul Wachid
Foto: Bayu Yoga Dinata



Yohannes Nangoi, President Director PT Isuzu Astra Motor Indonesia

Di tengah ekonomi yang sedang lesu pada awal tahun 2015 PT Isuzu Astra Motor Indonesia (AMI) justru memberanikan diri membangun pabrik baru di Karawang, Jawa Barat. Pabrik baru tersebut memiliki kapasitas produksi 52.000 unit truk per tahun dan akan jadi basis ekspor ketiga di dunia setelah Jepang dan Thailand. Tantangan lain muncul, saat pemerintah menyerahkan harga BBM (bahan bakar minyak) berdasarkan

mekanisme yang berdampak fluktuasi harga. Meski demikian, Isuzu menyatakan tidak khawatir dengan dampak kebijakan tersebut.

Berkecenderungan sejak tahun 1960-an PT Isuzu Astra Motor Indonesia kini telah banyak berubah. AMI telah memosisikan sebagai *marketing oriented company*, sebuah perusahaan yang benar-benar menyesuaikan pangsa pasar. Kemudian, apa saja bentuk ekspansi yang dilakukan beberapa waktu terakhir? Mengapa tidak khawatir atas kebijakan pengurangan subsidi BBM? Bagaimana strategi bisnisnya agar mampu memenangkan pasar? Berikut petikan wawancara dengan Yohannes Nangoi, *President Director* PT Isuzu Astra Motor Indonesia.

Memasuki kuartal II tahun 2015, bisa digambarkan kondisi terkini penjualan truk Isuzu?

Kondisi terakhir masih belum membaik alias tetap sama. Jadi terus terang saja memasuki awal tahun 2015 kondisi ekonomi terutama bisnis angkutan barang sedang melemah. Sampai Mei masih belum ada tanda-tanda membaik. Pengaruh lesunya bisnis angkutan menjadi faktor utama penjualan truk untuk kendaraan kecil turun berkisar 30 persen, sementara kendaraan besar turun 40 persen.

Transporter optimis memasuki bulan Ramadan dan Lebaran bisnis trucking akan membaik mengingat saat tingkat konsumsi tinggi. Apakah AMI sependapat dengan prediksi tersebut?

Justru kami ingin melihat terlebih dahulu. Informasinya memang ada tanda-tanda bisnis angkutan mulai membaik. Sebenarnya meski menjelang Lebaran tidak terlalu berpengaruh signifikan, sebab ada masalah lain yang paling fundamental, yakni kondisi makro ekonomi yang belum bergerak. Penurunan ini tidak dialami pengusaha *trucking* dan ATPM (Agen Tunggal Pemegang Merek) saja tetapi semua sektor ekonomi termasuk industri manufaktur yang menjadi tumpuan bisnis angkutan.

Sebenarnya apa menariknya pasar truk di Indonesia bagi Isuzu?

Suatu negara seperti Indonesia penduduk sekitar 250 juta jiwa jika dikaitkan dengan kebutuhan pengangkutan barang darat pasti sangatlah tinggi. Sebagai contoh, hasil bumi yang umumnya berasal dari perdesaan tidaklah mungkin diangkut melalui kereta api, pesawat terbang, atau kapal laut. Tentunya untuk awal distribusi membutuhkan angkutan barang darat atau biasa disebut *commercial vehicle*. Jadi sampai dengan saat ini *commercial vehicle* masih menjadi kebutuhan yang mutlak. Berdasarkan itu kami melihat ceruk pasar *commercial vehicle* dalam negeri sangat menjajikan dan cenderung meningkat setiap tahunnya.



Pembukaan pabrik baru Isuzu di Karawang oleh Menteri Rahmat Gobel

PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI) baru saja meresmikan pabrik barunya di Karawang, Jawa Barat. Pabrik baru tersebut memiliki kapasitas produksi 52.000 unit truk per tahun. Di tengah ekonomi yang sedang lesu, apa pertimbangan Isuzu mendirikan pabrik tersebut?

Jika kita melihat Indonesia dengan jumlah penduduknya dibandingkan *density* kendaraan saat ini rasionya paling kecil di kawasan Asia atau bahkan di Asia Tenggara. Total penjualan produk otomotif di dalam negeri tahun lalu sekitar 1,2 juta unit. Sedangkan Thailand yang jumlah penduduknya yang hanya 60 juta penjualannya hampir sama dengan Indonesia. Oleh karena itu, saya melihat Indonesia memiliki potensi yang sangat besar.

Berdirinya pabrik baru sekaligus waktu mulai berlakunya Isuzu Indonesia jadi basis ekspor ketiga di dunia setelah Jepang dan Thailand. Negara mana saja yang menjadi target ekspor? Berapa unit target ekspor per tahun?

Keberadaan pabrik yang di Karawang akan dijadikan pusat produksi kendaraan komersial dengan desain khusus untuk dipasarkan di negara-negara berkembang. Artinya, pabrik tersebut tidak hanya memproduksi kendaraan komersil untuk kebutuhan domestik tetapi juga kebutuhan ekspor. Sejauh ini untuk target ekspor dan lain-lain belum dibicarakan. Tetapi pada saat peresmian pabrik di Karawang, Menteri Perdagangan dan Menteri Perindustrian mengimbau agar Isuzu ke depan bisa mengekspor 20 persen dari total produksi domestik. Jadi apabila Isuzu untuk pasar dalam negeri bisa menjual 20.000 unit setidaknya nilai ekspornya 4.000 unit.

Isuzu menargetkan 60 persen komponen lokal di Indonesia. Apa keuntungan yang ingin dicapai Isuzu dengan menggunakan komponen lokal?

Penggunaan komponen lokal sangat dibutuhkan. Pertama, akan membuat truk Isuzu semakin kompetitif karena biaya suku cadang akan lebih efisien. Kedua, dengan banyak komponen lokal akan membuat layanan purna-jual akan lebih mudah dan tidak mengharuskan ATPM impor. Sekalipun mayoritas komponen dibuat dalam negeri Isuzu masih tetap mengutamakan kualitas.

Pabrik di Karawang direncanakan akan lebih fokus untuk produksi truk kelas ringan dan menengah, contohnya Isuzu Elf dan Isuzu Giga. Seberapa besar potensi pasar untuk kedua kendaraan tersebut? Bagaimana penjualan beberapa terakhir untuk dua varian tersebut?

Isuzu Elf yang biasa kita sebut sebagai *light truck*. Untuk varian *light truck*, Isuzu sudah cukup bermain lama oleh karena itu untuk varian ini Isuzu sangat menyesuaikan dengan kebutuhan konsumen dalam negeri. Yang dimaksud penyesuaian kebutuhan salah satunya mendesain kendaraan yang mampu mengangkut muatan berlebih. Beberapa tempat untuk kedua varian tersebut kami menduduki *market share* nomor satu. Sementara untuk keseluruhan di Indonesia *market share* kendaraan niaga Isuzu mencapai 17 persen.

Sedangkan penjualan Isuzu Giga cukup menggembirakan. Setelah diperkenalkan empat tahun yang lalu kini *market share*-nya telah mencapai 20 persen. Meningkatnya penjualan Isuzu Giga tak lain karena secara spesifikasi kendaraan ini sangat sesuai dengan kebutuhan konsumen dan kondisi jalan di Indonesia. Bisa saya katakan untuk kedua varian tersebut sampai saat ini ceruk pasarnya masih baik.

Selama tiga tahun terakhir, Isuzu menjadi nomor 1 di Bali. Apa istimewanya Bali bagi Isuzu? Apa yang membedakannya dengan daerah-daerah lain di Indonesia?

Isuzu memandang sebenarnya semua daerah bagi kami merupakan istimewa. Tapi khusus Bali ini Isuzu melihat bahwa daerah ini memiliki potensi yang lebih kelihatan. Indikatornya adalah sebagai daerah wisata pertumbuhan kendaraan komersial baik penumpang dan barang terus tumbuh. Di samping itu, kami konsentrasi di Bali dengan tujuan gaung Isuzu bisa besar seperti halnya Bali, sebab daerah ini merupakan destinasi wisata nomor satu di Indonesia sehingga cukup efektif dalam memasarkan produk karena wisatawan yang berasal dari berbagai daerah akan mengenal Isuzu.

Sejauh ini bisnis logistik dan angkutan barang masih terkonsentrasi di Pulau Jawa tapi satu daerah, yakni Sumatera dinilai memiliki potensi besar bagi berkembangnya bisnis angkutan barang. Apakah Isuzu melihat hal itu sebagai peluang?

Benar. Untuk kawasan Sumatera merupakan target berikut kami, karena terus terang *market share* Isuzu belum terlalu tinggi di daerah tersebut. Pulau Sumatera menjadi salah satu target utama dengan pertimbangan *non-absolute number* daripada kendaraan di tempat itu cukup tinggi. Tapi sebenarnya tantangan terbesar yang tengah dihadapi di Sumatera ialah jaringan purna-jualnya terutama jaringan suku cadang dan layanan.

Pekerjaan rumah ini yang sedang Isuzu genjot habis-habisan beberapa tahun terakhir. Saat ini jaringan purna-jual Isuzu di Sumatera sudah cukup banyak. Setelah jaringan purna-jual telah kuat, barulah Isuzu berikutnya memperkuat sisi penjualan kendaraannya. Perkembangan terkini perlahan tapi pasti *market share* Isuzu merangkak naik dan didominasi oleh kendaraan kecil sekelas N-Series.

Dalam sebuah pemberitaan Isuzu menyatakan tidak khawatir dengan dampak pengurangan subsidi bahan bakar minyak (BBM) oleh pemerintah. Mengapa demikian, apakah Isuzu akan justru diuntungkan dengan kebijakan tersebut?

Ada pengaruh tetapi kecil. Bahwa pengaruh kenaikan bahan bakar terhadap industri otomotif sangat dipengaruhi oleh GDP (*Gross Domestic Product*). Apabila GDP dalam negeri naik otomatis dampak kenaikan BBM akan kecil. Sebagai gambaran, pada tahun 2004 ke 2005 terjadi kenaikan harga BBM dari Rp 2.400 menjadi Rp 4.500. Dampak dari kenaikan BBM tersebut membuat penjualan kendaraan menurun dari 53.2000 unit menjadi 310.000 unit. Penyebab anjloknya penjualan juga karena GDP Indonesia saat itu masih sekitar 1.500 USD. Sedangkan saat ini dengan harga solar fluktuatif Rp 7.500-Rp 8.000 penjualan kendaraan bisa mencapai 1,2 juta unit. Hal ini tak lain karena GDP Indonesia sudah naik senilai 3.500 USD. Saya bilang terkait

kenaikan BBM tetap ada pengaruhnya sekalipun efeknya tidak seperti dulu lagi. Dikarenakan pendapatan penduduk Indonesia pelan-pelan naik terus. Sebetulnya yang paling berpengaruh ketidakjelasan kebijakan pemerintah terhadap BBM pasca-harga jualnya diserahkan ke pasar. Tidak jelasnya naik-turunnya harga BBM membuat pelaku industri otomotif bingung.

Beberapa tahun terakhir pabrikan Cina termasuk dari India turut meramaikan persaingan kendaraan niaga di Indonesia dengan keunggulannya masing-masing. Bagaimana Isuzu agar tetap bersaing?

Prinsipnya agar Isuzu bisa bersaing produk kami harus bisa beradaptasi dengan kebutuhan konsumen di Indonesia dengan berbagai tantangannya. Perbedaan antara kendaraan komersial dan non-komersial terletak pada kualitas kendaraan itu sendiri. Dengan

demikian yang lebih penting adalah purna-jual, sebab pengusaha *trucking* yang melakukan kredit truk uang cicilannya didapat dari operasional truk itu sendiri. Jadi apabila terjadi masalah terhadap kendaraan dan tidak dapat beroperasi otomatis transporter akan merugi karena tidak bisa membayar cicilan. Bercermin dari itu semua agar tetap bersaing Isuzu harus bisa menyesuaikan kebutuhan konsumen dan jalan di Indonesia termasuk menyesuaikan berbagai tantangan dan masalah bisnis angkutan barang. Pertama, *overloading* menjadi tantangan yang besar bagi Isuzu karena rata-rata volume angkutnya cukup ekstrem. Guna mengatasinya Isuzu memperkuat sistem remnya karena truk yang *overloading* memiliki risiko kecelakaan tinggi apabila penggunaan remnya masih standar. Kedua, kualitas jalan di Indonesia setiap daerah berbeda-beda dan cenderung di bawah standar. Kondisi tersebut berpengaruh pada sasis truk ketika melewati jalan jelek, oleh sebab itu Isuzu menyesuaikan. Ketiga, bencana alam banjir. Untuk masalah



Keberadaan pabrik yang di Karawang akan dijadikan pusat produksi kendaraan komersial dengan desain khusus untuk dipasarkan di negara-negara berkembang.



Pabrik di Karawang direncanakan akan lebih fokus untuk produksi truk kelas ringan dan menengah, contohnya Isuzu Elf dan Isuzu GIGA.



Di tengah ekonomi yang sedang lesu pada awal tahun 2015 PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAM) justru memberanikan diri membangun pabrik baru di Karawang, Jawa Barat.

ini Isuzu berinovasi dengan mengondisikan tangki solar agar tidak kemasukan air. Keempat, penggunaan kendaraan yang berlebihan atau tanpa memberi jeda bagi kendaraan tersebut untuk dilakukan perawatan. Terakhir adalah bahan bakar, walaupun Indonesia mengharuskan bahan bakar berstandar Euro 2 namun fakta di lapangan banyak bahan bakar yang tidak *compatible*. Apabila kebutuhan bahan bakar dan mutunya tidak diawasi akan menimbulkan kerugian, seperti mogok di jalan dan merusak mesin.

Kiprah Isuzu di Indonesia telah ada sejak tahun 1960 hingga sekarang. Apa kunci sukses Isuzu mampu bertahan di tengah persaingan?

Sejak tahun 2000 Isuzu mulai fokus pada pemasaran dan penjualan kendaraan niaga. Kami tidak ingin mengulang kesalahan yang sama pada era 1970-1980 di mana produk sekadarnya dilempar ke konsumen. Saat itu juga Isuzu berubah dengan mengembangkan *product development* dan *product share* yang disesuaikan dengan kebutuhan konsumen Indonesia. Intinya ialah kami merupakan *marketing oriented company*, kondisi pasar benar-benar kami pahami dan disesuaikan.

Bagaimana potensi pasar truk pada masa lima tahun mendatang? Di mana posisi Isuzu nantinya?

Isuzu di 33 negara menjadi nomor satu sehingga untuk Indonesia kami menginginkan Isuzu juga bisa menjadi nomor satu. Menjadi nomor satu tentunya dengan tetap diimbangi dengan kepuasan yang baik. Tanpa kepuasan pelanggan yang baik mustahil Isuzu menjadi yang pertama. Kami ingin menjadi nomor satu melalui pelanggan yang terpuaskan atas layanan kami.



Tiga Klien Layanan Eksklusif

PT Handal Mandiri Transindo

Memiliki armada terbatas dengan klien yang banyak menimbulkan masalah tersendiri. Berusaha mencari armada dari pihak lain malah membuat mutu layanan menurun. Kondisi itu membuat PT Handal Mandiri Transindo memutuskan untuk menangani tiga klien saja tetapi dengan perhatian yang lebih fokus.

Teks

Abdul Wachid

Foto

Bayu Yoga Dinata

Sampai dengan saat ini pelabuhan di Indonesia yang masih menjadi pelabuhan tersibuk ialah Pelabuhan Tanjung Priok. Hiruk-pikuk pelabuhan tergambar melalui jumlah arus barang yang singgah di pelabuhan. Berdasarkan data PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) II arus barang melalui kontainer masih stabil di atas empat juta kontainer lebih setiap tahunnya selama empat tahun terakhir.

Rinciannya, pada tahun 2014 mencapai 4.198.703 petikemas, tahun 2013 mencapai 4.650.308 petikemas, tahun 2012 mencapai 4.639.710 petikemas, dan terakhir pada tahun 2011 mencapai 4.192.821 petikemas. Sibuknya Tanjung Priok juga tercermin melalui aktivitas truk angkutan khusus pelabuhan yang setiap tahun jumlahnya selalu meningkat. Menurut Hendrik, Presiden Direktur PT Handal Mandiri

Transindo, sejak perusahaannya berdiri tahun 1995 jumlah truk yang beroperasi di pelabuhan hanya sekitar 2.000 unit.

Kini selang 20 tahun kemudian di Pelabuhan Tanjung Priok jika ditotal di luar perusahaan angkutan yang tergabung dalam Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) telah mencapai 20.000 unit. Lonjakan luar biasa populasi truk menunjukkan pertumbuhan ekonomi setiap tahunnya meningkat yang berimbas pada semua sektor bisnis terkait. Hal itu pun diakui Hendrik, menurutnya meningkatnya arus barang di pelabuhan setiap tahunnya berimbas positif pada bisnisnya.

PT Handal Mandiri Transindo (HMT) dalam waktu kurun waktu yang sama kini telah memiliki 43 armada truk bermula dengan satu armada saja. Kemudian perusahaan yang sempat berganti nama ini telah menangani lebih dari 15 klien. Capaian bisnis yang diraih HMT tidaklah mudah. Hal ini juga berkaitan dengan persaingan bisnis antarsesama transporter yang kian hari secara dinamis mengubah strategi bisnisnya.

Mengacu data Aprindo terdapat sekitar 300 perusahaan angkutan yang beroperasi di Pelabuhan Tanjung Priok. Makin bermunculannya perusahaan baru otomatis menambah populasi truk

menimbulkan persaingan ketat antarsesama transporter khususnya perang tarif jasa angkutan. Semua perusahaan pada akhirnya berlomba-lomba banting harga demi mendapatkan muatan. Keadaan tersebut menguntungkan pemilik barang sebab mereka akan memiliki kuasa dalam menentukan tarif.

"Persaingan sengit sesama transporter melahirkan pengguna jasa yang akhirnya berorientasi pada harga ketimbang layanan. Mereka hanya mementingkan harga murah dengan mengorbankan mutu layanan," papar Hendrik. Klien semacam inilah yang selalu dihindari HMT, sebab akan menurunkan kualitas layanan perusahaan. Sekalipun terpaksa harus menerimanya, menurut pengamatan Hendrik beberapa transporter hanya akan menjalin kerja sama jangka pendek, yakni hanya dua sampai tiga bulan. PT Handal Mandiri Transindo pernah menangani karakter klien yang sama dan kerja samanya hanya berlangsung dua tahun.



Hendrik

Presiden Direktur PT Handal Mandiri Transindo

Transisi Layanan

Dalam menjalankan bisnisnya PT Handal Mandiri Transindo mengutamakan kesetaraan hubungan dengan klien. Artinya, hubungan kerja sama yang dijalankan berlandaskan saling menguntungkan atau tidak ada pihak yang merasa paling memiliki kuasa dalam memutuskan. Konsep kerja sama dilakukan dengan melihat kebutuhan dan kemampuan masing-masing perusahaan, berikutnya barulah keputusan ditentukan secara bersama-sama.

Bentuk komitmen HMT memenuhi kebutuhan klien dan segera dicarikan jalan keluar apabila terdapat masalah. Selalu memenuhi kebutuhan yang dimaksud ialah apabila klien membutuhkan armada banyak, sementara armada perusahaan terbatas, maka PT Handal Mandiri Transindo akan mencarikan kekurangan armada tersebut dengan menggandeng perusahaan angkutan barang lain. Namun demikian, di sisi lain ternyata kondisi tersebut malah menurunkan mutu layanan perusahaan.

Guna memenuhi target layanan tersebut pada akhir tahun 2012 PT Handal Mandiri Transindo memutuskan untuk melayani tiga klien saja. Pengurangan klien tersebut dilakukan secara bertahap, awal tahun 2012 perusahaan masih menangani lima klien. Namun, PT Handal Mandiri Transindo akhirnya terpaksa mengurangi dua

“

PT Handal
Mandiri Transindo
mengutamakan
kesetaraan hubungan
dengan klien.





Untuk menjaga komitmen layanannya Hendrik tak jarang turun langsung untuk mengawasi operasional

kliennya atas pertimbangan nilai keekonomian yang tak sebanding dengan yang perusahaan dapat dari tiga klien lainnya.

Keputusan mengurangi klien oleh PT Handal Mandiri Transindo tak berarti mengurangi orderan muatan, justru muatan terus bertambah. Saking banyaknya muatan perusahaan bahkan menempatkan tiga karyawan khusus berkantor di salah satu pabrik untuk menangani urusan angkutan. Perlakuan khusus itu dilakukan agar proses kerja bisa berlangsung efisien dan produktif. Faktor lainnya, dari tiga klien yang ada, perusahaan yang berada di Tangerang tersebut yang memiliki jumlah muatan terbanyak.

“Perusahaan tersebut memiliki luas lahan gudang total 400 hektare di beragam lokasi, artinya kapasitas muat kontainernya sangat besar. Saya sebut ini sebagai layanan eksklusif bagi mereka. Dengan begitu dapat meminimalisir kesalahan dan komplain dari klien,” jelas Hendrik.

Dua klien lainnya bertempat di daerah Sukabumi dan Cianjur. Salah satunya merupakan klien paling loyal karena telah bekerja sama sejak awal-awal perusahaan berdiri. Perusahaan yang dimaksud rata-rata menggunakan jasa angkut PT Handal Mandiri Transindo dua kali dalam seminggu dengan muatan total sekitar 40 kontainer. “Order muatan selalu ada sepanjang hari membuat armada yang kami miliki sekitar 40 unit trailer setiap harinya selalu beroperasi. Praktis garasi truk hanya digunakan untuk memarkir kendaraan yang sedang dalam perbaikan,” papar Hendrik.

Sigap Atasi Masalah

Kemacetan yang terjadi beberapa tahun terakhir membuat produktivitas PT Handal Mandiri Transindo menurun. Pada awal-awal berdiri dengan kondisi lalu lintas jalan relatif lancar satu trailer bisa tiba ke lokasi dari Pelabuhan Tanjung Priok ke kawasan industri Tangerang dalam waktu tempuh satu jam. Dengan perhitungan waktu bongkar muat, satu armada masih memiliki waktu untuk satu kali ritase lagi. Namun dengan kemacetan yang kian parah seperti sekarang satu trailer dalam sehari hanya mampu menempuh satu ritase.

Sementara kendala lain, seringnya terjadi *dwelling time* di terminal petikemas. Contoh kasus yang dialami oleh banyak pengusaha angkutan saat bongkar muat kontainer di terminal petikemas Koja. Di terminal tersebut banyak alat angkut kontainer yang tidak memadai atau bahkan rusak. Ditambah terbatasnya petugas operator di sana mengakibatkan satu truk baru bisa mengangkut kontainer setelah menunggu sehari akibat antrian truk. Padahal di terminal lain seperti UTC 1 membutuhkan dua jam saja.

Berbagai kendala menuntut PT Handal Mandiri Transindo melakukan pengawasan ekstra agar kontainer bisa segera dimuat dan tiba di pabrik, terutama meminimalisir ketidakpuasan bahkan membuat klien kecewa. Untuk menjaga komitmen layanannya Hendrik tak jarang turun langsung untuk mengawasi operasional. Pria berusia 53 ini tanpa henti berkomunikasi dengan klien guna memastikan kebutuhan mereka terpenuhi. "Saya sepanjang hari tidak pernah mematikan telepon genggam. Ini saya lakukan untuk mengantisipasi komplain dari klien, agar kemudian biar saya atasi secepatnya," tuturnya.

Sebagai pendiri perusahaan, penggemar olahraga pagi ini memang pekerja keras dan ulet dalam berbisnis. Hal itu dibuktikannya pada tahun kedua memulai bisnis. Saat itu PT Handal Mandiri Transindo telah melayani tiga klien dengan jumlah armada hanya empat unit. Agar bisa menangani ketiga konsumennya dengan armada terbatas, Hendrik menyiasatinya dengan menambah empat sasis trailer.



Strategi tersebut cukup efektif karena armada saat sampai ke pabrik hanya perlu meletakkan kontainer beserta sasis trailer tanpa perlu menunggu lama bongkar muat. Setelah itu, trailer akan kembali ke pelabuhan untuk memuat kontainer lagi tentunya dengan sasis trailer tambahan. Dengan demikian PT Handal Mandiri Transindo memiliki delapan sasis trailer yang digerakkan dengan empat unit trailer secara bergantian.



Akibat banyaknya muatan, perusahaan bahkan menempatkan tiga karyawan khusus berkantor di salah satu pabrik untuk menangani urusan angkutan.

Mayoritas muatan yang diangkut PT Handal Mandiri Trasindo ialah bahan baku sepatu kualitas impor yang diperuntukkan untuk memproduksi sepatu dengan banyak merek ternama. HMT juga menangani jasa angkut barang jadi untuk keperluan ekspor. Terkait peremajaan armada, sejak tahun 1998 HMT telah melakukan peremajaan dengan menambah armada menjadi delapan unit.

Selanjutnya, pada tahun-tahun berikutnya PT Handal Mandiri Transindo per dua tahun sekali menambah armada rata-rata dua unit truk. "Pertengahan tahun 2000-an hingga sampai perusahaan memutuskan hanya fokus tiga klien kami terus menambah armada. Ke depan PT Handal Mandiri Transindo akan menambah kembali armada sekitar 20 unit," kata Hendrik.

Penambahan 20 truk sekaligus, kata Hendrik, tak lain didasari pertumbuhan ekonomi dalam negeri yang terus menanjak setiap tahunnya, tentunya akan memicu pertumbuhan industri manufaktur yang secara otomatis berpengaruh terhadap bisnis jasa angkut barang. Selain itu, paling terdekat PT Handal Mandiri Trasindo pada September tahun ini telah menjajaki kerja sama dengan perusahaan yang berencana membangun pabrik di daerah Ciranjang dengan luas sekitar 400 hektare.

Perlakuan khusus dilakukan agar proses kerja bisa berlangsung efisien dan produktif.



INDONESIA TRUCKERS CLUB

TalkBiz Semarang

Rekomendasi agar JBI Dinaikkan

Teks: Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi

Setelah Surabaya, *TruckMagz* kembali mengadakan Indonesia Trucker Club Talkbiz dengan tema “Melegalisasi Overtonase, Mungkinkah?” di Semarang, 10 Juni. Sebagai pembicara, hadir Agus Sasmito Kabid Pengendalian dan Operasional dan Keselamatan Angkutan Jalan, Dishubkominfo Provinsi Jateng; Harno Trimadi Kasubdit Lalu Lintas Jalan, Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kementerian Perhubungan; Yan Sibarang Kabsubdit

Komponen, Direktorat Industri Alat Transportasi Darat, Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi Kementerian Perindustrian; Gemilang Tarigan, Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Transportasi Indonesia, dan Sugi Purnoto, Wakil Ketua II Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia. Bincang bisnis yang disponsori PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia dan Hino Cemaco ini dihadiri 150 orang peserta dari pengusaha transportasi dan ATPM.



Foto bersama panitia, pembicara, dan sponsor ITC Talkbiz Semarang. Dari kiri: Ratna Hidayati, Harno Trimadi, Yan Sibarang, Agus Sasmito, Ariel Wibisono, Gemilang Tarigan, Gatot Prajanto, Dedy Untoro Harli, Indra Ardianti, Sugi Purnoto, Yonathan Himawan Hendarto.

Agus Sasmito menjelaskan teknis kinerja jembatan timbang dan praktik overtonase yang mengakibatkan kecelakaan serta merugikan pengguna jalan yang lain. Ia juga memaparkan operasional jembatan timbang yang tersebar di Jawa Tengah dan permasalahan yang terjadi di jalur Pantura serta realisasi peningkatan teknologi informasi jembatan timbang.

Gemilang Tarigan mengulas secara singkat mengenai legalitas overtonase dari sudut pandang pengusaha angkutan jalan. Ia juga menyinggung tidak terbarukannya aturan berdasarkan perkembangan teknologi kendaraan. Selanjutnya, Sugi Pranoto berbicara mengenai alternatif angkutan multimoda yang bisa dijadikan pilihan oleh pengusaha, khususnya transportasi jarak jauh. Ia mengingatkan untuk menggunakan fasilitas laut sebagai jalur pengiriman barang. Penggunaan kapal ro-ro sebagai alternatif mendukung program tol laut antar-pulau di Indonesia. Ia juga mengkritik pola koordinasi kementerian yang berhubungan dengan angkutan jalan.

Yan Sibarang menjelaskan produk dari produsen kendaraan angkutan barang di Indonesia berdasarkan spesifikasi yang diatur dalam undang-undang. Dalam penjelasannya ia juga mengupas fungsi truk untuk pengangkutan berdasar pada sumbu roda. Yan mendukung penjelasan beberapa pemateri bahwa problematika logistik di Indonesia adalah karena ketidaksinkronan dalam perkembangan bisnis, teknologi, infrastruktur, dan perkembangan regulasi.

Diskusi diakhiri dengan pemaparan Harno Trimadi selaku perwakilan regulator. Ia menyampaikan kebijakan-kebijakan yang mengikat perusahaan transportasi dalam pemuatan barang. Ia juga mencontohkan bentuk-bentuk pelanggaran pada angkutan

jalan seperti dimensi kendaraan, tata cara pemuatan dan pungli. Ia mencontohkan salah satu pelanggaran yang kerap terjadi. "Angkutan barang, wajib membawa dokumen pengantar, banyak angkutan barang setelah dicek tidak dilengkapi dokumen perjalanan. Perusahaan transportasi, harus ada surat muatan dan surat perjanjian karena ini nanti terkait dengan asuransi muatan," katanya. Ia menyalahkan pelanggaran jenis ini membuat pemilik barang bisa membawa barang "ilegal". Beberapa kasus terbongkar karena razia dan menemukan narkoba dan barang berbahaya lain dalam truk. Harno juga menjelaskan kepada peserta diskusi mengenai sanksi dan denda bagi pelaku pelanggaran kelebihan muatan.



Heru Karjanto saat diskusi



Gatot Prajanto dari Hino Cemaco menyerahkan kenang-kenangan kepada Agus Sasmito

DISKUSI INTERAKTIF

Romulo membuka diskusi dengan memberikan pendapatnya tentang situasi bisnis saat ini. "Peserta di sini adalah pelaku bisnis, kalau pemerintah bilang tidak seimbang alasan retribusi dan pelayanan yang diberikan. Kita paham pertumbuhan ekonomi itu tidak hanya dari retribusi, ada faktor lain. Kalau hanya retribusi yang jadi tolok ukurnya pasti tidak seimbang. Truk ini lewat juga membawa berbagai macam kepentingan," katanya. Ia berharap forum seperti ini menjadi rekomendasi buat pemerintah pusat karena pemerintah terlalu sering "copy-paste", di beberapa negara kemudian diadopsi.

Ia juga mengingatkan kepada peserta lain bahwa mungkin juga pengusaha juga sama-sama salah. Pengusaha menggunakan jalan yang belum siap dilewati dan pemerintah mengadopsi teknologi yang rakyatnya belum siap

menggunakan itu. Romulo berharap pemerintah bisa membuat perencanaan yang matang ke depan.

Sugi Pranoto mengomentari pendapat peserta. "Kalau berhubungan dengan aspek dari pemerintah memang tidak pas. Kondisi ini terbentuk antara kebutuhan, harapan, infrastruktur, dan otoritas. Bagaimana pun dengan cara apa pun harus ada titik temu," jawabnya. "Kalau memang ada kelebihan muatan 5% itu diturunkan dan tugas pemerintah adalah membuat aturan. Harus ada sinkronisasi dari kebutuhan masyarakat seperti ini yang difasilitasi oleh pemerintah. Pertama, kondisi jalan yang tidak memadai untuk proses bisnis yang semakin meningkat. Kedua, kondisi aturan yang tidak sinkron dengan kondisi riil," ujarnya.

Tarigan menambahkan, "Beberapa persoalan



Paparan narasumber talkbiz.

yang sudah kita lihat dalam *overload* ini mengenai JBI dan infrastruktur. Faktor lain adalah produktivitas transportasi sangat rendah. Kita sudah di jalan macet, ongkos *ngepas*, ditilang pula. JBI ini perlu ditinjau cara hitungnya. Kedua jika ingin JBI naik, teknologi harus ikut. Sarana dan prasarana harus juga mengikuti. Kalau barang yang diturunkan ini tidak diangkut bagaimana itu? Karena per ton per kilogramnya bisa jadi rupiah bagi rakyat. Tingginya biaya logistik di Indonesia adalah karena ketidakpastian beberapa hal tadi," katanya.

Tarigan menyimpulkan pendapat dari peserta dan narasumber bahwa untuk mengatasi problem overtonase, kualitas jalan harus ditingkatkan agar daya dukung jalan naik dan aturan JBI truk ditinjau kembali untuk dinaikkan.



Registrasi peserta sebelum acara dimulai



Harno Trimadi dari Kementerian Perhubungan



Onny Wibowo dari Hino Cemaco menyampaikan produk knowledge



Presentasi Exxon Mobil oleh Indra Ardianti



Goodie bag Truckmagz untuk para peserta yang telah melakukan registrasi



Foto bersama panitia, pembicara, dan sponsor ITC Talkbiz Surabaya. Dari kiri: Ariel Wibisono, Yonathan Himawan Hendarto, Ratna Hidayati, Gemilang Tarigan, Andreas Ario Kusumo, Ahmad Wahyudi, Hendrika G. Refwalu, Felix Soesanto

INDONESIA TRUCKERS CLUB

TalkBiz Surabaya

Pengusaha Bingung Pengenaan PPN

Teks: Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi

Indonesia Truckers Club TalkBiz kembali digelar *TruckMagz* di Surabaya, pada 26 Mei. Bertema "Buta Perizinan & Pajak, Bisnis Terancam" bincang bisnis yang disponsori oleh PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia, Tata Motors, dan PT Dwi Multi Makmur distributor tunggal HJ axle ini dihadiri 150 orang peserta dari berbagai perusahaan *trucking*, ATPM, perbankan, dan penyedia jasa logistik.

Tema yang dipilih pada diskusi

rutin ini sangat sesuai dengan keluhan pengusaha transportasi, karena banyak pelaku usaha yang merasa kurang informasi mengenai pajak dan perizinan.

Ahmad Wahyudi menyampaikan anjuran pemerintah kepada pemilik usaha angkutan jalan agar segera menjadi perusahaan berbadan hukum PT atau koperasi. Ia menyebutkan, menjadi perusahaan berbadan hukum sangat bermanfaat bagi kemajuan perusahaan. Tanggung jawab

perusahaan jika terjadi kecelakaan hanya sampai dengan sejumlah modal yang ditanamkan.

"Sedangkan jika perusahaan perseorangan, CV atau firma bertanggung jawab sampai dengan harta kekayaan pribadi pemilik usaha. Jelas sekali perbedaannya," tambahnya. Dari sudut pandang pemerintah, manajemen dalam perusahaan profesional akan tercapai secara efisien dan efektif sehingga mudah dalam penerapan



Yonathan Himawan Hendarto menyerahkan kenang-kenangan kepada Gemilang Tarigan



Ratna Hidayati menyerahkan kenang-kenangan kepada perwakilan PT Dwi Multi Makmur

pengembangan perusahaan. Yang lebih penting lagi, arah industri transportasi bisa dikembangkan untukantisipasi MEA. Sanksi yang harus diterima oleh perusahaan yang belum berbadan hukum juga bisa menjadi pertimbangan pemilik usaha. Perusahaan tidak akan menerima insentif pajak dari pemerintah dan izin sebagai usaha angkutan tidak diperpanjang.

Menurut Wahyudi, masyarakat juga diuntungkan dengan kebijakan ini karena bisa menerima kepastian layanan dalam hal pengiriman yang tetap waktu dan terjadwal. Keuntungan kedua, yaitu faktor keselamatan. "Selain keselamatan barang sampai di tujuan, keselamatan pengemudi juga lebih terjamin. Karena perusahaan yang profesional akan memberikan ganti rugi sesuai aturan yang ada. Tidak ada lagi kecelakaan di jalan dibebankan kepada sopir," tegas Wahyudi.

Dalam paparannya Wahyudi juga menjelaskan mengenai perkembangan insentif angkutan umum yang sudah diberikan hingga tahun ini. Pada tahun 2006 sampai tahun 2009, pemerintah memberikan insentif untuk kendaraan bermotor angkutan umum sebesar 40%. Lalu tahun 2010, insentif untuk kendaraan angkutan umum orang diberikan yaitu 40% dan angkutan umum barang sebesar 30%. Tahun 2011 sampai



Peserta ITC Talkbiz Surabaya mengajukan pertanyaan untuk narasumber

tahun 2014, insentif untuk kendaraan angkutan umum orang masih tetap, yaitu 40% dan angkutan umum barang dikurangi hingga 20%. "Tahun 2015, insentif untuk kendaraan angkutan umum orang sebesar 70% dan angkutan umum barang menjadi 50%" jelasnya. Diharapkan dengan kerja sama yang baik antara pengusaha angkutan umum dan pemerintah bisa memberikan iklim usaha yang bagus untuk seluruh industri yang bersinggungan dengan angkutan.

Sementara itu, Gemilang Tarigan, Ketua Umum Aprindo menjelaskan dasar hukum yang berkaitan dengan perpajakan dan perizinan yang mengatur industri angkutan. "Aturan pertama dalam bisnis angkutan adalah UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan di Jalan, lalu ada Perpu No. 74 tahun 2014, selain itu juga ada tambahan perda dan pergub. Untuk perpajakan, UU No. 28 tahun 2009 tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah dan Permendagri No. 101 tahun 2014 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor" paparnya.

Beberapa peraturan tersebut mengalami perubahan sehingga sangat membingungkan pengusaha. "Pada aturan lama, perusahaan perseorangan diperbolehkan mengangkut barang. Sekarang mereka tidak boleh. Sekarang izin usaha berlaku selama lima tahun, jika habis bisa diperpanjang. Pada peraturan lama izin tergantung pada

lama perusahaan berdiri. Selama perusahaan berdiri, izin tetap berlaku. Seperti ini yang harus diketahui oleh pengusaha angkutan," imbuhnya.

Dalam diskusi ada salah satu peserta menanyakan mengenai usia operasional truk. Wahyudi menjawab dengan lugas. "Terkait batas usia truk, secara aturan dari Kemenhub itu tidak ada. Selama itu laik jalan, secara teknis perlengkapannya memenuhi syarat, truk bisa beroperasi di jalan." katanya. Wahyudi menambahkan bahwa beberapa daerah seperti Jakarta dan Bandung memiliki aturan usia truk, antara 15-20 tahun. Tetapi hal yang paling mendasar adalah kinerja truk, yang setiap tahun harus diperhitungkan.

Mengenai pertanyaan yang sama, Tarigan juga ikut angkat bicara. "Jakarta sudah mengatur usia kendaraan 10 tahun. Artinya, kita tahu bersama 65% kendaraan di Indonesia sudah tua. Memang ada aturan usia kendaraan angkutan penumpang karena memang mereka memuat penumpang. Namanya ada Standar Pelayanan Minimal, untuk angkutan dalam trayek maksimal 25 tahun," jawabnya.

Berikutnya ada peserta lain yang bertanya mengenai PPN, Imam dari Yogyakarta. "Perusahaan kami pernah mengalami kendala dalam hal PPN, kami sudah kirim *invoice*, dan perusahaan tersebut meminta harus ada PPN-nya, kalau tidak ada PPN, kami tidak dibayar. Akhirnya kami negoisasi, kalau mau ada PPN harga kami tambah 10%. PPN kami setorkan ke kantor pajak. Apakah

cara menambahkan tambahan 10% seperti itu diperbolehkan?" tanyanya.

Pertanyaan kedua mengenai sopir dalam PPH 21. Imam bingung saat ada pembayaran gaji sopir dan sudah dijelaskan diawal, mereka termasuk mitra kerja. Dalam perhitungan ada hak yang menjadi tambahan sopir, sehingga terutang PPH 21 dan harus memungutnya. Akhirnya dipotong dari total gaji dan nilainya di bawah PTKP.

Zainal Abidin menjawab, "Anda bertanya apakah yang hal tersebut sudah benar atau tidak? Jika saya jadi orang pajak, saya akan koreksi faktur pajaknya dulu. Memang tidak terjadi apa-apa. Tetapi ketika membuat faktur dan mengkreditkan PPN apakah nanti tidak menjadi masalah ketika di kantor pajak. Jelas sekali faktur pajak seperti itu tidak sah. Faktur pajak sudah jelas bahwa dari penyerahan sudah tidak kena PPN. Jika dipaksa seperti itu akan berisiko buat mereka para pengusaha, jika mereka diperiksa akan ada masalah," katanya.

Mengena PPH pasal 21 untuk sopir, Zainal menjelaskan setiap pembayaran jasa ke orang pribadi, harus melihat struktur perusahaan. "Sopir ini sebagai pegawai tetap atau tidak tetap. Kita wajib potong jika pemberi usaha adalah orang pribadi, tetapi jika badan usaha tentu tidak. Sebaiknya, ke depan dipisahkan saja biaya tadi, agar tidak ada masalah saat pemeriksaan," katanya.



Booth Exxon Mobil ITC Surabaya



Peserta dari Jakarta menceritakan pengalaman tentang pungutan PPN



Diskusi interaktif dengan peserta



Andreas menjelaskan mengenai insentif plat kuning pada peserta



Anggota IYT meminta penjelasan mengenai pengusaha trucking yang tidak memiliki NPWP



Presentasi produk Mobil Delvac



JANGAN TAKUT MENCoba PRODUK CINA

TRACTOR HEAD (CNG) F3000

LEBIH EKONOMIS DAN POWERFULL

Teks: Citra D. Vresti Trisna
Foto: Bayu Yoga Dinata

Di tengah minimnya kepercayaan pada truk produk Cina, PT Shacmind Perkasa selaku agen dan distributor Shacman *heavy duty truck* hadir untuk memberikan inovasi baru dan menjawab kebutuhan *customer*. Seperti halnya truk Shacman tipe Tractor Head 6 x 4 350 HP (CNG) F3000 hadir dengan tenaga yang lebih *powerfull* dan harga yang lebih ekonomis. Selain itu, produk ini telah terbukti lebih ramah lingkungan dibandingkan produk lainnya yang berbahan bakar solar.

Meski Shacman merupakan produk Cina, Shacman tidak mau ketinggalan dalam mewarnai pasar Indonesia dengan menghadirkan inovasi dan kualitas yang tidak kalah dengan produk Jepang dan Eropa. Hal ini terbukti dengan keluarnya produk Shacman Tractor Head 6 x 4 350 HP (CNG) F3000. Produk yang memiliki keunggulan dalam hal *engine power*.

Sampai saat ini di kelas yang sama belum ada kompetitor yang menyamai kemampuan Shacman. Kalau soal *engine power* sudah di atas rata-rata, secara otomatis produk ini juga memiliki kelebihan dalam membawa muatan berat sehingga produktivitas perusahaan dapat meningkat. "Kami juga sudah mencoba dan membuktikan selama 20 hari dan kalau dihitung efisiensi yang akan didapat dalam setahun bisa mencapai 60 persen. Selain itu, kami terbukti lebih *powerfull* dan lebih ekonomis," kata Yudi Sulistyono, *Marketing dan Sales* PT Shacmind Perkasa.

Keunggulan Tractor Head CNG F3000 adalah dalam hal efisiensi bahan bakar karena menggunakan *Compressed Natural Gas* (CNG) yang lebih ramah lingkungan dibanding bahan bakar lainnya. Selain itu, penggunaan CNG dianggap penting karena kebutuhan BBM di Indonesia semakin menipis dan harganya terus melonjak naik. Respons pasar sangat bagus untuk truk jenis ini, namun masih terkendala dalam hal infrastruktur pengisian bahan bakar. "Sampai saat ini dukungan pemerintah untuk menyediakan SPBG masih kurang. SPBG di Indonesia masih belum banyak. Jadi kalau dalam hal bahan bakar masih terkendala," kata Yudi.

Kendati demikian, Yudi mengaku optimis bila Tractor Head (CNG) F3000 dan produk selanjutnya akan lebih diterima oleh pasar. Menurut Yudi, rencana pemerintah untuk membangun SPBG lebih banyak di kota-



kota besar mendukung strategi PT Shacmind Perkasa dalam hal strategi pemasaran produk Shacman. Karena, sampai saat ini dia mengaku sedang gencar memperkenalkan kepada *customer* produk-produk yang menggunakan bahan bakar gas.

"Sejak 2014 sudah mulai ada realisasi SPBG meski belum banyak. Sedangkan 2015 akan lebih banyak lagi. Kalau kami fokus pada bahan bakar CNG lebih dulu, kami akan lebih banyak diterima. Kalau prediksi kami, rencana pemerintah 2016 mendatang akan lebih memperbanyak SPBG akan menguntungkan kami. Jadi kalau kami sudah siap dari sekarang,



Shacman Tractor Head 6x4 350 HP F3000 unggul dalam efisiensi bahan bakar karena menggunakan Compressed Natural Gas

maka akan menuai hasil yang lebih bagus," papar Yudi.

Menurut Yudi, untuk saat ini dia mengaku tidak lagi kesulitan dalam menawarkan produk Shacman ke *customer*. Karena, menurut dia, kesulitan-kesulitan itu terjadi pada awal 2008-2009 dan saat ini sudah memiliki cara tersendiri untuk menangani *customer* yang fanatik dengan produk-produk Jepang. Yudi menekankan bila produk Jepang belum mampu mengalahkan produk Cina di tipe-tipe tertentu. Kalau sudah angkut baja, kertas, semen, dan barang yang tonasenya lebih dari 60 ton, mereka tidak bisa mengatasi. "Hampir semuanya memang sesuai keinginan *customer*, kalau mereka mengangkut barang-barang yang berat, kami akan berani menawarkan. Karena dibandingkan produk Eropa, harga kami bisa 60 persen lebih hemat. Selain itu, kami sudah punya pasar tersendiri," kata Yudi.

Terkait harga jual produk, Yudi mengaku bila harga jual Shacman lebih kompetitif dibandingkan dengan produk Jepang dan Eropa. Sedangkan dibandingkan dengan sesama produk Cina yang lain, harga Shacman masih lebih tinggi dengan kualitas *engine* yang jauh lebih baik.

Menurut Yudi, standar keamanan yang ditawarkan produk Shacman Tractor Head (CNG) F3000 tetap sesuai dengan standar yang sudah ditentukan pemerintah. Tractor Head (CNG) F3000 juga dilengkapi dengan *safety valve*

dan *solenoid valve* yang mengatur tekanan berlebih pada *equipment* dan sistem perpipaan. Hal ini dilakukan untuk mencegah kerusakan *equipment* sekaligus mencegah terjadinya kecelakaan saat truk dioperasikan. "Produk-produk Shacman telah menggunakan *air back* yang umumnya belum banyak dipakai di Indonesia. Kemudian salah satu keunggulan dari produknya adalah dalam hal sistem pengereman yang sudah memakai rem ABS. Dari standar keamanan saja sudah dapat menunjukkan kualitas produk Shacman," katanya.

SPEKIFIKASI TRACTOR HEAD 6 X 4 350 HP (CNG) F3000

Engine		Cummins			Weichai	Weichai (CNG)	
Drive Type		6x4		6x6	6x4	6x4	
Engine	Model	ISME345 30	ISME385 30	ISM440E 20	WP12.375 N	WP12NG350E	
	Type	Diesel engin. 4-stroke, 6-cylinder in line, water cooling, inter-cooling turbo charging				CNG Engine, 4-stroke, water cooled, 6-cylinder	
	Engine Power	Hp/Rpm	345 / 1900	385 / 1900	440 / 1800	473 / 1900	350 / 2200
	Max Torque	N.M/Rpm	1710 / 1200	1835 / 1200	2100 / 1200	1800 / 1000-1400	1400 / 1400-1600
	Displacement	cc	10.8			11.596	
Clutch	Diameter	mm	430				
Wheel Base	mm	3175 + 1400		3800 + 1350	3175 + 1400	3800 + 1350	
Cabin		F3000		F2000	F3000		
Dimension	Height	3710		3750	3710		
	Length	6825		7400	6825	7400	
	Width	2490					
	Front / Rear overhang	1525 / 725					
	Min. Turning Diameter	15		17	15	17	
	Ground Clearance	314					
Max Speed	km/h	86	103	86	127	118	
Fuel Capacity		400 L (Aluminium)			380 L (Iron)	8 x 145 WLC (Steel)	
Tire Size		11.00 - 20					
Transmission		9 Speed (9F + 1R)	12 Speed (12F + 2R)			9 Speed (9F + 1R)	
Axle	Front Axle	7.5 ton		6.5 ton	7.5 ton		
	Rear Axle	13 ton		13 ton	13 ton		
Brake	Running Brake	Dual Circuit Compress Air Brake					
	Parking Brake	Rear Wheel Power Spring Brake					
	Auxilliary Brake	Engine Exhaust Brake					

OPTIONAL UPGRADES

Cabin		F3000
Transmission		12 Speed (12F + 2R)
Fuel Capacity (available for CNG unit)	Behind Cabin	8x120 WLC
	Below Chassis	4 x 80 WLC or 2 x 120 WLC
Tire sizes		12.00 - 20 or 12.00 - 24
Brakes		Jacobs or ABS
Equipment / Accessories		Air Conditioning, Radio, GPS, and others

Sumber: PT Shacmino Perkasa



Shacman Tractor Head 6x 4 350 HP (CNG) F3000 hadir dengan tenaga yang lebih powerfull dan ekonomis

Paket *aftersales* yang ditawarkan oleh Shacman hampir sama dengan produk lainnya. Shacman memberikan garansi kendaraan di tiap 50.000 kilometer atau satu tahun. Sedangkan bagian-bagian yang digaransi meliputi *engine*, *chassis*, dan *axle*. Selain itu, menurut Yudi, PT Shacmino Perkasa juga memberikan paket kontrak *service* saat pembelian dan ada juga yang murni kontrak *service*. "Di sini akan dilayani segala perbaikan. Kami juga melayani *maintenance* berkala. Kami juga ada program yang namanya *fleet maintenance system* dan ini sangat tergantung dengan pembelinya menginginkan atau tidak," paparnya.

Yudi berharap agar customer di Indonesia untuk tidak takut mencoba produk Cina. Karena, menurut dia, selain kualitas produknya sudah semakin baik, layanan selalu dijaga. "Kami juga memberi jaminan dan garansi. Kalau berkaitan dengan produk terbaru kami adalah CNG memang masih bergantung pada SPBG. Tapi, jangan khawatir, 2016 akan banyak SPBG yang dibangun pemerintah dan swasta. Jadi harus melihat ke depan," harapnya.



Kemacetan dan Pengumpul Rezeki

Foto dan teks: Bayu Yoga Dinata

Kemacetan telah menjadi hal umum dan dimaklumi di kota besar seperti Jakarta. Bagi sebagian orang, kemacetan menjadi sebuah problem yang menghambat aktivitas maupun bisnis mereka. Akan tetapi, ada sebagian lagi yang memanfaatkan kemacetan untuk menambah pendapatan mereka.



Wanita lanjut usia ini bahkan ikut mengais rezeki di jalan padat lalu lintas sebagai polisi cepek. Wanita seusianya seharusnya menghabiskan masa tua di rumah bersama keluarga.





Bagi pengusaha logistik, kemacetan menjadi salah satu faktor yang merugikan seperti biaya bahan bakar yang bertambah dan waktu kirim yang bertambah.

KEMACETAN DAN PENGUMPUL REZEKI



Pedagang asongan seringkali membahayakan diri dengan berlari mengikuti kendaraan saat menjajakan dagangan mereka



Sanah (59), pensiunan buruh pabrik ini mengaku pesongan dari perusahaan tempatnya dulu bekerja tak cukup untuk memenuhi kebutuhan sehari-harinya. Kini ia terpaksa bekerja sebagai pedagang asongan.



Tak hanya orang dewasa, anak usia sekolah pun ikut mencari rezeki sebagai pedagang asongan memanfaatkan kemacetan



Kemacetan seringkali menimbulkan beragam bahaya seperti pesepeda motor ini, ia berusaha menyalip truk kontainer di tengah kemacetan. Padahal sangat berbahaya berada sangat dekat di belakang truk besar seperti ini.



Jarak antar-truk yang sangat dekat menuntut keahlian tinggi dari sopir truk dan kernet untuk bermanuver di tengah kemacetan.



Bagi sebagian orang, kemacetan kadang menjadi peluang rezeki. Dengan modal tangan melambai-lambai pemuda ini mendapat lembar-lembar rupiah dari para sopir. Tidak jauh dari pria ini sejumlah pria mengawasi.



Kemacetan panjang seringkali membuat radiator cepat kehabisan air dan jika dibiarkan dalam kondisi ekstrim akan menyebabkan mesin terbakar.



PERAWATAN *FULL AIR BRAKE SYSTEM*

Teks: Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi

Satu mekanisme yang bekerja pada air brake system adalah sistem ini sangat tergantung pada udara terkompresi yang ada dalam tabung. Tabung ini bisa berbahaya jika tidak ditangani dengan hati-hati. Energi potensial udara dapat sebanding dengan energi potensial pendorong pada perangkat hidrolik. Jika muncul ledakan dari udara yang terkompresi dalam tabung dapat menyebabkan cedera serius.

Ketika mekanik melakukan pemeriksaan *air brake system*, pastikan untuk mengaktifkan rem parkir untuk mencegah kendaraan bergerak. Selain itu, bisa menggunakan bantalan keras yang ditempatkan di kedua sisi roda, bukan di poros kemudi. Beberapa bagian truk membutuhkan penanganan seksama termasuk *air brake system* terutama bagian *air dryer* dan *air compressor*. "Kedua bagian ini bisa mengalami gangguan sistem jika tidak diperhatikan dengan seksama," kata Drs. Mardjani, pakar geometri kendaraan dan dosen VEDC Malang. Tabung penyimpanan berisi udara bertekanan tinggi, karena itu mekanik sebaiknya menggunakan pelindung standar saat menguras tabung udara dan memeriksa *pipeline*. Tabung membawa udara ke seluruh saluran pipa yang akan mengirim ke rangkaian sistem rem. Mardjani mengingatkan agar bagian-bagian yang berhubungan dengan sistem awal rem, mendapat perhatian lebih daripada rangkaian sistem yang berada di sekitar roda. "Rangkaian ini sangat berpengaruh pada bagian akhir sistem rem. Karena pada bagian tersebut, udara terkompresi dibuat dan disimpan dalam tabung. Jika sedikit saja ada mekanisme gerakan dari pedal rem, udara akan langsung bergerak mendorong perangkat rem. Semua itu terjadi dalam sepersekian detik," katanya.

Air Supply Circuit

Rangkaian pemasok udara dari *air brake system* termasuk semua komponen yang mengelola dan memampatkan udara serta perangkat yang mengatur sistem tekanan udara. Pada bagian tersebut penting juga menghilangkan kontaminasi apa pun. Tabung penyimpanan ini perlu bebas dari air, minyak, dan debu.

Air Compressor

Bagian dari daftar komponen yang wajib diperiksa secara rutin adalah kompresor udara karena perangkat ini memegang peranan utama dari rangkaian *air brake system* dalam menyuplai udara untuk seluruh sistem. Panduan *service*-nya berikut ini.

Periksa setiap 8.000 km atau setiap bulan dari filter udara.

Periksa setiap 40.000 km atau setiap tiga bulan, termasuk sambungan *air compressor*, indikator tekanan udara dan tekanan saat tabung terisi penuh.

Periksa setiap 80.000 km atau setiap enam bulan komponen *air compressor*, *air compressor inlet* dan indikator kontaminasi minyak atau air dalam tabung.

Periksa tingkat kebisingan kompresor.

Periksa baut-baut penyangga kompresor.

Kompresor harus memiliki pasokan udara bersih setiap saat karena ini merupakan bagian dari *preventive maintenance* untuk mesin diesel. Mardjani mengingatkan bahwa jadwal pemeriksaan bisa lebih sering jika kendaraan dioperasikan pada trayek berdebu atau kotor.

Pengurasan Tabung Penyimpanan Udara

Menguras kontaminasi dari tangki udara adalah rangkaian pemeriksaan berikutnya. Pengemudi bisa melakukan pemeriksaan ini ketika dalam keadaan truk istirahat. **“Anda mungkin berpikir dari mana datangnya air dalam tabung penyimpanan yang tertutup rapat? Air berasal dari uap air saat truk jalan atau musim hujan,” imbuhnya.** Air dan minyak biasanya masuk ke tangki udara yang dibentuk oleh uap panas yang dihasilkan selama kompresi. Walaupun sedikit, hal itu akan sangat mengganggu kompresor. Air bisa hilang jika pengering dari perangkat berfungsi dengan baik.

Kepala mekanik PT Roda Viva Lintas, Soegiono mengatakan, ketika mekanik menguras tangki udara, ia harus terlebih dahulu memeriksa katup pembuangan yang terdapat dalam perangkat. Ada katup manual dan katup otomatis. Katup manual adalah yang paling sering dijumpai pada kendaraan. Sopir perlu merunduk ke bawah kendaraan untuk membuka dan menutupnya. Katup ini adalah katup yang paling efektif untuk memastikan air benar-benar terkuras dari tabung.



Tabung penyimpanan udara sistem pengereman



Letak sistem utama air brake pada truk

Cek Pengereng Udara

Pemeriksaan pengereng udara tergantung pada jenis kondisi operasional kendaraan dan produsen perangkat biasanya merekomendasikan interval servis sekitar 40.000 km atau setiap tiga bulan. Beberapa *service* yang harus diperhatikan untuk menjaga kinerja pengereng udara sebagai berikut.

- 1 Untuk permasalahan kelembaban dalam sistem rem angin jika terlalu parah mungkin sekali penggantian perangkat. Namun, kondisi berikut juga bisa menyebabkan akumulasi air.
 - Udara dari luar langsung masuk dalam sistem tanpa melewati pengereng udara.
 - Terpaan udara yang besar di jalan tol menyebabkan air menembus celah kecil perangkat dan masuk dalam sistem.
 - Pengereng udara baru saja dipasang atau diganti sehingga udara yang ada dalam tabung penyimpanan masih lembab.
 - Pengereng udara terlalu dekat dengan *air compressor* sehingga udara menjadi terlalu panas dan menyebabkan kelembaban.
 - Di daerah yang memiliki suhu 16 derajat Celcius atau musim hujan, kondensasi udara sangat mungkin terjadi sehingga air menumpuk dalam tabung.
- 2 Periksa pemasangan baut perangkat, kencangkan jika ada yang kendur.
- 3 Periksa secara total perangkat *air dryer* setelah dipasang ketika mencapai tiga tahun. Prosedur *overhaul* biasanya mencakup penggantian *cartridge* pengereng.



Drum Brake roda belakang



Teks: Abdul Wachid | Foto: Bayu Yoga Dinata

TRUK MULTI-SUMBU (FAW HD220DT)

TIGA KALI MUAT LEBIH BANYAK

Muatan berlebih disebut sebagai salah satu cara bagi pengusaha untuk mendapatkan keuntungan lebih. Padahal perilaku yang melanggar itu sebenarnya akan membuat rugi karena perawatan kendaraan lebih sering, uptime mesin lebih pendek, tingkat kerusakan juga lebih besar.

Pelanggaran akan tetap terjadi sepanjang aturan tidak dijalankan dengan tegas dan perubahan teknologi. Penggunaan teknologi multi-sumbu dinilai dapat mengatasi overtonase karena beban muatan otomatis terbagi dengan tambahan sumbu.



Keberadaan FAW HD220DT secara tidak langsung akan membantu pemerintah untuk menertibkan tindak pelanggaran muatan berlebih.



Kendaraan ini sudah mengadaptasi teknologi Eropa, seperti sistem rem sudah menggunakan rem angin, menganut sistem RPM (Rotation Per Minute) rendah dan komponen sasis yang kokoh



Salah satu pabrikan kendaraan niaga yang telah memproduksi truk dengan banyak sumbu ialah FAW. Pabrikan asal Cina ini telah memproduksi dua varian JD360DT (medium truck) dan HD220DT (light truck)

Kebanyakan sekarang transporter menggunakan truk termasuk sejenis engkel untuk mengangkut muatan berlebih. Padahal dari sisi risiko antara truk kecil dengan truk besar yang sama-sama muatan berlebih, lebih berbahaya truk kecil muatan berlebih. Penyebabnya, kebanyakan truk engkel masih menggunakan dua sumbu dengan ban kecil. Jika kendaraan tersebut memuat barang berlebih otomatis konsentrasi beban akan ditanggung pada titik penampang ban yang kecil sehingga saat muatan berlebih langsung dibebankan ke jalan akan berpotensi merusak jalan.

Penggunaan banyak sumbu roda akan membuat beban muatan terbagi pada masing-masing ban. Ditambah luas penampang ban yang lebar, tidak membuat rusak jalan dan beban kendaraan semakin ringan sekalipun kendaraan tersebut masih dipaksa mengangkut muatan berlebih risikonya tidak sebesar kendaraan yang sumbu rodanya masih sedikit. Salah satu pabrikan kendaraan niaga yang telah memproduksi truk dengan banyak sumbu ialah FAW. Pabrikan asal Cina ini memproduksi dua varian JD360DT (*medium truck*) dan HD220DT (*light truck*).

Ketimbang kendaraan lain dengan tipe yang sama daya angkut khusus FAW HD220DT unggul tiga kali lipatnya. Jika truk sejenis engkel hanya bisa mengangkut sekitar delapan ton, FAW HD220DT bisa mengangkut sekitar 27-30 ton (sesuai Jumlah Berat yang Diizinkan). Dengan begitu satu unit FAW HD220DT lebih efisien ketimbang



Karoseri FAW HD220DT sangat fleksibel. Dapat dipasang dump, tangki, bak terbuka, flat bed dan lain-lain

tiga kendaraan yang memiliki sumbu roda sedikit. "Biaya operasional sopir dan bahan bakar akan lebih murah. Dalam hal manajemen armada juga akan lebih mudah karena transporter tidak perlu repot mengelola banyak kendaraan," papar Robert Lie, *President Director* PT Gaya Makmur Mobil.

Robert Lie mengklaim FAW HD220DT menjadi satu-satunya kendaraan di kelasnya yang menggunakan teknologi multi-sumbu. Selain itu, dari sisi inovasi, kendaraan ini sudah mengadaptasi teknologi Eropa, seperti sistem rem sudah menggunakan rem angin, menganut sistem RPM (*Rotation Per Minute*) rendah dan komponen sasis yang kokoh. FAW HD220DT diciptakan untuk semua segmen karena secara operasional karoseri FAW HD220DT sangat fleksibel. Dapat dipasang *dump*, tangki, bak terbuka, *flat bed* dan lain-lain.

Truk ini menjadi solusi pengangkutan muatan berlebih di daerah perdesaan yang daya dukung jalannya masih rendah. Robert Lie mengatakan, keberadaan FAW HD220DT secara tidak langsung akan membantu pemerintah untuk menertibkan tindak pelanggaran muatan berlebih. "Dimensi kendaraan tergolong kecil dengan lebar 2,1 meter sehingga dapat melewati jalan kelas III yang lebar jalannya memang sempit. Kendaraan ini memang kami rancang khusus guna menjawab masalah muatan berlebih di Indonesia," tutupnya.



Robert Lie
President Director
PT Gaya Makmur Mobil

- S P E S I F I K A S I -

Model	HD220DT
Type	8x4

MASS

Curb Weight of Chassis (kg)	8.000
Gross Vehicle Weight (kg)	29.800

PERFORMANCES

Min. Steering Diameter (m)	18,2
Max. Speed (km/h)	89
Max. Grade Ability (tan%)	25
Parking Brake Grade Angle (tan%)	18
Fuel Consumption (L/100km)	25
Fuel Tank Capacity (L)	150

FRAME

Type	Side rail, punching and riveted construction
------	--

TRANSMISSIONS

Model	FAW CA7-110 (7 speed forward, 1 speed reverse)
-------	--

TRUCK BODY

Measurement (mm)	(7.00x2.00x1.00)= 14 m ³
------------------	-------------------------------------

DIMENSIONS

Length (mm)	9.500
Width (mm)	2.100
Height (mm)	2.630

ENGINE

Model	CA6DF 2D-22
-------	-------------

POWER STEERING

Model	Recycle ball type, Hydraulic Power Steering
Pump Max. Pressure (kpa)	13.000

BRAKE SYSTEM

Rated Working Air Pressure	784
Driving Brake	Double circuit brake – Full Air Brake
Parking Brake	Spring energy storage type
Auxiliary Brake	Exhaust Brake

WHEEL

Rim	7-50 / 22,5X11,75
Model	10.00-20 / 385-65R22,5
Air Pressure (kpa)	810/830



Peran Sopir Dalam Efisiensi BBM dan Peduli Lingkungan

Teks: Citra D. Vresti Trisna | Foto: Dokumentasi Pribadi



Irwan Djunaidi Sutanto
Senior Executive Officer Hino
Motor Sales Indonesia

Seiring perkembangan bisnis angkutan barang, perusahaan membutuhkan sopir yang terampil dan andal. Hal ini dilakukan agar perusahaan mendapatkan keuntungan yang optimal karena keterampilan sopir dalam mengoperasikan kendaraan dan profesionalitasnya dalam menjalankan tugas mampu memberikan efisiensi biaya.

Hampir semua perusahaan truk mengalkulasi biaya bahan bakar kendaraan untuk jarak menengah dan jarak jauh rata-rata menghabiskan 30%-35% dari biaya operasional. Untuk mencapai efisiensi tersebut, setiap ATPM telah menyediakan pelatihan khusus bagi pengemudi agar dapat melakukan efisiensi biaya. Selain itu, perusahaan juga harus mampu memberikan pemahaman kepada para pengemudi terkait manajemen biaya operasional secara terukur untuk memupuk kesadaran dalam upaya efisiensi biaya.

Secara umum, tugas utama para sopir di perusahaan angkutan barang adalah mengemudikan truk. Kendati demikian, mereka juga dituntut agar dapat tepat waktu, mengemudikan dengan aman agar kualitas barang terjaga, serta yang terpenting adalah mampu melakukan penghematan biaya operasional bahan bakar kendaraan. "Peran sopir itu sama pentingnya dengan kendaraan itu sendiri. Jadi, kalau perusahaan ingin menciptakan pola transportasi yang efisien harus dimulai dari para sopir," kata Irwan Djunaidi Susanto, *Senior Executive Officer* PT Hino Motor Sales Indonesia.

Menurut Irwan, penghematan yang dilakukan sopir tidak hanya memberikan laba yang besar bagi perusahaan angkutan barang namun secara tidak langsung perusahaan juga ikut berkontribusi membantu pemerintah untuk mengurangi biaya subsidi bahan bakar. Irwan menambahkan, penghematan bahan bakar juga akan menciptakan lingkungan yang aman dan kondusif.

"Untuk memberikan rasa aman kepada masyarakat, yang harus diperhatikan para sopir adalah cara berkendara mereka. Kami merasakan bagaimana rasanya berkendara di samping truk yang membawa muatan sangat tinggi. Apalagi kalau cara berkendara mereka kurang hati-hati dan tidak memperhatikan sekitar," imbuh Irwan.

Irwan juga menekankan agar perusahaan angkutan barang juga dituntut untuk memiliki kepedulian pada lingkungan. Karena, menurut dia, selama ini yang dilakukan perusahaan hanya berorientasi pada keuntungan dan mengabaikan kelestarian lingkungan. "Dampak dari kerusakan lingkungan akibat gas buang kendaraan sudah kita rasakan seperti masalah pemanasan global. Jadi hal-hal seperti ini yang harus menjadi prioritas kita bersama," harapnya.

Untuk mencapai efisiensi penggunaan bahan bakar dan memperhatikan persoalan lingkungan dibutuhkan seorang sopir

yang profesional. Seorang sopir harus bisa mengemudi dengan baik, juga bisa memperhatikan faktor-faktor yang terkait dengan operasional kendaraan tersebut, seperti konsumsi bahan bakar, perawatan kendaraan, total muatan, barang yang mereka muat, kemampuan atau pun umur ban. "Ini tidak bisa kita abaikan begitu saja karena ini memengaruhi keselamatan. Kita sering merasakan akibatnya, seperti macet berjam-jam di jalan karena ada truk bannya kempes akibat kelebihan muatan," tutur Irwan.

Setelah memahami faktor-faktor yang terkait dengan operasional kendaraan, barulah perusahaan bisa menerapkan sistem atau pola transportasi yang produktif dan efisien. Sedangkan faktor yang memengaruhi efisiensi yang harus diperhatikan, yaitu kondisi truk, rute kendaraan, cuaca, *driver habit*, dan spesifikasi kendaraan.

FAKTOR YANG MEMPENGARUHI EFISIENSI KENDARAAN



KONDISI TRUK

Tipe & spesifikasi
Umur & kondisi
Berat muatan
Posisi muatan



RUTE KENDARAAN

Kondisi jalan
Jarak tempuh
Lancar / macet



CUACA

Cara berkendara
Perlengkapan truk



DRIVER HABIT

Constant speed
Perpindahan gigi
Teknik pengereman
Teknik akselerasi



LAIN-LAIN

Kapasitas isi solar
Jenis ban & tekanan angin
Aerodynamic
Teknologi truk



Perawatan yang baik & persiapan yang matang dalam mengantisipasi faktor-faktor ini dapat mengoptimalkan kendaraan operasional customer

Tips Menghemat Bahan Bakar

- Matikan mesin ketika "idle" dalam waktu tertentu, contohnya, panaskan mobil maksimal selama lima menit, lalu jalan atau matikan.
- Akselerasi yang lembut.
- Batas injak gas 50%.
- Batas kecepatan diupayakan sebisa mungkin agar konstan.
- Posisi gigi transmisi tinggi, putaran mesin rendah (*non-common rail*).
- Pengereman menggunakan *engine brake*.
- Penggunaan rem utama atau rem tambahan saat dibutuhkan saja.
- Pemilihan tipe kendaraan yang tepat.
- *Service* kendaraan secara berkala.

Selain faktor teknis cara berkendara, penghematan bahan bakar kendaraan juga dapat dilakukan dengan menerapkan *fuel management* yang mampu membantu perusahaan melakukan efisiensi bahan bakar hingga 5%. "Pengukuran secara akurat faktor-faktor yang berkaitan dengan operasional kendaraan, membuat perusahaan mendapat informasi penting sehingga kaizen dan perbaikan kendaraan bisa segera dilakukan," kata Irwan.

Menurut Irwan, penghematan sebesar 5% dari total biaya operasional bahan bakar yang mencapai 30%

sangat menguntungkan perusahaan. Misalkan, total biaya yang dikeluarkan perusahaan untuk biaya operasional bahan bakar sebesar Rp 8 miliar dalam setahun, maka 30% dari biaya bahan bakar mencapai Rp 2,4 miliar. Sedangkan penghematan hingga 5% dari Rp 2,4 miliar adalah Rp 120 juta. "Bagi perusahaan, jumlah itu tidak sedikit sehingga peranan seorang sopir dalam mengoperasikan kendaraan itu sangat penting," ujarnya.

Perkiraan Perhitungan Biaya Operasional untuk BBM

Berikut adalah contoh perhitungan untuk efisiensi bahan bakar:
(Estimasi rata-rata biaya bahan bakar = 30% dari total biaya operasional)

Total biaya operasional	Rp 8.000.000.000
Total biaya bahan bakar (30% total biaya)	Rp 2.400.000.000
Net Profit (kondisi normal)	Rp 400.000.000
Penghematan (5%) dari total biaya bahan bakar	Rp 120.000.000
Net Profit (setelah penghematan)	Rp 520.000.000

Sumber: PT Hino Motor Sales Indonesia



Irwan menekankan, selain berperan dalam melakukan efisiensi bahan bakar, seorang sopir juga harus mampu menciptakan lingkungan yang aman dan kondusif. Artinya, seorang sopir tidak hanya mampu mengoperasikan kendaraan yang baik adalah memberikan penghematan yang baik, mereka juga harus paham terhadap dampak lingkungan. "Jadi mereka harus punya keterampilan untuk menghitung total muatan, berat, penempatan muatan, dan ketinggian muatan," imbuhnya.

Kemudian yang memengaruhi biaya operasional adalah penggunaan ban yang tepat. Penggunaan ban radial tak hanya bisa memberikan efisiensi dari biaya ban tapi juga bisa efisien bahan bakar. "Jadi bisa memberikan penghematan sampai 10% dari biaya bahan bakar," katanya.

Peranan Sopir untuk Menciptakan Lingkungan yang Kondusif

TOTAL MUATAN	Sesuai dengan kapasitas truk & ketentuan / regulasi pemerintah
PRA-PENGECEKAN KENDARAAN	Pengecekan kondisi sekeliling sebelum mengemudikan kendaraan
TINGGI MUATAN	Batas ketinggian yang sesuai, tidak hanya meminimalkan resiko, namun tinggi muatan yang berlebihan dapat menyebabkan bahan bakar yang lebih boros, karena terjadi hambatan aerodinamis.
PENEMPATAN MUATAN	Penempatan muatan yang aman & untuk membagi beban yang rata antar sumbu (weight distribution) sehingga kendaraan menjadi stabil & lebih efisien bahan bakar.
TOTAL PENGISIAN BAHAN BAKAR	Pengisian bahan bakar tidak boleh terlalu penuh. Bahan bakar akan mengembang di dalam cuaca panas. Apabila terlalu penuh, maka secara otomatis akan merembes keluar. Sehingga BBM akan terbuang percuma & menimbulkan resiko kecelakaan.
PENGGUNAAN BAN YANG TEPAT	Pemilihan jenis ban yang sesuai dengan rute, kondisi jalan & cuaca. Hal ini akan meminimalkan resiko kecelakaan & menghemat bahan bakar.

Sumber: PT Hino Motor Sales Indonesia

Kemudian yang tidak kalah penting untuk diperhatikan adalah pemahaman sopir terhadap isu lingkungan. Menurut Irwan, pembuangan emisi gas buang juga memberikan dampak serius pada lingkungan. Karena, menurut dia, kerusakan lingkungan yang terjadi saat ini sudah cukup parah. "Saat ini kita tidak hanya di lingkungan kecil karena kita menjadi bagian dari komunitas global yang harus memperhatikan masalah lingkungan," harapnya.



ASDEKI BUAT SATU SISTEM TERINTEGRASI

Teks: Citra D. Vresti Trisna Foto: Bayu Yoga Dinata

Sejalan dengan komitmen untuk menciptakan efisiensi tata kelola dan tata niaga dalam sistem logistik nasional, melatarbelakangi empat asosiasi depo kontainer di beberapa wilayah di Indonesia untuk melebur menjadi asosiasi yang bersifat nasional. Keinginan tersebut ditindaklanjuti dengan pertemuan Pra-Munas di Jakarta pada 23 November 2007 dan Munas I Asdeki 22 Agustus 2008 di Medan yang diresmikan oleh Menteri Perhubungan RI yang diwakili oleh kepala badan diklat.



Rakerwil Asdeki DKI Jakarta

Asosiasi depo kontainer di empat wilayah pelabuhan besar di Indonesia yang melebur menjadi satu sebagai berikut.

1. Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki) di DKI Jakarta untuk wilayah DKI dan sekitarnya dan berdiri pada 21 September 1993.
2. Asosiasi Depo Petikemas Indonesia (Adepi) di Surabaya untuk wilayah Jawa Timur dan berdiri pada 25 Maret 1996.
3. Asosiasi Depo Container Indonesia (Adeci) di Medan untuk wilayah Sumatera Utara yang berdiri pada 21 Juni 2004.
4. Asosiasi Depo Kontainer Indonesia (Asdeki) di Semarang untuk wilayah Jawa Tengah dan sekitarnya dan berdiri pada 21 Juni 2004.

Saat ini Asdeki memiliki tujuh Dewan Pengurus Wilayah (DPW), yang terdiri dari DPW Sumut, DPW Lampung, DPW Sumatera Selatan, DPW DKI Jakarta, DPW Jateng, DPW Jatim, dan DPW Sulawesi Selatan. Dari tujuh DPW tersebut total anggota Asdeki di seluruh Indonesia mencapai 84 anggota dengan total lebih dari 21.500 karyawan. "Dalam waktu dekat ini kami akan meresmikan tiga DPW baru di Kepulauan Riau, Batam, dan Banjarmasin," kata Muslan AR B.Sc., Ketua Umum Asdeki, saat ditemui di kantornya.

Secara umum, peran depo kontainer dalam mata rantai pasok di Indonesia adalah sebagai bagian dari fasilitas penyimpanan infrastruktur logistik guna mendukung kegiatan bongkar muat barang. Selain itu, depo kontainer juga berperan dalam memperlancar dan mengefisienkan jalur mata rantai pasok, terutama dalam *international trade* (ekspor-impor) serta mendukung efisiensi tata kelola dan tata niaga dalam Sistem Logistik Nasional (Sislognas).

"Peran Asdeki itu sangat penting seperti halnya asosiasi-asosiasi lainnya

karena Asdeki merupakan satu-satunya pengelola kontainer kosong untuk persiapan ekspor dan pengembalian kontainer eks-impur yang semuanya ditampung di anggota Asdeki sehingga memiliki peran penting dalam mempercepat pelayanan atau untuk memperpendek waktu. Kami sudah komitmen memberikan pelayanan 24 jam dalam seminggu," kata Muslan.

Menurut Muslan, sampai saat ini Asdeki masih berkomitmen dalam meningkatkan kualitas SDM anggota. Hal ini dilakukan sebagai upaya antisipasi untuk menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN (MEA) yang akan sepenuhnya berjalan akhir tahun ini. "Begitu nantinya MEA mulai terbuka dan banyak investor asing mulai menanamkan modal di sini, paling tidak kami sudah memiliki satu standardisasi yang kompeten serta SDM yang kompeten. Ini bukan proteksi, tapi ini merupakan satu cara agar semua usaha memiliki satu standardisasi yang sama," ujar Muslan.

DASAR PENDIRIAN ASDEKI

- 1 Berdasarkan Pancasila
- 2 Berlandaskan UUN 1945 Pasal 28 tentang hak berserikat.
- 3 Berlandaskan UUD 1945 Pasal 33 ayat (4) tentang ekonomi.
- 4 Berlandaskan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang berisikan bahwa depo peti kemas merupakan penunjang angkutan laut.
- 5 Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan.
- 6 Peraturan Pemerintah No. 20 Tahun 2001 jo Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan
- 7 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor KM 47 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Depo Peti Kemas.
- 8 Deklarasi Nasional di Jakarta pada 11 September 2007.

VISI, MISI, DAN FUNGSI ASDEKI

Visi	Menjadi organisasi profesi yang dapat memajukan usaha depo dan peti kemas Indonesia bersama pelaku ekonomi lainnya bermanfaat bagi anggota khususnya dan Negara Indonesia umumnya.
Misi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Memperjuangkan dan melindungi hak serta kepentingan anggota dalam menjalankan roda usaha depo dan petikemas. 2. Menjalin kerja sama dengan pemerintah dan organisasi profesi yang berkaitan dengan usaha depo petikemas. 3. Memupuk kerja sama dan mengurangi persaingan yang tidak sehat antara sesama anggota. 4. Membantu anggota untuk meningkatkan profesionalisme dalam upaya memantau kinerja masing-masing depo petikemas.
Fungsi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menjembatani kepentingan antara pemerintah dengan perusahaan depo kontainer kosong. 2. Meningkatkan kinerja dan profesionalisme depo petikemas.

Sumber: Sekretariat Asdeki



Muslan AR, B.Sc.

Ketua Umum Asdeki

Untuk mendukung bisnis anggota, Asdeki memberikan informasi terbaru yang dikeluarkan pemerintah atau pun dari nonpemerintah. Anggota Asdeki mendapatkan keistimewaan untuk menjadi anggota Kadin dengan biaya yang lebih murah karena Asdeki menjadi anggota luar biasa Kadin Indonesia dan Kadin daerah di setiap wilayah. Selain itu, Asdeki juga mendapat kepercayaan untuk masuk ke dalam tim pemerintah dalam rangka menyusun cetak biru Sislognas.

Muslan menambahkan, dalam rangka meningkatkan kualitas SDM anggota, Asdeki memberikan pelatihan-pelatihan khusus untuk anggota. Asdeki juga melakukan

kerja sama dengan asosiasi lain untuk untuk membangun Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) logistik. Selain itu, bekerja sama untuk memberikan pelatihan-pelatihan di sektor logistik.

"Nantinya pelatihan itu diberikan dengan satu standardisasi dengan sertifikasi dengan kelas nasional dan internasional karena kami diminta Menko Perekonomian untuk membuat itu. Itu sangat penting untuk standardisasi pelayanan dan harga. Hal ini dilakukan agar harga logistik kompetitif. Artinya harus terukur antara pelayanan, keamanan, dan percepatan. Orang bisa bilang murah, tapi lambat, ya percuma," ujar Muslan.



Munas II Asdeki

Memperjuangkan Kepentingan Perusahaan Nasional

Menurut Muslan, saat ini Asdeki mempunyai program bersama dengan beberapa asosiasi terkait (ALFI, INSA, Aprindo, Pelabuhan, dan Telkom) untuk mendukung pemerintah di dalam menyukseskan pelaksanaan tol laut dan meningkatkan peran biaya logistik dengan biaya yang kompetitif. Menurut dia, kerja sama ini juga dilakukan untuk membuat satu sistem yang terintegrasi. Hal ini dilakukan agar sejak kontainer masuk ke wilayah Indonesia dan kembali lagi keluar dengan dapat termonitor secara keseluruhan, baik itu dilakukan oleh masing-masing asosiasi atau pengguna jasa, dalam hal ini adalah importir dan eksportir dan pelayaran.

Selain itu, untuk merealisasikan program kerjanya, Asdeki telah bekerja sama dan berkolaborasi dengan beberapa kementerian, di antaranya

Kementerian Perekonomian, Kementerian Perhubungan, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Keuangan karena yang membawahi logistik secara langsung ada di bawah koordinasi lembaga tersebut. "Kerja sama ini dilakukan untuk menyusun dan membuat satu langkah kongkret ke depan, yang bertujuan untuk melancarkan arus barang dengan biaya yang kompetitif, dengan kondisi yang aman, sehingga akan tercapai tujuan pemerintah," kata Muslan.

Muslan mengatakan, tingginya tarif pelabuhan dan kualitas pelayanannya yang kurang maksimal membawa dampak yang kurang bagus bagi dunia logistik di Indonesia. Menurut dia, hal ini terjadi karena belum ada sinkronisasi antara Pelindo dengan Bea Cukai.

"Sinkronisasi itu perlu segera digalang. Masing-masing pihak perlu sering bertemu dan dibuat satu standardisasi atau kerangka kerja yang bagus sehingga alur logistik nantinya seperti air yang mengalir. Tapi ini belum tersinkronisasi karena Custom belum buka 24 jam dalam waktu tujuh hari dan ini akan jadi satu hambatan," jelas Muslan.

Sampai saat ini Asdeki tetap konsisten dalam membenahi regulasi di pelabuhan yang dirasa kurang tepat. Menurut Asdeki, idealnya pelabuhan berperan untuk menjadi tempat untuk membongkar barang dari kapal ke darat atau dari darat ke kapal. Namun, pihak Pelindo masih memfungsikan pelabuhan menjadi tempat untuk menimbun kontainer impor. "Kalau pelabuhan dipakai untuk kontainer ekspor boleh karena



Kuliah Umum Asdeki di Universitas Trunojoyo Madura

kontainer ekspor itu dipakai untuk mempercepat tidak terjadi dwelling time. Selain itu dwelling time kita masih sekitar lima, jadi masih cukup panjang," keluh Muslan.

Muslan berharap agar pemerintah mengkaji dan mengubah fungsi pelabuhan menjadi lebih baik. Karena, menurut dia, kalau pemerintah tetap ingin mengelola kontainer impor dengan pendapatan storage yang makin tinggi akan berdampak pada naiknya biaya logistik. Dia juga berharap agar pemerintah bekerja sama dengan Asdeki yang sudah memiliki beberapa lahan di luar.

"Kalau mengenai masalah teknis pengawasan dan sistem, itu bisa dibicarakan. Karena yang penting prinsipnya barangnya aman dan murah dan cepat. Itulah yang sering kami kritisi termasuk di Kadin. Kesalahan pemerintah

adalah masih berpikir bila pelabuhan masih digunakan untuk menimbun barang impor. Kalau perlu lini satu dan lini dua diperluas. Tidak harus di dalam ring satu pelabuhan. Mungkin sekarang ring satu diperkecil hanya untuk bongkar muat kapal. Saya kira tidak ada masalah untuk masalah tempat tapi cara berpikir yang salah," ujar Muslan.

Muslan menambahkan, masalah penggunaan lahan di pelabuhan terjadi karena Pelindo dituntut oleh pemerintah untuk menghasilkan laba yang cukup besar oleh pemerintah. Peran pemerintah sebagai BUMN itu seharusnya bekerja sama dengan perusahaan luar negeri untuk menghidupi perusahaan nasional atau perusahaan yang ada di luar pelabuhan, bukan menjadi pesaing. Selain itu, pemerintah melalui BUMN selalu mengukur kesuksesan kinerja berdasarkan dari besaran laba yang dihasilkan.

“Kalau BUMN ditargetkan dengan laba yang besar, kalau tujuan laba yang besar itu bukan untuk bersaing dengan perusahaan luar negeri, ya akhirnya akan menggerogoti perusahaan nasional yang kecil-kecil. Misalnya Pelindo ingin berupaya mengadakan truk sendiri, BUMN semestinya menjadi payung kepada perusahaan nasional. Jadi visi misi dari perusahaan harus dipilah-pilah. Kalau untuk hajat hidup orang banyak, tentunya jangan dituntut harus dapat profit banyak,” kata Muslan

Kendati demikian, usaha Asdeki dalam memperjuangkan perusahaan-perusahaan nasional dan merealisasikan program kerjanya juga tidak lepas dari hambatan. Menurut Muslan, saat ini Asdeki masih terkendala pada tersedianya lahan yang terbatas dan membuat harga lahan itu mahal. “Ini adalah kendala yang cukup serius karena kalau mau mengikuti tarif yang mahal juga akhirnya ekspor kita tidak mampu bersaing. Biaya logistik pun mencapai lebih dari 14% dan itu

cukup tinggi,” imbuh Muslan.

Selain itu, menurut Muslan, ada beberapa hal yang belum tersinkronisasi dari instansi pemerintah, di mana ketentuan dalam KM 47 belum bisa dilakukan dengan cepat, terutama perizinan. Masalah izin ini menimpa perusahaan yang sudah berdiri (pembaruan perizinan), atau pun perusahaan yang akan berdiri. “Jadi pada intinya kami berharap pemerintah bisa melakukan koordinasi dengan beberapa asosiasi terkait menjadi satu perjalanan

yang mulus karena pemerintah dan asosiasi ini memiliki tujuan yang sama. Cuma tidak mudah untuk mengakomodasikan beberapa menteri-menteri terkait memiliki aturan tersendiri,” katanya.

Meski begitu Muslan mengaku optimis bila Asdeki mampu menangani kendala-kendala yang dihadapinya karena masalah yang dihadapi Asdeki juga dihadapi oleh asosiasi lain yang bergerak di bidang logistik. Selain itu, Muslan juga selalu menginformasikan kepada otoritas pelabuhan sebagai perpanjangan tangan dari Kementerian Perhubungan untuk menyampaikan beberapa hal dan permasalahan yang menjadi kendala. “Kalau soal berhasil atau tidak itu bergantung pada komitmen, bila semua pihak berkeinginan untuk itu maka akan berhasil, kalau tidak, ya, akan tetap seperti itu,” pungkasnya.



Asdeki adakan seminar pelatihan pemeriksaan kontaner import berbasis teknologi informasi

 <p>ARVEO EVENT MANAGEMENT</p> <p>1. PT Arveo Pionir Mediatama // Jl. Bunguran 23-25, Surabaya Telp. (031) 355 6677 Web. info@arveo.co.id</p>	 <p>PT.GAYA MAKMUR MOBIL</p> <p>2. PT Gaya Makmur Mobil // Jl. Lingkar Luar Brt 9, Jakarta, 11740 Telp: 021- 5830 0788 Fax: 021- 5830 0127 Web: gmmobil.com Email: info@gmmobil.com</p>	 <p>3. Dinas Perhubungan DLLAJ Jatim // Jl. Ahmad Yani No. 268 Surabaya Telp. 031-8292012 Fax. 031-8292433</p>	 <p>PT Rajawali Inti Menankan yang berak</p> <p>4. PT Rajawali Inti // Jln. Brantas Km 1 Probolinggo Tlp. (0335) 423259</p>
 <p>CEMACO</p> <p>5. PT Cemaco Makmur Corporatama // Jl. Perintis Kemerdekaan 42 Pudak Payung, Semarang Telp. 024-7466333 Fax. 024-7466222</p>	 <p>6. PT Bumi Benowo Sukses // SEJAHTERA // Graha Gramaron Jln. Bunguran 23-25A Surabaya Tlp. (031) 355 6666</p>	 <p>7. PT Rajawali Shakti Nusantera // (Graha Rakhmat 1st Floor) Jln. Raya Prambanan No. 5 Surabaya 60131 Tlp. (031) 31 5010076 Faks. (031) 5010085</p>	 <p>8. Kementerian Perhubungan // Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Gedung Karya Lt. 8 Jakarta 10110 Telp. 021-350 6124</p>
 <p>APTRINDO</p> <p>9. Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia // Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B3 Tanjung Priok - Jakarta 14320 Telp. 021-43900464 / Fax. 021-43900464</p>	 <p>10. PT Indah Prakasa Sentosa // (INPRASE LOGISTICS) Jl. Sunter Garden Raya, Blok D8 No.3G-3H, Sunter, Jakarta Utara 14350 Telp: 021 6583 7620, 6583 7621 Fax: (021) 6583 7838</p>	 <p>11. Asosiasi Karoseri Indonesia (Askarindo) // Sekretariat DPP ASKARINDO Sentra Bisnis Graha Jatibaru E1/ B11 Lt.3 Jl. Jati Baru Timur No.56, Cideng, JakPus Telp: 021-34835443 Fax: 021-34845445 Email: dppaskarindo@gmail.com Web: www.dppaskarindo.com</p>	 <p>12. PT Isuzu Astra Motor Indonesia // Jl. Danau Sunter Utara Blok O-3 Kav. 30 Sunter II Jakarta 14350, Indonesia Telp: 021- 650 1000 ext 7700 Fax: 021- 650 3854</p>
 <p>SDM SELARAS</p> <p>13. PT Sidomulyo Selaras Tbk // Jl. Gunung Sahari III No. 12A Jakarta 10610 Telp: 021- 4266002 Fax: 021- 4265977 Email: sasminto@sidomulyo.com</p>	 <p>14. PT Global Expo Management (GEM INDONESIA) // Perkantoran Mutiara Taman Palem Block C5/28-29 Jln. Kamal Raya Outer Ring Road 11730 Jakarta Barat Indonesia Telp. (021) 54358118 Web. www.gem-indonesia.com</p>	 <p>15. PT Putra Rajawali Kencana // Jl. Letjend Sutuyo Surabaya Ruko Niaga Sentosa Surabaya, Indonesia Telp. (031) 3537939 (hunting) Fax. (031) 3537531</p>	 <p>16. PT Handal Mandiri Transindo // Komplek Ruko Enggano Megah No. 9V Jl. Enggano Raya, Tanjung Priok, Jakut Telp. 021-43906481, 43906638, 43906578 Fax. (021) 4374303 E-mail. hmtransindo@gmail.com</p>
 <p>SUPPLYCHAIN INDONESIA</p> <p>17. Supply Chain Indonesia // Jl. Negla 25 Setiabudi Bandung, 40154 Telp. 022-7000 1090 Web. www.supplychainindonesia.com</p>	 <p>18. PT Rajawali Dwi Putra Indonesia // Jln. Letjen Sutuyo 110-112. Waru Sidoarjo Tlp. 031-8531668</p>	 <p>19. PT Mercu Gramaron // Jln. Klampis Anom No. 12 Kompleks Perumahan Wisma Mukti - Surabaya Tlp. (031) 5932600 - 2700 Faks. (031) 5946370</p>	 <p>20. PT Shacmindo Perkasa // Jalan Kebon Sirih 45-47, Jakarta 10340 Telp: 021- 3145137 Fax: 021- 3917341</p>
 <p>ASDEKI</p> <p>21. ASDEKI // Jl. Jayapura No.1, KBN Marunda, Cilincing Jakarta Utara, 14140 Telp: 021- 4404285 Fax: 021- 4405467</p>	 <p>22. Kementerian Perindustrian // Direktorat Jenderal Industri Unggulan Berbasis Teknologi Tinggi Direktorat Industri Alat Transportasi Darat Jl. Jendral Gatot Subroto Kav. 52-53 LAT. 11 Jakarta 12950- Indonesia Telp: 021- 5251901, 5255509 ext 4038 Fax: 021- 5251901</p>	 <p>23. HJ Bridge Axle // Komp Duta Harapan Indah (DHI) Blok 00/12 - Jakarta Utara 14450 Tel : +6221 66694881-82 Fax : +6221 66694883 Email : info@dwimultimakmur.com</p>	 <p>24. Satria Motor // Komplek Ruko dan Industri Tritan Taman Blok E17-E18 Jl. Sawunggaling No. 1 Desa Jemundo, Kecamatan Taman, Sidoarjo 60153, Jawa Timur-Indonesia Telp: 031 7882547 Email: acmityre_ind@yahoo.com</p>



The 3rd Eastern Indonesia International Bus, Truck, Heavy Equipment & Component Exhibition 2015 - Surabaya

www.iibt-exhibition.net



12 - 14 August 2015

JX International (Jatim Expo), Surabaya - Indonesia

Concurrent With:



INAPA 2015 - Surabaya
The 3rd Eastern Indonesia International Auto Parts, Accessories & Equip Exhibition 2015 - Surabaya



Your ULTIMATE Opportunity

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

YOUR ULTIMATE OPPORTUNITY IN THE EASTERN INDONESIA MARKET FOR BUS, TRUCK & SUPPORTING INDUSTRY

Organized by:



GEM INDONESIA
PT. GLOBAL EXPO MANAGEMENT
Subsidiary of GEMISEN GROUP

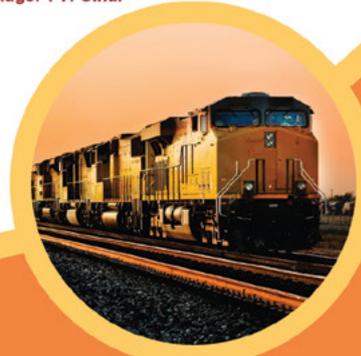
+62 21 54358118 (Hunting),
+62 21 54358169 / 70 / 90
+62 21 54358119

info@gem-indonesia.net
www.gem-indonesia.net

Co Located with:

Indonesia Transport Supply Chain & Logistics

by SITL



TAP INTO INDONESIA'S EMERGING SUPPLY CHAIN, LOGISTICS & MATERIAL HANDLING INDUSTRY EXHIBITION - BUSINESS MATCHING - CONFERENCE

“ It is a great event and we have gained many great benefits

Desma Linsany, Business Development Manager PT Lautan Jaya Kumala

“ I have been amazed at the quality and range of products available here. I am currently looking to develop several projects, so it's been definitely worth attending

Sangudin Udien, Logistics Manager PT. Sinar Meadow.

ITSCL/ILI 2014 KEY STATISTICS

MORE THAN

US\$ 33.15 Mil

WORTH OF BUSINESS DEALS



16
countries



4.234 Buyers



256
Corporate Delegate



102
companies

7.79%

Others

24.39%

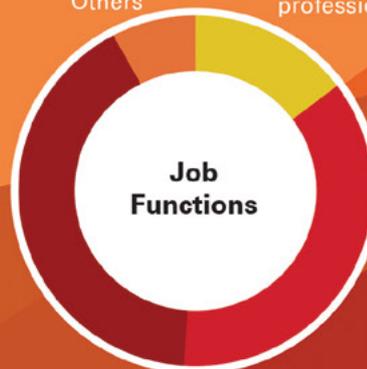
Logistic professional

43.33%

CEO / MD

28.71%

Brand / procurement / Project Manager



BOOK YOUR SPACE NOW!

Howu Zebua

E: howu.zebua@reedpanorama.com

Ph: +62 21 2556 5021