

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

MARCH
2020



SENGKARUT UJI KIR

IDR 50.000



Edisi 69 / VI / 2020

ANGKUTAN MULTIMODA
JALAN DI TEMPAT



PILIH TRAILER BERDASAR KEBUTUHAN PENGANGKUTAN

KAMPANYE PENJUALAN TRUK READY B30

ENGINEER DI STARTUP LOGISTIK, MAHAL TETAPI...

DISTRIBUSI BANTUAN KEMANUSIAAN

IVECO



INTEGRATED MACHINERIES AND TRANSPORT EQUIPMENT SOLUTIONS



PT. Chakra Jawara Gedung TMT 1, 3rd Floor, Suite 301 Jl. Cilandak KKO No. 1 Jakarta 12560
Phone +62-21-2997-6849 Hotline 0-800-1-242572 info@chakrajawara.co.id
www.chakrajawara.co.id
@iveco.indonesia



a member of **MahaDasha Group**

Pameran Otomotif Terbesar
Hadir di **Surabaya**

GIIAS SURABAYA



Grand City
Convex
Surabaya **20-29** Maret
2020

Proud Exhibitors:



updated: 13 February 2020

Auto Vaganza

f Giias Surabaya @ giias_surabaya

www.indonesiaautoshow.com/giias-the-series

Driven with Passion by:

Host:



Organizer:



Media Partner:

TRUCKMAGZ



Sengkarut Tata Kelola Uji Berkala

Uji berkala atau kir diwajibkan untuk kendaraan angkutan barang yang beroperasi di jalan raya. Regulasi tentang kendaraan wajib kir itu sendiri telah diatur dengan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Permasalahannya selama ini, masih terjadi ketidaksinkronan antara spesifikasi kendaraan menurut aturan uji kir, dengan spesifikasi kendaraan berdasarkan standar dari agen pemegang merek (APM) mewakili produsen kendaraan.

Jika dikaitkan dengan kendaraan over dimensi yang memicu praktik *over loading*, sebenarnya ambang batas dimensi kendaraan angkutan barang juga sudah diatur melalui PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Seperti pasal 54, PP 55 Tahun 2012 yang mengatur panjang, lebar, dan tinggi kendaraan bermotor selain sepeda motor. Pasal 55, PP 55 Tahun 2012 pun mengatur tentang dimensi (panjang, lebar, tinggi) bak muatan terbuka dan tertutup.

Namun, regulasi kendaraan di Indonesia belum mengatur secara spesifik mengenai jarak sumbu roda atau *wheelbase*, sebagai salah satu pedoman menentukan dimensi keseluruhan dari setiap golongan kendaraan angkutan barang. Praktisi pengujian kendaraan bermotor pun menganggap hal ini yang membuat bias dalam menentukan boleh tidaknya satu kendaraan memanjangkan dimensinya.

Alhasil, aksi akal-akalan pun tak terhindarkan. Mulai dari hulu pada saat pembuatan SRUT (Surat Registrasi Uji Tipe), sampai ke hilir ketika masuk ke proses pengujian berkala kendaraan. Pemalsuan SRUT dan buku kir sudah menjadi hal yang biasa. Meski Kementerian Perhubungan telah meluncurkan Buku Lulus Uji elektronik (BLUe) sebagai pengganti buku kir, namun pelaku bisnis transportasi barang masih meragukan keefektifannya, dalam upaya mengembalikan esensi dari uji kir sebagai bagian dari kontrol kendaraan laik jalan ini.

Pelaksanaan BLUe diharapkan tidak sekadar mengintegrasikan sistem informasi antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah, namun diharapkan menyeluruh hingga menyentuh proses pengujian yang sebisa mungkin minim campur tangan manusia. Sebab, jika proses pengujian berkala masih ditangani orang, dikhawatirkan kecurangan masih akan terjadi dalam meloloskan kendaraan yang melanggar aturan.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Antonius Sulistyio

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaktur Bahasa
Tendy Soemantri

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid

Fotografer
Giovanni Versandi

Kontributor Ahli
Zaroni
Bambang Widjanarko

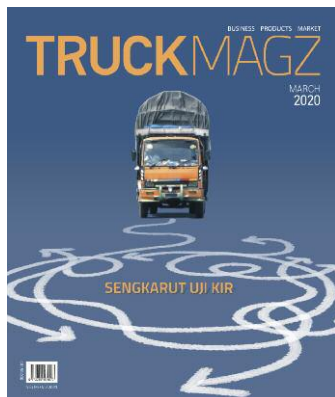
Accounting
Evi Kumala Putri

Sirkulasi
M. Abdurrohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
 +62 821 3912 1239

www.truckmagz.com



Cover
SENGKARUT UJI KIR / 69

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #69

Laporan Utama

- 06 UJI BERKALA & CIKAL BAKAL PRAKTIK OVER DIMENSI
- 10 SINKRONISASI DATA KENDARAAN ANGKUTAN BARANG
- 14 KNKT MINTA TINJAU ULANG ITEM PENGUJIAN BERKALA
- 18 BUKTI LULUS UJI ELEKTRONIK
- 22 PERLU PERUBAHAN PERDA UNTUK PELAKSANAAN BLUE DI DAERAH
- 26 SISTEM ELEKTRONIK SEBATAS PENGGANTI BUKU KIR
- 30 ANGKUTAN MULTIMODA JALAN DI TEMPAT
- 34 PROYEK MULTIMODA SWASTA TERHAMBAT BIROKRASI
- 38 KAMPANYE PENJUALAN TRUK READY B30
- 42 DISTRIBUSI BANTUAN KEMANUSIAAN
- 48 PT PUTRA RAJAWALI KENCANA TBK
- 54 KTB SIAPKAN MODEL BARU FIGHTER UNTUK LOGISTIK ON-ROAD
- 56 KAJIAN AWAL OMNIBUS LAW LOGISTIK
- 58 INDEKS HARGA TRUK BEKAS
- 60 PILIH TRAILER TERBAIK BERDASAR KEBUTUHAN PENGANGKUTAN
- 64 PERAWATAN TRUK SAPU JALAN
- 68 MENGENAL TRAILER BERDASARKAN SASISNYA
- 72 TIPS PRAKTIS, AGAR AKI TRUK LEBIH AWET
- 76 BOKS KATERING BANDARA
- 80 IPMA 2020
- 84 AREK PELABUHAN PASURUAN (AREPAS)

Liputan Khusus

Market Review

Rantai Pasok

Leader interview

ATPM Update

Info Produk

Bursa Truk

Tips & Trik

Variasi

Event

Komunitas

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PETEMON GRAFIKA

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11
Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya
Kode Pos 60292 / Tlp. 031-9984-2822 / Email. info@truckmagz.com

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



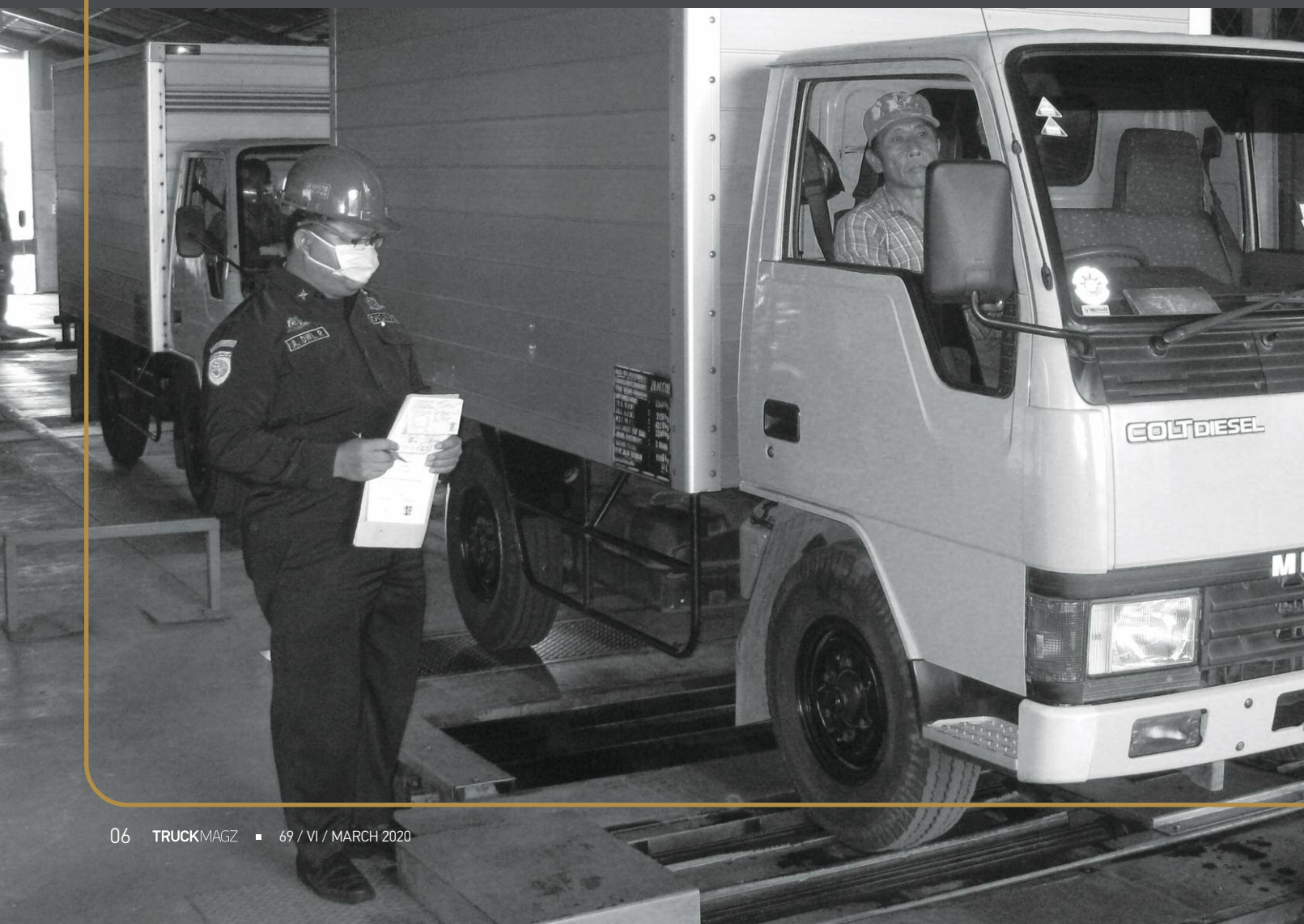
LAPORAN UTAMA

UJI BERKALA & CIKAL BAKAL PRAKTIK OVER DIMENSI

Uji Berkala & Cikal Bakal Praktik Over Dimensi

Regulasi dan Spesifikasi Kendaraan tidak Sinkron

Teks: Antonius Sulistyo / Foto: Giovanni



Kir atau uji berkala dalam industri transportasi barang di Indonesia sudah diatur dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ). Pasal 53 ayat 1 UU LLAJ menyatakan bahwa uji berkala diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan. Uji berkala untuk kendaraan angkutan barang juga diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor. Disebutkan dalam pasal 8 PM 133 Tahun 2015, pengujian berkala kendaraan bermotor meliputi pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan bermotor; pengujian laik jalan kendaraan bermotor; dan pemberian tanda lulus uji berkala kendaraan bermotor. Oleh karena itu, tidak ada alasan bagi pelaku bisnis angkutan barang untuk tidak melakukan uji kir secara berkala.

“Aturannya memang sudah ada dan menurut saya kebijakannya sudah lengkap. Sekarang, bagaimana pelaksanaannya? Di tempat uji kir masih terjadi ketidaksinkronan antara spesifikasi kendaraan sesuai aturan uji kir dengan spesifikasi kendaraan berdasarkan standar APM. Itu artinya ada persoalan di kesepakatannya,” kata Agus Pambagio, Pemerhati Kebijakan Publik dari PH & H Public Policy Interest Group.

Agus juga menyinggung soal praktik *overdimension* dan *overload* (ODOL). “Kalau truk sampai bisa dipotong karena melanggar ketentuan dimensi, APM jangan menjual truk yang memungkinkan untuk bisa dijadikan ODOL. Kalau truk itu bisa di-ODOL pasti dibuat ODOL untuk menutupi cost angkutan. Hal yang mencurigakan dari ODOL ini bukannya untuk menambah untung, jangan-jangan untuk menutupi cost-nya yang masih rugi di angkutan truknya itu. Kenapa saya melakukan ODOL, kalau saya cuma angkut 10 ton masih dianggap rugi? Lantas kenapa sampai dia bisa merasa rugi?” ujarnya.

Ia menambahkan, pemilik barang juga harus menghitung ulang muatannya. “Kalau saya tanya satu per satu ke pihak *trucking*-nya, mereka bilang kalau angkutan mereka bergantung kepada pemilik barang. Kalau tidak dibikin ODOL mereka bilangnya tidak akan untung dan itu artinya ada problem di cost-nya. Dari pihak APM truk, kenapa mereka memproduksi truk yang bisa ODOL? Kalau truk dibikin ODOL tidak patah karena APM sudah menyiapkan untuk bisa di-ODOL, harusnya itu tidak boleh. Hal-hal semacam itu akan menghambat pelaksanaan penegakan ODOL kalau belum sepakat. Kalau peraturannya tidak dilaksanakan dengan baik, sampai kapan pun ODOL ini tidak akan tertib,” kata Agus.



Agus Pambagio

Pemerhati Kebijakan Publik



Budi Setiyadi

Direktur Jenderal Perhubungan Darat
Kemenhub

Klasifikasi Kendaraan

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Budi Setiyadi mengatakan bahwa sudah saatnya seluruh *stakeholder* di industri transportasi barang berkomitmen untuk meningkatkan aspek keselamatan. Budi mencontohkan kecelakaan yang terjadi di Tol Cipularang KM 91 pada 2 September 2019 lalu. "Pemicu kecelakaan truk yang awalnya dari *overdimension* itu ketinggian baknya sampai 1,84 meter biasanya. Kebanyakan mobil *dump truck* di Jakarta dan sekitarnya tinggi baknya sekitar di atas 1,70 meter. Ternyata kondisi seperti itu akibat banyak diakali oleh, mohon maaf, kita semuanya," kata Budi. Ia menambahkan, pada saat kejadian kecelakaan bus di Subang, dia langsung datang ke TKP dan mendapatkan data fisik kendaraan dalam STNK dengan fisik berbeda. "Pernah ada kasus kecelakaan beberapa tahun lalu yang penyebabnya itu dari slang remnya *diakal-akalin*," ujarnya.

Menurut Budi, dalam konteks ini mungkin pemicunya bisa dari masyarakat pengguna jasanya, atau kemungkinan lainnya juga bisa dari operator bahkan dealernya. "Aksi akal-akalan yang paling utama dari kondisi itu adalah pemalsuan dokumen SRUT atau Surat Registrasi Uji Tipe. Ada pula pemalsuan buku uji atau buku kir. Buku kir memang murah harganya dan mungkin saking murahanya buku kir ini dipalsu. Saya tidak tahu apakah itu ulah dari pengemudiannya atau operatornya," ucapnya.

Budi menyebutkan beberapa kebiasaan buruk yang kerap ditemui di lapangan. "Kebiasaan para sopir umumnya, kalau SIM pasti punya biasanya, kalau STNK juga ada yang pakai fotokopi. Buku KIR terkadang tidak dibawa, walaupun ada pal-ing bukti tilang yang lembaran warna merah. Ternyata banyak yang mengakali karena tidak KIR dengan minta ditilang supaya dapat bukti tilang ini. Tujuannya supaya nanti kalau ada penindakan *overdimension* di jalan, yang dikeluarkan bukti tilangnya dan berdalih sudah kena tilang sebelumnya, padahal tidak. Hal-hal semacam ini saya paham karena saya pernah jadi polisi PJR (Patroli Jalan Raya) di Palembang," tuturnya.



Muslim Akbar

*Ketua Ikatan Penguji
Kendaraan Bermotor Indonesia*

Sementara itu, menurut pandangan Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI), ada baiknya pemerintah juga mengeluarkan aturan tentang klasifikasi dimensi kendaraan berdasarkan jarak sumbu roda (*wheelbase*). “Regulasi kita masih belum mengatur tentang jarak sumbu roda atau *wheelbase*. Seharusnya ada regulasi yang mengatur mobil kecil jarak sumbunya sekian, mobil sedang jarak sumbunya sekian, dan mobil besar jarak sumbunya sekian sehingga nanti dimensinya akan ketemu semua. Kalau sekarang *kan* masih ada sasis truk yang panjang dan pendek, maka secara otomatis mobilnya bisa panjang bisa pendek,” kata Muslim Akbar, Ketua IPKBI.

“Apabila jarak sumbu rodanya empat meter, maka panjang kendaraan boleh sekian meter. apabila jarak sumbu rodanya enam meter maka panjang kendaraannya boleh sekian. Harusnya ada klasifikasi untuk kendaraan kecil, kendaraan sedang, dan kendaraan besar. Dengan demikian, dimensi kendaraan bisa terkendali apabila jarak sumbu rodanya juga diatur,” ujar Muslim. Ia menambahkan bahwa aturan tentang *wheelbase* ini tidak ada dalam Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.

Dalam PP 55 Tahun 2012 memang tidak mengatur secara spesifik mengenai jarak sumbu roda kendaraan bermotor. Seperti pasal 54 PP 55 Tahun 2012 yang hanya menyebutkan tentang panjang, lebar, dan tinggi kendaraan bermotor selain sepeda motor. Sementara itu, pada pasal 55 PP 55 Tahun 2012 pun hanya mengatur tentang dimensi (panjang, lebar, tinggi) bak muatan terbuka dan tertutup.



SINKRONISASI DATA KENDARAAN ANGKUTAN BARANG

Teks: Antonius Sulistyo • Foto: Giovanni

Temuan praktik pemalsuan dokumen SRUT (Surat Registrasi Uji Tipe), berdasarkan hasil investigasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub), sangat berdampak pada esensi pengujian berkala kendaraan angkutan barang. Pemalsuan dokumen SRUT kerap terjadi karena rancang bangun kendaraan tidak sesuai dengan berita acara fisik yang ditentukan oleh Kemenhub. Itu terbukti saat terjadi kecelakaan beruntun di Tol Cipularang pada 10 September 2019. Ternyata, truk penyebab kecelakaan beruntun itu berdokumen SRUT palsu.

Kini, truk-truk berdokumen SRUT palsu itu akan terhadang oleh kebijakan normalisasi yang digulirkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Kebijakan itu sebenarnya dibuat untuk mengembalikan dimensi kendaraan sesuai standar dan regulasi yang berlaku. Artinya, kendaraan yang melanggar batas dimensi otomatis tidak bisa melakukan kir atau pengujian berkala dan tidak bisa memperpanjang usia STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) karena wajib dilengkapi bukti lulus uji berkala (buku kir). Dengan demikian pula, truk pengangkut barang dengan dimensi yang tidak sesuai SKRB dan SRUT dapat dipastikan tidak bisa lagi beroperasi.

Direktur Keamanan dan Keselamatan (Dirkamsel) Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri, Brigjen Pol. Chryshnanda Dwilaksana mengatakan bahwa uji kir dalam e-Policing berkaitan dengan registrasi dan identifikasi (regident) kendaraan bermotor melalui penerbitan BPKB (Buku Pemilik Kendaraan Bermotor) dan STNK sebagai turunannya. "Data kir ini akan menjadi pendukung bahwa kendaraan yang dioperasikan itu ada pertanggungjawabannya untuk keselamatan. Artinya, dia harus bayar pajak, harus bayar asuransi, dan harus ada standar operasional dengan cek fisik saat kir," kata Chryshnanda.

Menurut Chryshnanda, data regident yang dimiliki Korlantas Polri memang berbeda dengan populasi truk yang beroperasi di jalan. Ia menyatakan bahwa hal itu berkaitan dengan kondisi dan operasional kendaraan tersebut. "Selisih data ini juga dipengaruhi banyak hal. Mungkin ada kendaraan yang sudah rusak karena kecelakaan dan hancur, tetapi kendaraan itu kan tetap teregister. Kemudian, ada kendaraan yang beroperasinya di daerah-daerah terpencil, sehingga tidak lagi terdatakan," ujarnya.

Ketua DPD Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) DKI Jakarta, Mustadjab Susilo Basuki mengatakan hal serupa. Disebutkannya, boleh jadi truk yang berpelat nopol DKI Jakarta tidak sepenuhnya melakukan operasi di wilayah DKI. "Memang nopolnya B (Jakarta) tapi dia beroperasinya di luar Jakarta, karena banyak juga yang beli truk dengan BBN Jakarta tetapi buat dipekerjakan di daerah. Mungkin saja yang operasinya di luar Jakarta tadi tidak bisa kir di Jakarta karena kendala jarak dan kegiatan pengangkutannya di sana cukup menyita waktu," kata Mustadjab.

Oleh karena itu, Chryshnanda sangat menganjurkan penerapan teknologi dalam melakukan sinkronisasi data kendaraan angkutan barang. "Ketika sistemnya masih manual, parsial, dan konvensional maka *gap*-nya itu pasti ada. Namun, kita tidak lantas mengindikasikan bahwa selisih jumlah tersebut tidak melakukan kir. Ketika sistemnya belum semua *ter-cover* dengan sistem yang berbasis elektronik, orang masih bisa kucing-kucingan. Kalau sudah *ter-cover* sistem elektronik, semua kendaraan yang ada langsung terdata dengan menggesek kartu, pakai RFID, atau melalui GPS. Operasional kendaraan angkutan barang pun, termasuk kalau ada masalah di jalan, akan terpan-
tau semuanya. Sekarang kan tidak," ucapnya.

Korlantas Polri kini tengah mengembangkan sistem *e-Policing*. Berdasarkan konsep implementasi *e-Policing* pada fungsi lalu lintas (*IT for Road Safety*), yang digagas dan dikembangkan Korlantas Polri, sistem *Electronic Registration and Identification* (ERI) atau Registrasi dan Identifikasi (regident) Elektronik ini merupakan sistem yang terintegrasi untuk proses regident kendaraan bermotor secara elektronik. Pengembangannya dilakukan untuk mendukung *saver vehicle* yang dikerjakan di bagian BPKB sebagai landasan keabsahan kepemilikan dan asal-usul kendaraan bermotor sebagai fungsi kontrol dan forensik kepolisian.

ERI merupakan proses pendataan kendaraan yang menghubungkan beberapa elemen, seperti verifikasi dokumen yang berkorelasi dengan bea cukai, Kemenhub, Kementerian Perindustrian, dan agen pemegang merek kendaraan yang bersangkutan. ERI juga berfungsi untuk verifikasi fisik kendaraan sebagai fungsi kontrol dan forensik kepolisian. Selain itu, legitimasi pengoperasionalan setiap kendaraan bermotor melalui STNK dan TNKB dapat dilakukan. Dalam sistem ini, TNKB terkoneksi langsung dengan basis data BPKB guna keperluan identifikasi kendaraan yang beroperasi.

“Nantinya bisa dikaitkan dengan sistem *e-Policing* berupa *Electronic Traffic Law Enforcement* (E-TLE) dan forensik kepolisian. Sistem ini yang kalau saya pikirkan adalah membangun kombinasi antara *Automatic Number Plate Recognition* (ANPR), QR (*Quick Response*), RFID (*Radio Frequency Identification*), atau dengan *On Board Unit* (OBU),” ujar Chryshnanda menjelaskan.

E-TLE merupakan metode peningkatan terhadap pelanggaran lalu lintas secara elektronik baik pelanggaran yang berdampak pada kemacetan dan kecelakaan, maupun masalah-masalah lalu lintas lainnya. Perlengkapan elektronik pendukung di lapangan dapat berupa CCTV, *speed gun*, *speed cam*, jembatan timbang yang dikombinasi dengan CCTV, dan sensor emisi gas buang kendaraan. Berbagai jenis pelanggaran yang dapat ditindak dengan metode E-TLE, seperti pelanggaran tidak menggunakan helm bagi pengguna motor; pelanggaran melebihi batas kecepatan; pelanggaran tidak mengenakan sabuk keselamatan bagi pengemudi mobil penumpang maupun mobil angkutan barang; mengonsumsi alkohol dan narkoba; menggunakan telepon saat mengemudi; pelanggaran menerobos lampu pengatur lalu lintas; pelanggaran ODOL; pelanggaran standar emisi gas buang; dan pelanggaran jalur.

“E-TLE sementara ini bekerja berdasarkan pantauan nomor polisi dan jenis kendaraan. Kalau sopir ketinggalan SIM-nya cukup dengan mengenali wajahnya dengan teknologi *face recognition* yang ada saat ini. Jadi kalau *face recognition* saja bisa, *vehicle recognition* pasti juga bisa. Dalam sistem ini, ketika dioperasikan dan tidak sesuai dengan apa yang diinput secara *online*, maka akan masuk ke *Traffic Attitude Record* atau catatan perilaku berlalu lintas. Bukan hanya pengemudinya, kendaraannya juga termasuk. Misal kendaraannya diuji kir dan mengisi aplikasi, kemudian terjadi masalah di jalan dan tidak sesuai dengan data yang diinput maka sanksinya terkena *Demerit Point*,” urai Chryshnanda.

Terkait penerapan Bukti Lulus Uji Elektronik (BLUe) dari Kemenhub dalam upaya menghilangkan pemalsuan bukti lulus kir yang terjadi selama ini, Chryshnanda mengaku belum mengetahuinya. "Sejauh ini saya belum pernah mendengar mereka mengelektronikkan sistem kir ini. Bicara bujet untuk pengembangan IT dalam sinkronisasi data kendaraan bermotor, ini bukan hanya bicara nilainya tetapi ini lebih menyangkut keselamatan banyak orang *lho*. Dalam hal ini memang bukan hanya tugasnya polisi tetapi semua *stakeholder* harus sepakat untuk menuju zero ODOL, seperti yang digembar-gemborkan oleh Kementerian Perhubungan saya setuju," ucapnya.

Sebelumnya, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat telah memasyarakatkan Bukti Lulus Uji Elektronik (BLUe) kepada pelaku bisnis angkutan barang. "Penerapan Bukti Lulus Uji Elektronik ini sedang kami gagas dan sekarang sudah ada beberapa dinas perhubungan (Dishub) yang sudah menerapkan BLUe, seperti Dishub DKI Jakarta dan beberapa daerah lain. Jadi tahun 2020 tidak lagi beredar buku kir. Semuanya menggunakan kartu, sehingga secara *step by step* akan kita selesaikan masalah *overloading* dan *overdimensi*," kata Budi Setiyadi, Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

Budi menambahkan bahwa kartu sebagai pengganti buku kir akan memudahkan karena sifatnya multifungsi. "Kartu ini di dalamnya ada *chip*-nya. Di dalam *chip* ini terdapat data identitas kendaraan, seperti nopol kendaraan, merek dan tipenya, perusahaan *trucking*-nya, dan dimensi kendaraannya. Dalam kartu ini, saya sudah melakukan MoU dengan BI supaya bisa digunakan sebagai *e-wallet* untuk pembayaran," ujarnya.

MAN Heavy Duty Truck Diciptakan untuk pekerjaan berat



MAN TGS 40.440 6x6

Bersama MAN membangun Indonesia



MAN TGS 33.360 6x4



KNKT MINTA TINJAU ULANG ITEM PENGUJIAN BERKALA

Teks: Antonius Sulistyo • Foto: Dok. TruckMagz



Hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menunjukkan bahwa kecelakaan truk terjadi karena kegagalan pengereman akibat kelebihan beban muatan. Itu terjadi sebagai dampak dari dimensi bak atau boks yang melebihi ketentuan standar atau overdimensi. "Terus terang, banyak kejadian truk yang *overload*. Yang menjadi perhatian utama kita saat ini adalah dampaknya seperti merusak jalan, laju kendaraannya lambat, dan memicu rem blong. Efek domino dari masalah truk-truk yang *overload* ini luar biasa. Bisa terjadi as patah akibat kelebihan beban, ditambah sopir mengantuk dan menyebabkan kece-



lakaan yang berdampak pada kemacetan. Ini sudah seperti lingkaran setan," kata Soerjanto Tjahjono, Ketua KNKT.

Menurut Soerjanto, langkah pencegahan paling efektif sebenarnya bisa dilakukan dari kegiatan pengujian berkala atau kir. "Berdasarkan hasil investigasi KNKT dari kasus-kasus kecelakaan truk selama ini, *item* paling penting yang harus diperhatikan dalam pengujian berkala adalah sistem pengeremannya. Harus diperhatikan tidak ada kebocoran pada slang-slang udara. Kalau slang itu diganti, gantilah dengan yang standar sesuai rekomendasi pabrik. Jangan mengganti dengan slang seperti di tukang tambal ban yang berwarna kuning karena komponen seperti itu tidak tahan panas. Begitu kena panas nanti dia jadi keras. Kalau sudah mengeras, mudah lepas. Itu yang penting," tuturnya.

Ia menjelaskan bahwa beberapa kali dalam investigasi KNKT menemukan slang rem dalam kondisi pecah karena sudah tua. "Kami sudah menyarankan pihak APM truk, harus memberikan rekomendasi umur teknis slang remnya itu sampai berapa tahun atau berapa ribu kilometer. Nanti, kalau sudah mencapai batas umur teknis yang direkomendasikan pihak pabrik, komponen harus diganti dengan yang baru dan standar walaupun masih dalam kondisi baik. Semua komponen yang terbuat dari karet pasti ada usia pakainya. Sementara ini, *enggak* ada satu pun APM yang merekomendasikan untuk mengganti slang rem itu sampai berapa lama," ujar Soerjanto.

Sementara itu, Hino Indonesia sebagai salah satu agen pemegang merek (APM) truk di Indonesia, menyatakan telah menyertakan rekomendasi penggantian slang. Hino Indonesia selalu memberikan buku pedoman per-

awatan berkala untuk setiap kendaraan yang diproduksi dan dipasarkan. Dalam buku perawatan berkala Hino itu, direkomendasikan pergantian *part* karet di bagian *air valve* (*brake valve*, *relay valve*, dan *quick release valve*) serta *brake chamber* dilakukan setiap dua tahun. "Setiap 24 bulan untuk bahan karet yang berhubungan dengan rem," kata Irwan Supriyono, *Senior Executive Officer Technical and Service* PT Hino Motors Sales Indonesia, APM truk Hino di Indonesia. Selain itu, pemeriksaan kebocoran, kerusakan, dan kekendoran pipa atau slang mesti dilakukan setiap kelipatan 5.000 kilometer atau maksimal dua bulan sekali.

Soerjanto juga menambahkan, selain sistem pengereman, yang harus diperhatikan adalah sumber daya manusianya. "Terkadang, sopir ini mengemudikan

kendaraan tapi tidak paham bagaimana menghadapi jalan dengan turunan panjang. Tindakan apa yang harus dia lakukan. Terkadang mereka tidak paham," katanya.

Menanggapi permasalahan sopir yang bingung menghadapi kondisi jalan cukup ekstrem, Irwan sangat menyarankan untuk mematuhi ambang batas muatan. "Kami mengimbau pengemudi untuk mengoperasikan kendaraannya sesuai dengan ketentuan dan kondisi jalan. Apabila kendaraan dengan muatan penuh dikendarai dengan kecepatan tinggi, terlebih di jalan menurun, tentu akan sangat sulit untuk dikendalikan. Gaya gravitasi mengakibatkan momentum kendaraan yang semakin besar. Akibatnya, pengereman menjadi berat dilakukan, apalagi jika hanya mengandalkan *pedal brake*," ujarnya.

POLEMIK SISTEM Pengereman

Melihat banyaknya kecelakaan truk akibat kelebihan muatan, KNKT merekomendasikan peninjauan ulang pengujian berkala kendaraan bermotor. "Untuk mencegah kecelakaan, uji berkala kendaraan perlu ditinjau ulang. Sudah saatnya untuk dilakukan *items review* uji berkala kendaraan. Tujuan utama dari uji berkala ini *kan* untuk meyakinkan bahwa truknya laik jalan. Artinya, laik secara operasional sehingga tidak menyebabkan remnya blong dan sebagainya yang dapat memicu kecelakaan," ujarnya.

Pertimbangan dari rekomendasi yang dikeluarkan KNKT itu, menurut Soerjanto, lebih fokus pada aspek peninjauan ulang dalam proses uji berkala. "Ini untuk memastikan apakah berbagai *item* pada uji berkala yang dilakukan selama ini efektif mencegah masalah-masalah penyebab kecelakaan selama ini," katanya menambahkan.

Menanggapi rekomendasi dari KNKT, Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI) menyatakan bahwa masalah bukan pada *item* pengujiannya, melainkan pada sumber daya manusia. Dalam hal ini adalah penguji kendaraannya. "Ada persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan pada pengujian kendaraan bermotor. Persyaratan teknis adalah pemeriksaan yang bisa dilihat, diraba, dan dirasakan. Biasanya, dalam persyaratan teknis inilah yang banyak sekali perubahan. Menurut saya, perubahan persyaratan laik jalan tidak terlalu signifikan, karena yang namanya efisiensi rem itu pasti sama antara kendaraan kecil, sedang, dan kendaraan besar. Namun, teknologi modifikasinya yang perubahannya sangat tinggi. Makanya, kompetensi para penguji kendaraan ini yang harus kita tingkatkan setiap tahun," kata Muslim Akbar, Ketua IPKBI.

Namun, pihak KNKT tetap mempertanyakan, apakah kecelakaan truk dapat dicegah dengan adanya uji berkala? "Kita melihat teknologi truk saat ini katakanlah sudah mengacu pada 4.0, tapi *item* uji berkalnya belum menganut 4.0. Sebagai contoh, kendaraan sudah pakai sistem ABS tetapi di *item* pengujian berkalnya itu tidak ada. Ini mau tidak mau harus di-*upgrade* dan disesuaikan dengan teknologi yang ada sekarang. Belum lagi di sistem truk berteknologi maju. Sistemnya sudah digital semua dan ada yang namanya *retardant*. Dalam pengujian, *retardant* ini tidak menjadi bagian dari *item* yang diuji. Kemudian, sistem *exhaust brake*. *Item* ini tidak ada di pengujian berkala. Buktinya banyak kecelakaan truk dipicu akibat tidak pakai *exhaust brake* tapi surat kir-nya lolos. Dari hasil investigasi KNKT, *exhaust brake* banyak yang di-copot, padahal itu penting untuk pengereman di turunan panjang," ujar Soerjanto menguraikan.



Soerjanto Tjahjono

Ketua KNKT

Menurut Muslim, *anti-lock braking system* (ABS) yang tersedia di kendaraan truk terbaru ini mengutamakan sistem perlambatan. “Artinya, sistem ABS ini yang melakukan perlambatan dalam kondisi kendaraan dengan kecepatan tertentu, sehingga perlambatannya itu harus diatur agar kendaraan tidak selip. Namun, di sana tidak bicara berapa persen efisiensi dari sistem pengereman untuk meningkatkan traksi roda dengan permukaan aspal,” katanya.

Muslim menambahkan bahwa pengujian yang dilakukannya bersama rekan-rekan sejawat di unit pengujian kendaraan bermotor seluruh Indonesia, mengacu pada pedoman efisiensi. “Pedoman kami yang bertugas di pengujian kendaraan bermotor sekarang ini masih pada efisiensi (sesuai PP 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, Pasal 67 tentang Efisiensi Sistem Rem). Sekarang ini memang alat uji yang mengukur ABS ini agak sulit, dan di luar negeri pun saya rasa yang menggunakan alat uji ABS agak sulit. Mungkin nanti, karena teknologi terus berkembang, uji berkala kendaraan bermotor akan memilikipedoman tentang perlambatan dan efisiensinya. Namun, peraturannya juga harus menyesuaikan,” ujarnya.

Muslim juga menganggap bahwa *item* pengujian berkala kendaraan bermotor saat ini masih relevan. “*Item* utama dalam pengujian berkala kendaraan bermotor mencakup persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan mulai dari susunan, seperti *engine*, transmisi, kopling, *propeller shaft*, kemudian *axle* dan roda, sistem suspensi, sistem alat kemudi, sistem rem, sistem lampu dan alat pemantul cahaya, serta komponen pendukung kendaraan, kemudian bodi dan sambungan-sambungannya. Jadi saya rasa, berbagai *item* pengujian itu masih cukup untuk kami lakukan selama ini. Mungkin pada perkembangannya nanti ada kendaraan listrik yang secara regulasi belum disebutkan bagaimana teknik mengujinya. Terus terang saja, mobil listrik ini banyaknya di aspek persyaratan teknis. Ini berkaitan erat dengan instrumen kendaraan. Mobil listrik sudah tidak ada emisi gas buang sehingga tidak perlu uji emisi. Kalau persyaratan laik jalannya untuk mobil listrik masih sama, seperti ambang batas klakson sekian dan sudut lampu penerangan utamanya,” tuturnya menguraikan.



Bukti Lulus Uji Elektronik

Teks: *Sigit Andriyono, Antonius Sulisty* / Foto: *Giovanni*



1 kartu pintar



2 lembar sertifikat
tanda uji



2 stiker hologram

Pemalsuan Surat Registrasi Uji Tipe (SRUT) sebagai dokumen penunjang utama saat proses pengujian berkala atau kir dan praktik pemalsuan buku lulus uji berkala atau buku kir sudah berlangsung lama. Dampaknya, banyak kecelakaan truk terjadi akibat pelanggaran aturan dimensi (*overdimensi*) sebagai pemicu utama praktik *overloading*. Kementerian Perhubungan (Kemenhub) yang mengayomi seluruh pelaku bisnis transportasi di Indonesia pun merasa gerah dengan kondisi yang dibiarkan menahun itu. Sebagai solusinya, Kemenhub meluncurkan program Bukti Lulus Uji elektronik (BLUe) sebagai pengganti buku kir guna mengantisipasi pemalsuan dokumen lulus uji berkala.

"Jadi (buku kir) yang model lama sudah dihapuskan dan tidak ada lagi. Sebagai penggantinya, kami sudah menerapkan BLUe. Tidak akan ada lagi pemalsuan baik pemalsuan oleh masyarakat, oleh oknum (petugas dan sopir), maupun operator. Ini strategi kami untuk memerangi ODOL. Ibarat di medan perang, saya tidak mau bawa senjata yang besar-besar kemudian cepat mati. Saya akan persempit ruang geraknya saja. Lama-kelamaan ada penyesuaian dan akan selesai. Tidak bisa langsung besok selesai. Minimal beberapa tahun karena memang ini butuh ekosistem. Jadi, kami mengharapkan ada progres dari itu semuanya," kata Budi Setiyadi, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub.

Terkait pemalsuan SRUT, Budi mengatakan sudah berupaya mempersempit ruang gerak oknum yang berniat memalsukan dokumen penting kendaraan angkutan umum itu. "SRUT ini adalah PNBPN dan biaya pembuatannya tidak mahal hanya Rp 250 ribu, tetapi banyak dipalsukan hanya untuk pendaftaran STNK dan BPKB termasuk untuk kir. Sekira Juli 2019 lalu, di Banten sekitar 1.600 unit *dump truck* tidak mendapatkan SRUT karena

kami melakukan pengetatan. Itu karena banyaknya pemalsuan SRUT ini. Sampai sekarang saya belum *update* lagi, apakah itu dipotong (baknya) atau bagaimana saya belum *update* lagi," ujarnya.

Penerapan BLUe memang belum merata di seluruh Unit Pengelola Pengujian Kendaraan Bermotor (UP PKB) yang berjumlah 514 UP PKB di seluruh Indonesia. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat sebelumnya menargetkan pelaksanaan BLUe per 31 Desember 2019.

"Penerapan BLUe ini sudah dilakukan sejak akhir 2019. Jawa Timur adalah provinsi kedua yang sudah menerapkannya. Pada tahap awal ada empat daerah yang menerapkan BLUe yaitu Gresik, Trenggalek, Banyuwangi, dan Ponorogo. Ini juga masih masa transisi dan sebelumnya masih menggunakan buku uji. Salah satu alasannya adalah harus menghabiskan buku uji yang sudah tercetak, maka beberapa wilayah masih menggunakan buku untuk uji berkala. Untuk unit baru sudah menggunakan kartu," kata Ahmad Badik, Koordinator Penguji Kendaraan Bermotor BPTD XI Jawa Timur.

"Kami sudah diinstruksikan oleh pusat untuk penerapan BLUe ini, tetapi pelaksanaannya di lapangan memang harus bertahap ya karena perlu sosialisasi juga. Pada intinya, kami sangat mendukung penerapan sistem ini di tempat uji kir. Memang kami akui tidak bisa memberantas oknum calo di lapangan, tapi setidaknya kami sebagai petugas pengujian yang dipercaya oleh negara harus taat aturan," kata Fatchuri, Kasubag TU UP PKB Pulo Gadung Jakarta Timur.

"Saya bertugas di Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor Dishub Kabupaten Bogor dan sudah menerapkan

sistem BLUe. Untuk wilayah Jabodetabek yang sudah menerapkan BLUe adalah unit pengujian Dishub Kota Tangerang, Dishub Depok, Dishub Kabupaten Bogor, dan semua unit pengujian di bawah Dishub Provinsi DKI Jakarta," kata Muslim Akbar, Ketua Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI). Muslim menambahkan bahwa percepatan program BLUe telah disosialisasikan ke seluruh anggota IPKBI. "Percepatan penerapan BLUe ini saya sampaikan ke teman-teman di Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia, supaya segera dilaksanakan di semua daerah biar tenang lah untuk menekan ODOL," ujarnya.

Akreditasi

Penerapan sistem BLUe telah diwajibkan per 1 Januari 2020 di seluruh UP PKB di Indonesia. Dalam pelaksanaannya, implementasi BLUe wajib bagi UP PKB yang terakreditasi. "Semua dinas perhubungan kabupaten-kota, di tempat uji kir-nya kami berikan akreditasi. Artinya, kalau di tempat uji berkala itu belum dapat akreditasi, mereka tidak boleh melakukan pelayanan uji kir. Kalau sampai dia melakukan uji kir maka tidak sah kir-nya, dan saya sudah menyurati para gubernur dan para kadishub terkait hal ini. Kalau kir-nya tidak sah dan pihak kepolisian bisa masuk karena itu dikategorikan tindakan pemalsuan. Jadi tidak main-main lagi kami sekarang. Semua tempat uji kir nanti akan kami beri akreditasi," kata Budi Setiyadi.

Sesuai data IPKBI, dari 514 unit pengujian kendaraan bermotor di Indonesia, yang sudah terakreditasi sekitar 270 unit pengujian dan sudah siap menerapkan BLUe. "Jadi nanti bagi Dishub kabupaten-kota yang sudah terakreditasi wajib menerapkan BLUe. Bagi yang tidak menerapkan BLUe, nanti sudah tidak tersedia lagi buku kir karena sudah ditarik dan tidak boleh dijual lagi. Distributor buku kirnya juga sudah kami tutup semua. Unit pengujian yang tidak berubah ke BLUe meskipun sudah terakreditasi, secara otomatis sudah tidak bisa menguji kendaraan lagi," kata Muslim Akbar.

"Setiap balai uji ini harus terakreditasi sedangkan di Jatim masih banyak balai uji yang masih berakreditasi B, malahan ada satu yang masih berakreditasi C. Dari 41 balai

uji di 38 kabupaten-kota, satu ditutup karena belum memiliki akreditasi, yaitu Kota Batu. BLUe ini menjadi salah satu syarat untuk naik ke akreditasi A dan balai uji tersebut harus menggunakan pembayaran nontunai," ujar Ahmad Badik.

Menurut Ahmad, biasanya di daerah selain menyiapkan aplikasi BLUe juga menyiapkan kerja sama dengan bank. "Jadi dengan menerapkan BLUe dan pembayaran nontunai, akreditasi akan meningkat. Sedangkan yang belum menggunakan BLUe, dilihat dari kemampuan masing-masing daerah. Misalnya Bangkalan, ini stok buku kir-nya masih banyak sekali, sedangkan anggaran baru siap pada pertengahan 2020. Jadi kami melihat kemampuan daerah ini, karena buku uji ini termasuk barang berharga juga," ujarnya.

Kemungkinan tidak lolos akreditasi juga ada. Menurut Muslim, jika unit pelayanan pengujian kendaraan bermotor tidak menerapkan salah satu dari yang diwajibkan dalam prosedur akreditasi, maka unit tersebut sudah tidak akan terakreditasi. "Ada tiga unsur utama untuk akreditasi pengujian kendaraan bermotor. Pertama, sistem informasi manajemen pengujian kendaraan bermotor (SIM PKB). Kedua, sarana dan prasarana pengujiannya. Artinya, alat ujinya harus mencukupi. Ketiga adalah sumber daya manusia (SDM) nya karena SDM di pengujian kendaraan bermotor harus bersertifikat kompetensi. Tentunya tiga unsur utama ini terlebih dulu yang harus diperhatikan dalam akreditasi pengujian kendaraan bermotor," katanya menjelaskan.

Menumpang Kir

Pengujian berkala kendaraan bisa dilakukan di daerah lain, jika unit pelaksana kir di kota domisili belum terakreditasi atau belum menerapkan BLUe. "Yang belum memiliki akreditasi ya tidak boleh melakukan uji kir. Kalau tidak boleh melakukan uji kir ya *nitip*. Kalau mungkin dalam satu wilayah katakanlah di Sumatra Selatan, mungkin di OKI (Kabupaten Ogan Komering Ilir) tidak punya tempat uji kir yang terakreditasi, ya *nitip* ke Kota Prabumulih yang punya tempat kir yang sudah terakreditasi," ujar Budi Setiyadi lagi.

"Pemilik kendaraan bisa menggunakan fasilitas *numpang* uji ke daerah terdekat, atau bisa juga ke daerah lain di seluruh Indonesia. Yang terpenting ada surat rekomendasi *numpang* uji dari daerah asal. Perlakuannya adalah sesuai dengan aturan yang berlaku di daerah tujuan. *Numpang* uji ini dari dulu sudah ada. Sebenarnya ini perputaran, dari daerah mana pun bisa numpang uji ke daerah mana pun," kata Ahmad Badik.

Terkait surat rekomendasi menumpang kir, pihak Dishub Kabupaten Pasuruan meminta agar tidak dipungut biaya. "Dalam aturan perundangan, surat rekomendasi uji tidak boleh dikenakan biaya, karena itu sudah melekat sebagai tugas dan fungsi aparatur negara. Kami di daerah berkewajiban memberikan surat pengantar kepada pemilik kendaraan ke daerah tujuan, nanti semua biaya yang berlaku sesuai daerah tujuan," kata Julianto Budhi, Kepala UPT Pengujian Kendaraan Bermotor Dishub Kabupaten Pasuruan.

Julianto mengatakan bahwa pemilik kendaraan juga harus membuat pemberitahuan kepada daerah asal. "Jika tidak ada pemberitahuan maka dianggap kendaraan tersebut belum melakukan pengujian, karena begitu mau uji di daerah sendiri akan kena denda. Kami memudahkan untuk mengurus surat pengantar. Kami tidak menghambat pemilik kendaraan mau melaksanakan kewajibannya. Orang datang ke pengujian itu jangan sampai kita hambat," ujarnya.



Ahmad Badik

Koordinator Penguji Kendaraan Bermotor
BPTD XI Jatim



Julianto Budhi

Kepala UPT PKB Dishub Kab. Pasuruan



PERLU PERUBAHAN PERDA UNTUK PELAKSANAAN BLUE DI DAERAH

Teks: **Sigit Andriyono, Antonius Sulisty** / Foto: **Giovanni**

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menargetkan implementasi Bukti Lulus Uji elektronik (BLUe) wajib dilaksanakan per 1 Januari 2020 di setiap Unit Pengelola Pengujian Kendaraan Bermotor (UP PKB) kabupaten dan kota seluruh Indonesia. Bagaimana teknis pelaksanaan proses kir dengan sistem BLUe ini?

Pertama, pemilik kendaraan bermotor melakukan pendaftaran di bagian administrasi. Setelah mendaftar, pengendara langsung menuju area pengujian kendaraan. Sebelumnya, jika kendaraan dinyatakan lulus uji, pemilik kendaraan akan mendapat bukti tanda lulus uji berkala berupa buku uji atau buku kir, pelat uji, dan stiker tanda samping. Sekarang dengan BLUe berubah, pemilik kendaraan akan mendapat 1 kartu pintar (*smart card*), 2 lembar sertifikat tanda lulus uji yang memuat data-data kendaraan secara visual dan manual, serta 2 stiker hologram tanda lulus uji. *Smart card* berlaku dua periode masa uji atau satu tahun, sedangkan sertifikat dan stiker hologram berlaku satu periode masa uji atau enam bulan.

Cara memasang stiker hologram, sobek bagian kiri bawah lembar sertifikat tanda uji yang terdapat QR code-nya. Lepaskan sisi depan stiker hologram, lalu tempelkan sobekan sertifikat tadi di bagian stiker yang sudah terkelupas. Stiker hologram harus ditempel di kaca depan kendaraan bagian dalam agar tidak mudah dicuri orang. Untuk melihat hasil uji kendaraan, perlu terlebih dulu *download* aplikasi BLUe yang saat ini baru tersedia untuk *smartphone* dengan OS Android. Setelah aplikasi tersedia, aktifkan fitur NFC (*Near Field Communication*) di *smartphone*, kemudian *scan* QR code menggunakan fitur NFC atau menempelkan *smart card* dan *smartphone*, maka semua hasil uji kendaraan akan muncul.



Buku KIR



Smart Card

"Melalui sistem BLUe ini, masyarakat dan petugas yang berwenang di lapangan bisa melihat data kendaraan yang sebenarnya. Contoh, kendaraan yang diuji model truk tangki, maka ketika scan QR code hasilnya juga truk tangki lengkap dengan ukuran sesuai ketentuan. Jadi walaupun sekarang ada yang dikatakan penyimpanan lebar, panjang, dan tinggi sudah tidak mungkin lagi. Dalam BLUe ini terdapat data teknis kendaraan dan foto kendaraanya dari semua sisi, sehingga kalau ada kendaraan yang overdimensi akan ketahuan," kata Muslim Akbar, Ketua Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI)

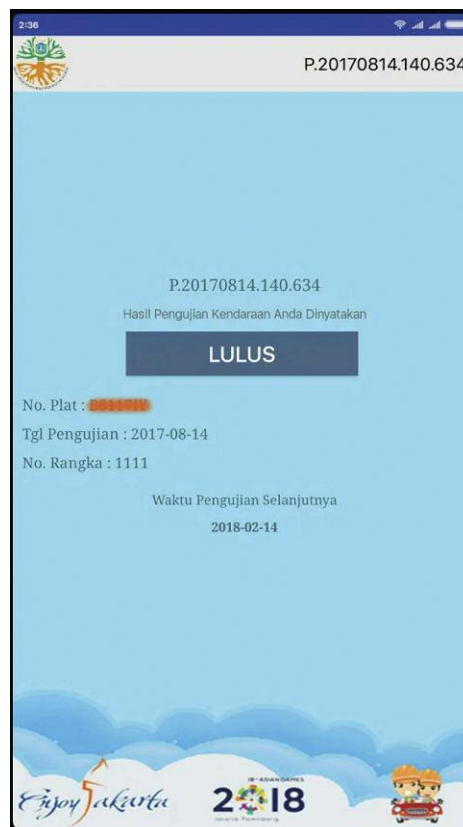
Terkait peranti pengujiannya, Muslim mengatakan bahwa untuk saat ini semua alat uji telah terkoneksi dengan sistem BLUe. "Itu kan hanya alat bantu untuk menguji. Jadi, alat uji yang ada saat ini sudah terkoneksi dengan tablet yang terkoneksi dengan sistem BLUe. Alat uji yang lama pun sudah bisa di-upgrade menggunakan sistem yang terbaru berbasis BLUe ini," ujarnya menjelaskan.

BLUe secara sistem sudah terintegrasi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. "Setiap pengujian kendaraan bermotor dapat diintegrasikan dengan Ditjen Perhubungan Darat. Namun, sebelumnya

harus dipasang SAM atau *Secure Access Module* pada komputer di tempat pengujian kendaraan bermotor kabupaten dan kota. SAM berbentuk semacam *chip*. Begitu SAM terpasang maka UP PKB akan terkoneksi secara penuh dengan Ditjen Perhubungan Darat Kemenhub," kata Muslim.

Jika tidak dikoneksikan dengan Ditjen Perhubungan Darat, Dishub kabupaten dan kota tidak bisa menerbitkan *smart card* sebagai bagian dari sistem BLUE ini. "Polanya sama seperti e-KTP. Untuk memperoleh SAM, dishub kabupaten dan kota harus melakukan perjanjian kerja sama terlebih dulu dengan Ditjen Perhubungan Darat. Jadi, SAM ini tidak sembarangan diberikan kepada Unit Pengelola Pengujian Kendaraan Bermotor," ujarnya.

"Kami di daerah siap untuk mendukung dan aplikasi juga sudah disediakan Kemenhub. *Software* dan *hardware* disiapkan sendiri oleh daerah. Jika ada daerah yang belum siap mungkin karena kendala peralihan saja. Dulu manual sekarang ada teknologi yang ditanamkan dalam sistem. Jika ada kendala, mungkin karena belum terbiasa saja. Alur pengujian, kendaraan datang lalu di foto CCTV dengan sistem *drive thru*. Jika gambar sudah diambil maka sistem akan sinkron ke server Kemenhub. Dari sana data diolah, lalu balai pengujian akan melakukan proses uji. Proses uji selesai maka akan muncul *smart card*, sertifikat, dan stiker," kata Julianto Budhi, Kepala UP PKB Dishub Kabupaten Pasuruan Jawa Timur.



"Di Jawa Timur sudah hampir 80 persen daerah menggunakan BLUE. Daerah seharusnya sudah menyiapkan aplikasi pengujian. Jika ada daerah yang belum siap, sudah disediakan sistem informasi dari Kemenhub. Aplikasi yang dipakai sehari-hari di kantor itu tidak perlu dibuang, tetapi diintegrasikan dengan aplikasi dari Kemenhub," kata Ahmad Badik, Koordinator Penguji Kendaraan Bermotor BPTD XI Jawa Timur. Ahmad mengakui bahwa masih terdapat kendala di lapangan dalam penerapan sistem BLUE ini. "Kendala yang terjadi adalah masalah jaringan, karena banyak data yang harus di-*upload* termasuk salah satunya *image* atau gambar kendaraan," katanya menambahkan.

RETRIBUSI

Bicara penggunaan teknologi untuk pelayanan umum, anggapan awam pasti menjurus soal biaya yang lebih mahal. Muslim Akbar mengatakan bahwa sudah ada pedoman besaran biaya kir dengan sistem BLUe ini. "Saya rasa setiap ada perubahan sistem pasti ada anggarannya, tetapi untuk biaya uji saya rasa tidak terlalu besar perubahannya. Kalau masalah besaran retribusi itu bergantung pada kebijakan masing-masing daerah karena menyangkut otonomi daerah. Namun, terkait *smart card* dari BLUe ini sudah ditentukan oleh pemerintah bahwa harganya sesuai di PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak)-nya sekitar Rp 25 ribu ditambah dengan jasa uji dan lain-lain," kata pria yang menjabat Kepala Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor Dishub Kabupaten Bogor Jawa Barat ini.

Sementara itu, Julianto Budhi mengatakan bahwa legalitas pelaksanaan sistem BLUe harus segera diterbitkan. "Kendala di daerah adalah legalitas pelaksanaan, dari penggunaan buku uji menjadi BLUe. Daerah-daerah punya perda yang menyebutkan retribusi yang berbeda-beda. Harga BLUe di Kabupaten Pasuruan Rp 25 ribu, tapi semua biaya dan tarif ini perlu perda karena pemungutan dikenakan kepada pemilik kendaraan. Perlu payung hukum perda. Kadang ini yang menjadi kendala," ujarnya.

"Bentuk pelayanan ini sebenarnya sama tetapi karena terkait dengan otonomi daerah atau perda masing-masing daerah, jadi tarifnya bisa tidak sama. Pembayaran BLUe tidak masuk ke kas daerah tetapi langsung masuk kas negara. Jadi, harga Blue untuk semua daerah pasti sama. Pembedanya adalah biaya layanan uji yang bergantung kepada balai masing-masing. Pembayaran BLUe langsung ke rekening kas negara, sedangkan biaya pelayanan uji ke kas daerah," kata Ahmad Badik. Menurutnya, pelaksanaan uji kir berbasis BLUe harus didukung perubahan perda terlebih dulu. "Kendalanya memang di situ. Ada yang sudah jalan dengan izin kepala daerah dan bagian hukum, ada juga yang sudah jalan sambil diurus perubahan perdanya," ujarnya.



Chandra Budiman

Ketua DPD Aprindo Jateng



Eddo Adrian

Sekjen DPD Aprindo Jatim



SISTEM ELEKTRONIK SEBATAS PENGGANTI BUKU KIR

Teks: **Sigit Andriyono, Antonius Sulistyo** / Foto: **Giovanni**

Bukti Lulus Uji elektronik (BLUe) yang digulirkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan mendapat respons beragam dari pelaku usaha transportasi barang. Rata-rata pengusaha angkutan barang mendukung kebijakan pemerintah itu, khususnya untuk menekan peredaran buku kir palsu yang terjadi selama ini.

"Aprindo sangat mendukung adanya sistem yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan ini. Hanya permasalahannya, apakah kita yakin mau serius menerapkannya? Jangan hanya sepotong-sepotong. Kalau mau pakai sistem elektronik atau digital, artinya di seluruh Indonesia harus sudah siap menerapkan sistem itu. Jangan hanya sebatas mengganti buku kir menjadi produk

smart card, karena esensi pengujian elektronik itu faktanya memang belum ada di lapangan. Semuanya masih diuji pakai tenaga manusia, bukan pakai alat berbasis elektronik," kata Mustadjab Susilo Basuki, Ketua DPD Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) DKI Jakarta.

Sementara itu Sekjen DPD Aprindo Jawa Timur, Eddo Adrian mengatakan bahwa uji kir berbasis elektronik juga diharapkan tepat sasaran. "Menurut saya bagus sekali, asalkan hasilnya sama dan tepat sasaran. Kami harap ini lebih baik daripada sistem konvensional dengan biaya operasional yang lebih sedikit. Namun, harus disiapkan juga *Plan-B*,



karena teknologi yang terlalu canggih sering berarti tidak ada toleransi sama sekali. Mesin hanya menerima hasil sesuai yang diperintahkan atau diprogram," ujarnya.

Eddo juga menambahkan, kecurangan tetap bisa terjadi meskipun sistem yang digunakan sudah berbasis teknologi. "Di mana pun dengan sistem sebagus apa pun, kecurangan pasti tetap ada. Asalkan bisa menurunkan jumlahnya secara signifikan dan sebanding dengan investasi dan biaya yang dikeluarkan, upaya ini sudah bagus," ujarnya.

Respons positif juga datang dari pengusaha angkutan barang di Jawa Tengah. "Kami memberi dukungan positif. Kami juga berharap ini bisa memperbaiki sistem yang ada. Overdimensi secara bisnis itu buruk, menjadikan persaingan usaha tidak sehat. Sering kali orang tidak

membedakan *overload* dan *overdimensi*," kata Chandra Budiwan, Ketua DPD Aprindo Jawa Tengah. Meski demikian, Chandra mengaitkan uji kir dengan penerapan teknologi tidak sepenuhnya akan menyelesaikan masalah overdimensi ini. "Jika kir saja yang masuk dalam IT, itu juga tidak sepenuhnya menyelesaikan masalah keseluruhan. Artinya, harus ada integrasi yang tersistem lagi," katanya menambahkan.

Chandra juga mengatakan bahwa selama yang mengoperasikannya manusia, kemungkinan curang tetap saja ada. "Misalnya di

sistem ada semacam *password*, jadi tidak sembarangan orang masuk. Namun, selama yang melakukan adalah personal bisa saja ada kecurangan. Dalam undang-undang lalu lintas juga ada integrasi, jadi sistem IT yang menentukan kelulusan, bukan manusianya," ucapnya.

Terkait masih terjadinya kecurangan dalam proses kir, Mustadjab sependapat dengan Chandra. "Kalau BLUE ini menerapkan sistem elektronik atau digital harusnya semua prosesnya digital. Mulai dari *booking*-nya, transaksinya *cashless*, semua proses pengujian dan *recording*-nya digital. Habis itu baru kita bicara BLUE. Itu baru *totally* digital. Di lapangan, prosesnya masih manual *kok*. Beberapa proses di lapangan itu tetap orang yang mengerjakannya. Peralatannya masih dioperasikan oleh orang, seperti pengujian lampu dan kebisingan, semuanya masih dilakukan oleh orang," ujar Mustadjab.

Praktik kecurangan, menurut Mustadjab, berawal dari adanya celah atau kesempatan untuk bermain di dalamnya. "Begitu melihat ada yang harus di-*adjustment*, ini bisa dijadikan kesempatan oleh oknum petugas yang pola pikirnya negatif. Kalau tidak dibikin agak susah tidak dapat duit *nih!* Maka, dibikinya tidak lulus uji dan kami keluar duit lagi. Kalau pakai sistem digital pakai juga sistem robot. Robot itu tidak punya pikiran untuk korup. Kalau masih dikerjakan orang, enggak akan banyak berubah. Kebanyakan oknum petugas ini berpikirnya kalau memang masih bisa dipersulit kenapa harus dipermudah. Selama masih manual dan bersentuhan dengan orang, praktik pungli tidak bisa terhindarkan," tuturnya.

Peran Biro Jasa

Pengusaha angkutan barang selama ini dibayangi tiga fase dalam pengujian kendaraan. "Selama ini ada ada fase sebelum kir, fase kir, dan fase setelah kir. Kalau pada saat kir dan keluar BLUE-nya memang tidak bisa bohong sama sekali karena sudah digital. Semua transaksinya sudah berbasis digital untuk meminimalkan hasil kir palsu. Namun, proses masuknya ini dengan membuat *waiting list* yang membuat beberapa kendaraan truk jadi terlambat kir. Akibatnya, kir-nya mati tetap jalan dan itu fase sebelum kir. Ini kalau menggunakan calo (biro jasa) pasti terjadi yang namanya pungli (pungutan liar)," kata Mustadjab.

Mustadjab mengatakan banyak pengusaha angkutan yang akhirnya mengandalkan biro jasa untuk pengurusan kir. "Contohnya, kuotanya habis sehingga harus balik kanan lagi. Kalau mau *booking online* juga ada jatah kuotanya per hari sekitar 500 unit. Kalau tidak dapat jatah kuota akan lewat lagi, besok lagi, dan besok lagi. Kecenderungan ini pasti membuat orang terlambat untuk kir. Yang seharusnya kir-nya mati dua minggu lagi, tetapi sampai dua minggu ke depan kuotanya sudah penuh dan baru dapat *booking online* tiga minggu ke depan. Berarti dalam satu minggu, kir kita harus mati dulu. Pengusaha angkutan terpaksa harus melalui biro jasa untuk mendapatkan lot kuota tadi," ujar Direktur PT Bahtera Anugerah Perkasa ini.

Berdasarkan informasi dari Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia (IPKBI), banyak didapatkan truk yang melanggar dimensi lantaran menggunakan biro jasa. "Setelah kami melakukan razia, banyak sekali kendaraan yang kirnya bodong (palsu). Kendaraan yang dimensinya panjang-panjang dan gede-gede itu, ternyata proses kir-nya menggunakan biro jasa. Ketika dicek ke pihak pengujiannya, ternyata tidak ada," kata Muslim Akbar, Ketua IPKBI.

Memang tidak bisa dimungkiri, biro jasa pengurusan kir ini masih cukup eksis sampai sekarang. Bahkan, mereka berani menjamin proses kir lebih cepat dan pasti lulus. Seperti yang diungkapkan oleh Boy (nama samaran), pria yang berprofesi sebagai biro jasa pengurusan kir dan biasa berdinasi di beberapa Unit Pengelola Pengujian Kendaraan Bermotor (UP PKB) di Jakarta dan Tangerang. Boy mengatakan bahwa truk yang punya kelebihan dimensi (*overdimensi*) disarankan tidak melakukan kir di UP PKB Tangerang Kota di Jalan Raya Daan Mogot karena di sana tidak ada toleransi lagi untuk *overdimensi*.

“Seandainya ada kelebihan lima sentimeter atau sepuluh sentimeter, mobil bapak enggak bakal kelar-kelar. Di Tangerang Kota itu harus sesuai dengan yang ada di buku kir. Di tempat uji kir lain ada yang masih bisa. Nanti kan pengecekan fisik dulu, estimasi satu jam sudah kelar. Ada juga tempat uji kir lainnya yang bisa, tapi estimasi waktunya malah lebih lama lagi karena sesuai *schedule* yang ada di pendaftaran. Kalau mau selesai lebih awal, berangkatnya lebih pagi ke tempat uji kirnya.” ujar Boy.

Boy menambahkan, pemakai jasanya diharapkan member tahu dia apabila truk yang akan diuji kir dalam kondisi overdimensi atau ada komponen penting yang rusak seperti lampu sein. “Coba Bapak kondisikan dulu unit bapak, *reting* (lampu sein)-nya itu permasalahannya apa. Untuk dimensi, berapa sentimeter kelebihannya. Kalau bisa difoto dan kirim melalui pesan WA ke saya supaya permasalahannya itu nanti saya sampaikan lagi ke petugasnya. Nanti saya kawal. Itu enggak apa-apa. Nanti saya usahakan kelar, bisa *di-lapan enam-in*,” katanya lagi.

Berkaitan dengan fenomena Boy, Mustadjab mengatakan bahwa modus-modus seperti itu semestinya dibereskan terlebih dulu. “Secara prinsip, kami di Aprindo sebenarnya tidak ada resistensi apa-apa terkait program BLUe ini. Kami ini pihak pemakai. Kami mendukung penuh penerapan BLUe sebagai pengganti buku kir yang banyak dipalsukan oleh oknum mantan pegawai dishub sendiri. Kalau tujuannya cuma itu, kami dukung dan setuju karena itu problemnya Kemenhub untuk menghindari tikus-tikus mereka. Kami, sebagai pemakai jasa uji kir negara, mengikuti saja karena kami juga korban buku kir palsu. Kalau ketahuan petugas di lapangan akan dikenakan sanksi juga,” ujarnya.

Eddo Adrian juga berharap sistem kir dapat diperbaiki. “Diperbaiki dulu aturan dan perundangannya, karena standar kelulusan kir untuk beberapa jenis kendaraan bisa dibilang disamaratakan, padahal jenis kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda. Hal ini yang membuat kendaraan terpaksa melanggar dan berujung pada munculnya kecurangan, ditambah adanya oknum yang mencari celah untuk meloloskan hasil uji kendaraan,” katanya.



Mustadjab Susilo Basuki

Ketua Aprindo DKI Jakarta



Angkutan Multimoda Jalan di Tempat

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Ditjen Hubdat) mengakui regulasi yang ada saat ini belum cukup mengatur penyelenggaraan transportasi intermoda dan multimoda. Fungsi pembinaan transportasi intermoda dan multimoda dinilai belum dilaksanakan secara utuh dalam satu bentuk kelembagaan.

Dua acuan hukum penyelenggaraan intermoda dan multimoda, yakni Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda dinilai perlu dikaji ulang. Dalam Sislognas disebutkan ada enam kunci penggerak utama logistik nasional, yaitu komoditas utama, infrastruktur logistik, teknologi informasi dan komunikasi, pelaku dan penyedia jasa logistic, serta regulasi bidang logistik.

“Kami memiliki konsep integrasi intermoda untuk efisiensi logistik nasional. Integrasi dengan mengombinasikan berbagai jenis moda transportasi guna mempermudah akses pergerakan orang maupun barang dan menyediakan pelayanan perpindahan moda yang efisien dan efektif,” kata Ahmad Yani, Direktur Angkutan Multimoda Ditjen Hubdat.

Menurutnya, belum optimalnya implementasi multimoda juga disebabkan para pelaku logistik masih mengandalkan paradigma lama. Semua aspek masih terpisah satu dengan yang lain, terutama terkait regulasi. Mulai dari moda angkutan darat truk dan kereta api, kapal laut, serta pesawat memiliki regulasi yang tak terintegrasi.





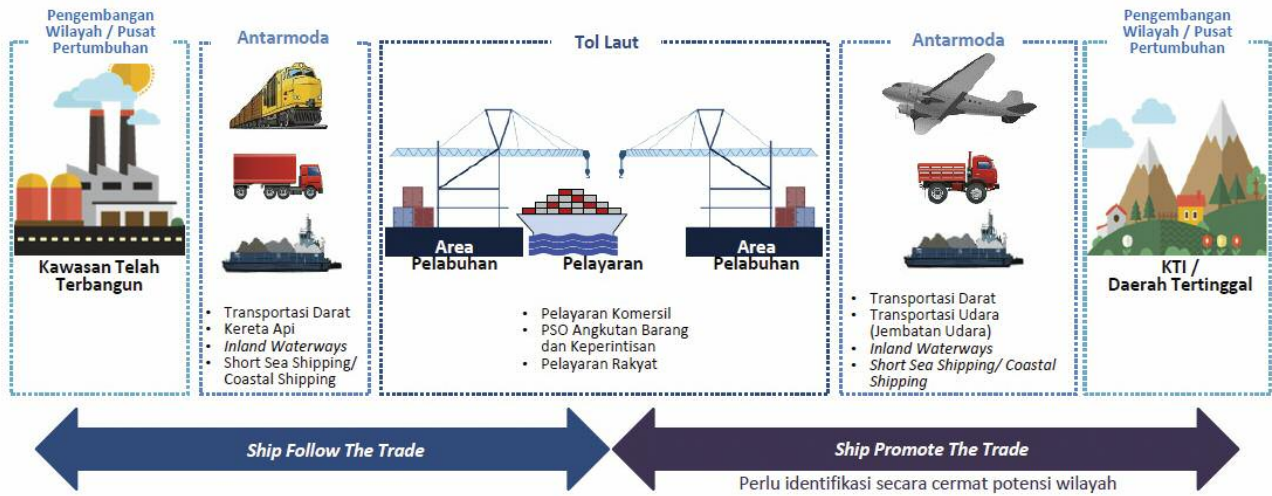
Ahmad Yani

Direktur Angkutan dan Multimoda
Ditjen Hubdat

Idealnya dalam praktik berupa *point to point* atau menggunakan model *hub* dan *spokes* melalui sistem terpadu. Dalam implementasi multimoda, Angkutan Multiledia bersama kementerian terkait mengklaim telah mempersiapkan infrastruktur pendukung, antara lain jalan penghubung ke 24 pelabuhan baru. Selain itu, juga disiapkan dukungan jalan penghubung ke pelabuhan penyeberangan di 60 lokasi dan jalan penghubung ke 15 kawasan industri prioritas. Dilakukan juga restrukturisasi jaringan jalan perkotaan ditambah pembangunan jalan lingkar perkotaan di metropolitan dan kota besar. Ada juga dukungan jalan penghubung ke 15 bandara baru, dukungan jalan penghubung ke jalur kereta api, dan dukungan jalan penghubung ke 10 kawasan pariwisata prioritas nasional.



Integrasi Pengembangan Wilayah & Program Transportasi



Sinergi Pemerintah, Swasta dan BUMN

Secara spesifik pemerintah mempersiapkan jalan nasional sepanjang 47.017 km. Jalan sepanjang itu terdiri dari pembangunan jalan strategis sepanjang 1.350 km, pembangunan *missing link* menuju pelabuhan dan bandara sepanjang 1.000 km, dan pembangunan lingkaran perkotaan sepanjang 300 km.

Didukung dengan konstruksi jalan bebas hambatan sepanjang 1.000 km, pemeliharaan jalan nasional sepanjang 47.017 km dan dukungan jalan subnasional sepanjang 500 km. Pemerintah juga memfasilitasi pembangunan *flyover* atau *underpass* pada perlintasan kereta api di perkotaan sepanjang 15 km.

"Soal tol laut akan diintegrasikan dengan jaringan jalan, ferry penyeberangan sebagai jembatan bergerak. Akan membentuk jaringan *nautical freeway* yang menjadi kunci konektivitas domestik. Kemudian sebagai penunjang, kami melakukan rehabilitasi dan pembangunan terminal penumpang dan terminal barang," jelas Yani.

Ia menambahkan, pihaknya juga tengah mendorong dan mengembangkan jaringan *dry port* di pulau Jawa. Saat ini baru ada dua *dry port* yang beroperasi, yakni Cikarang Dry Port di Bekasi dan Terminal Peti Kemas (TPK) Gedebage di Bandung. Jaringan *dry port* diharapkan bisa bertambah di daerah lain, seperti di Serang, Cirebon, Semarang, dan Surabaya.

Menanggapi hal itu, Trismawan Sanjaya – Wakil Ketua Umum Asosiasi Logistik Forwarder dan Logistik Indonesia (ALFI) bidang Supply Chain, E-commerce, dan Multimoda – memiliki pendapat sama. Dalam implementasi multimoda dibutuhkan

konektivitas tak terputus untuk meningkatkan efisiensi logistik nasional. Infrastruktur yang dibangun pun perlu dipastikan untuk mendukung terciptanya kelancaran pergerakan arus barang dengan efektif dan efisien dari wilayah penghasil kepada wilayah konsumsi.

"Perlu juga dilakukan simplikasi dari harmonisasi kebijakan pusat dengan daerah dalam rangka daya saing logistik produk nasional. Kemudian, melakukan integrasi area transit moda transpor dari Pusat Distribusi Regional sebagai hub konektivitas penyimpanan komoditas bahan pokok," ucapnya.

Lebih lanjut, kata Trismawan, pemerintah perlu mendorong sinergi dan kolaborasi dengan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan dengan swasta untuk mendorong ekspor dan peningkatan investasi. Itu diperkuat dengan pembangunan infrastruktur berkelanjutan serta menyelaraskannya dengan kawasan industri atau kawasan ekonomi.

Gunakan Perspektif Logistik dalam Membangun

Terkait belum optimalnya implementasi intermoda dan multimoda, Erwin Raza – Asisten Deputi Pengembangan Logistik Nasional Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian – punya pandangan lain. Menurutnya, belajar dari beberapa kasus infrastruktur yang penggunaannya belum optimal, perencanaan pembangunan kawasan ekonomi baru baik itu kawasan industri atau bahkan membangun ibu kota perlu memasukkan perspektif logistik

"Dalam perencanaan pembangunan harus memasukkan perspektif logistik dan perspektif *supply chain* di dalamnya. Artinya, kalau sudah menggunakan perspektif logistik selalu mengutamakan integrasi dan terkoneksi. Oleh karena itu, kita mengharapkan mereka sudah memikirkan bagaimana integrasinya kawasan industri tersebut dengan pelabuhan, akses jalannya dan kereta api," ujar Erwin.

Ia mencontohkan dalam kasus Bandara Kertajati Majalengka, idealnya sebelum beroperasi harus jelas targetnya dan telah terbangun akses jalan menuju bandara. Tidak seperti saat ini, bandara tetap sepi meski beberapa kali pemerintah melakukan upaya "pemasaran". Salah satunya menjadikan Bandara Kertajati sebagai hub penumpang ibadah umroh. Sayangnya, usaha itu pun tidak terlalu berpengaruh.

Hal yang sama tidak boleh terjadi pada infrastruktur lain seperti Pelabuhan Patimban Subang. Terlebih, Jawa Barat berpotensi menjadi hub logistik di kawasan Asia-Pasifik. Dalam peta industri nasional, Jawa Barat memiliki 22 kawasan industri dan merupakan yang terbesar di Indonesia. Selain itu, Jawa Barat juga merupakan provinsi dengan banyak hasil pertanian dan peternakan

"Sayangnya 22 kawasan industri ini belum terintegrasi karena masalah politik, masalah buruh, dan masalah ego masing-masing kawasan industri. Kemudian, Jabar memiliki Pelabuhan Patimban. Bagaimana akses jalannya? Kita punya Bandara Kertajati yang katanya akan dijadikan MRO (*Maintenance Repair Overhaul*). Saya menyarankan, kalau bisa jadikan hub logistik Asia – Pasifik," katanya memungkas penjelasannya.

Sementara itu, Ahmad Yani mengaku Kementerian Perhubungan telah memberi tujuh rekomendasi terkait harmonisasi regulasi angkutan multimoda. Pertama, standardisasi sarana dan prasarana guna terwujudnya *single seamless service*. Kedua, peningkatan kapasitas sumber daya manusia di bidang angkutan multimoda dan logistik melalui sistem pendidikan dan pelatihan profesi. Ketiga, pelayanan tiket terpadu atau dokumen tunggal dengan memanfaatkan teknologi informasi.



Erwin Raza

Asisten Deputi
Pengembangan Logistik Nasional
Kementerian Koordinator bidang Perekonomian



Trismawan Sanjaya

Wakil Ketua Umum ALFI
bidang Supply Chain,
E-commerce dan Multimoda

Keempat, pembangunan sistem otomasi dan informasi logistik nasional yang terintegrasi secara elektronik. Wujudnya dengan revitalisasi sistem Inaportnet (Good Vessels), pilar program *Indonesia National Single Windows* (INSW). Kelima, membuat tata cara penyelenggaraan Badan Usaha Angkutan Multimoda (BUAM). Keenam, penyelenggaraan angkutan multimoda pada kawasan-kawasan ekonomi di Indonesia. Ketujuh, melakukan integrasi sistem logistik di kawasan ASEAN.



Proyek Multimoda Swasta Terhambat Birokrasi

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi



Head Office DUNEX di Sunter Jakarta

Perencanaan transportasi misal, termasuk pembangunan kawasan intermoda dan multimoda, selalu bermasalah dalam proses perizinan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) daerah. Kondisi serupa juga terjadi pada proyek intermoda PT Lookman Djaja melalui anak perusahaannya Lookman Daja Land. Sejak 2016, mereka telah mempersiapkan proyek intermoda di kawasan Karawang Jawa Barat.

Dalam perencanaan, di lokasi seluas 50 hektare, mereka akan membangun pergudangan yang terintegrasi antara moda truk dan kereta api barang. Ada jalur rel yang bisa masuk ke kompleks pergudangan untuk melakukan proses bongkar muat. Lahan tersebut sejak 2016 sudah dibebaskan dan sekitar 15 hektar akan dipakai untuk depo kontainer, sisanya digunakan sebagai area pergudangan.

"Memang proses revisi atau perizinan RTRW sangat panjang. Jadi cerita proyek ini molor karena melibatkan lintas lembaga dari level Kementerian Agraria dan Tata Ruang hingga level Pemerintah Daerah," kata Kyatmaja Lookman, Presiden Direktur PT Lookman Djaja

Ia mengatakan bahwa belum beroperasinya layanan intemoda Lookmand Djaja Land juga dipengaruhi status proyek yang bukan bagian dari Program Strategis Nasional. Padahal, pemerintah sendiri saat ini tengah mendorong pelaku logistik untuk berperan dalam implementasi multimoda.



Jimmy Ruslim

Direktur
PT Dunia Express Trasindo (Dunex)

Multimoda memerlukan fasilitas yang memungkinkan terjadinya aktivitas antarmoda. Misalnya, lanjut Kyatmaja, pada moda udara ke darat sudah pasti memerlukan fasilitas gudang sebagai penyimpanan sementara, sebelum barang dipindahkan ke truk. Sama halnya dengan laut, kapal pasti memerlukan pelabuhan, termasuk kereta api dan truk.

“Misal kereta api yang punya rel dan stasiun, memang kontainernya bisa langsung dipindah? *Kan* tidak bisa! Harus ada tempat yang luas untuk mengambil kontainer tersebut dari kereta. Prasarana intermoda kereta api ini cukup rumit, karena harus ada peralatan bongkar muat, depo kontainer, parkir kereta, dan parkir truk,” ujarnya

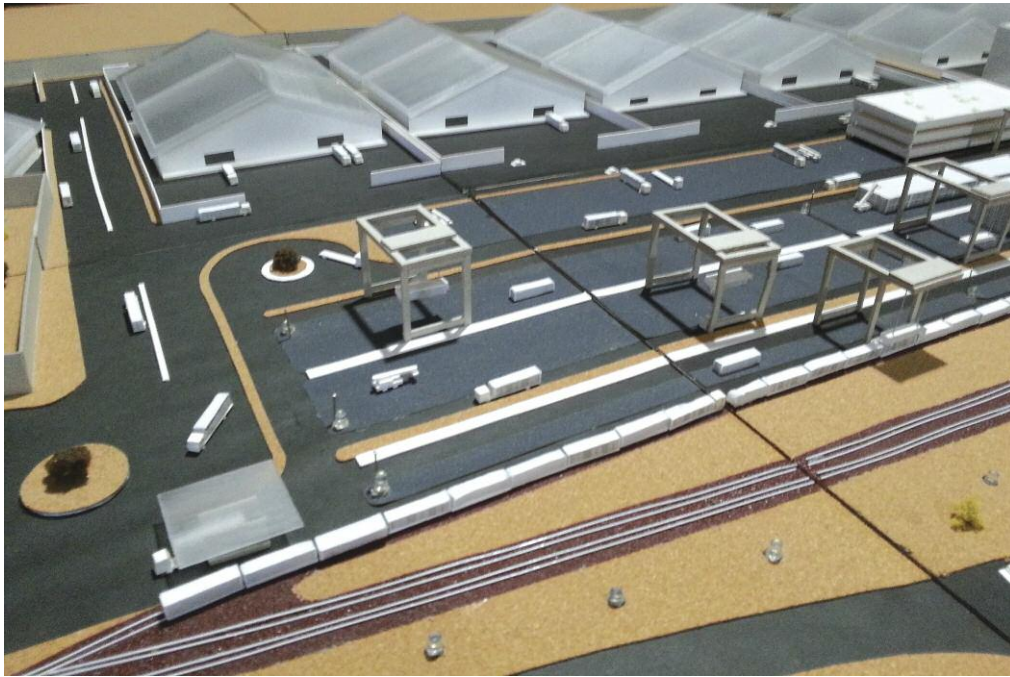


Kyatmaja Lookman

Presiden Direktur Lookman Djaja

Terkait pemilihan tempat, Lookman Djaja Land menilai lokasi tersebut adalah jantung kawasan industri. Ada potensi muatan untuk bisa diangkut. Proyek ini juga diyakini mampu mengurangi beban jalan di area Pelabuhan Tanjung Priok akibat kepadatan angkutan truk.

Kawasan pergudangan dan logistik terpadu ditargetkan memainkan fungsi utama sebagai hub logistik untuk sejumlah industri yang berada di kawasan industri sekitar Bekasi. Artinya, perusahaan manufaktur tak perlu lama menyimpan barang di gudang setelah produknya selesai dibuat. Apalagi jika ada lonjakan produksi dan pemilik barang butuh segera mendistribusikan produknya. Beberapa kawasan industri yang bisa memanfaatkan kompleks pergudangan Lookman Djaja Land antara lain Jababeka, Lippo Cikarang, dan kawasan industri sekitar Karawang.



Desain kawasan intermoda Lookman Djaja Land

Di sisi lain, PT Dunia Express Trasindo (Dunex) meski telah melakukan aktivitas intermoda sejak 2004, menyatakan belum tertarik berinvestasi dalam proyek seperti yang dilakukan Lookman Djaja Land. Meski begitu Direktur Dunex, Jimmy Ruslim mengatakan bahwa dia masih mempertimbangkan proyek intermoda truk-kereta api jika Trans Jawa sudah tersambung hingga Banyuwangi.

“Kalau truk Lewat Trans Jawa, efeknya malah menambah biaya pengiriman. Walau sudah dihitung penghematan waktu, keamanan, dan lain-lain. Untuk intermoda kereta api – truk masih koma pelajari kemungkinannya,” ujarnya men-
erangkan. Dunex adalah perusahaan *total logistics* hasil *joint venture* dengan investor Jepang. Dunex menguasai 60 persen saham, sisanya Jepang 40 persen.



KAMPANYE PENJUALAN TRUK READY B30

APM Jamin Penggunaan B30
dengan Layanan Purnajual

Teks & Foto: Antonius Sulistyo

Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Menteri Energi dan Sumber Daya Mineral No.227 Tahun 2019 menetapkan penggunaan bahan bakar biodiesel dengan kandungan *fatty acid methyl ester* (FAME) sebanyak 30 persen (B30) wajib diimplementasikan di semua sektor industri dan komersial mulai 1 Januari 2020.

"Per 1 Januari 2020, semua unit kami yang diproduksi tahun 2020 sudah *ready* B30. Kami mendukung program B30 karena kami melihat Indonesia memang penghasil sawit terbesar di dunia. Kenapa kita tidak memanfaatkan sawit itu? Daripada kita jual sawit itu ke luar negeri yang harganya diatur dan *dinaik-turunin* oleh pasar? Kalau sawit kita pakai sendiri kan lebih bagus, sehingga kita ikut mengurangi beban impor BBM Indonesia selama ini," ujar Santiko Wardoyo, Direktur Penjualan dan Promosi PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI), agen pemegang merek (APM) truk Hino di Indonesia.

Pemain besar lainnya, Mitsubishi Fuso juga telah menyiapkan produknya untuk menggunakan B30. "Saat ini kendaraan Mitsubishi Fuso, khususnya Colt Diesel dilengkapi dengan *double fuel filter* untuk menyesuaikan dengan bahan bakar B30. Tidak perlu ada penyesuaian lagi di produk Colt Diesel. Penyesuaian minor hanya dilakukan pada produk Fuso dan Fighter," kata Dony Hermawan, *Head of PR & CSR* PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi truk Mitsubishi dari Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC).

Sementara itu, Astra UD Trucks yang belum genap setahun menjual varian Kuzer sebagai *flagship* terbarunya, juga menyatakan siap menjual produk Kuzer dalam kondisi *ready* B30. "Semuanya sudah siap menggunakan B30," ujar Budi Rudianto, *Customer Relationship Management & Customer Service Dept. Head* Astra UD Trucks. Budi menambahkan, Astra UD Trucks saat ini memasarkan Kuzer secara resmi dalam tiga model, yakni tipe *basic*, *intermediate*, dan *fully loaded* baik untuk varian RKE 150 WB3350 (sasis pendek) maupun varian RKE 150 WB3850 (sasis panjang).

Bahkan *brand* Iveco, yang namanya lebih dulu tersohor di kalangan pelaku bisnis pertambangan, menyatakan siap menjual produknya dengan spesifikasi *ready* B30. "Kami siap untuk pemakaian biodiesel 30% (B30), terutama untuk model 682 yang lebih kami fokuskan buat transportasi di *on-road*," kata Rudhi Wibawa Rusadhi, *General Manager-Commercial and Marketing* PT Chakra Jawara, distributor resmi Iveco di Indonesia.



Budi Rudianto

CRM & CS Dept. Head
Astra UD Trucks



Rudhi Wibawa Rusadhi

GM-Commercial & Marketing
Chakra Jawara



Tri Hariyanto

Product Planning
and Development Manager
HMSI

B30-kit

Ada beberapa keuntungan dengan pemakaian B30 di kendaraan komersial dibandingkan dengan minyak solar murni. Pertama, lebih sedikit polusi karena kandungan oksigennya lebih tinggi serta berkurangnya aromatik dan belerang. Kedua, B30 dapat terbakar lebih sempurna dan menghasilkan lebih sedikit polusi udara dibandingkan solar fosil. Selain itu, biosolar lebih ramah lingkungan karena tidak beracun dan dapat terurai secara natural.

Keuntungan penggunaan B30 secara teknis, seperti berkurangnya tingkat keausan mesin karena biodiesel memiliki efek pelumasan yang jauh lebih baik dibandingkan minyak diesel; titik nyala pengapian tinggi sehingga membuat biodiesel lebih aman untuk ditangani; angka *cetane* lebih tinggi sehingga pengapian lebih cepat. Itulah alasan mengapa pemerintah di seluruh dunia mengejar pemanfaatan bahan bakar nabati ini secara maksimal.



Namun seiring dengan keunggulannya, biodiesel juga berpotensi merugikan untuk pemakaian jangka panjang di kendaraan. Biodiesel punya daya pelarut yang agresif sehingga dapat menyebabkan kebocoran di bagian *seal* untuk peralatan yang sudah tua. Selain itu, karena punya efek pelarut, biodiesel akan membersihkan sedimen di permukaan bagian dalam tangki dan terbuang melewati sepanjang jalur bahan bakar.



Pihak APM telah melakukan berbagai langkah supaya produknya siap "meminum" biodiesel. *Product Planning and Development Manager* HMSI, Tri Hariyanto mengatakan bahwa perubahan spesifikasi kendaraan Hino dilakukan untuk unit dengan tahun produksi atau *vehicle identification number* (VIN) 2020. Menurut Tri, ada lima komponen utama yang mengalami penyesuaian, yaitu filter solar, *piping* (pipa-pipa), *hose* (slang), *fuel sender gauge*, dan tangki bahan bakar.

Tri menjelaskan, dimensi filter solar dibuat lebih besar dari sebelumnya agar saringan BBM mampu bertahan hingga 10.000 kilometer, sesuai dengan yang sekarang digunakan untuk B20. Selain itu, menurutnya, tangki bahan bakar dilapisi dengan *aluminium plating coated* untuk mencegah terjadinya karat. *Fuel sender gauge* dan *piping* juga dilapisi dengan *nickel plating coated* untuk memberikan daya tahan yang lebih kuat terhadap zat asam yang dihasilkan FAME B30.

"Tidak hanya itu, komponen karet seperti *hose* pun sudah menggunakan material *fluorubber*. Supaya tahan terhadap sifat-sifat dasar dari biodiesel yang menghasilkan zat asam dan bisa mengikis material. Semua model mesin Hino baik *injection pump* dan *common rail*, sudah di-improve supaya *complete* B30 dan sudah diterapkan di unit truk dan bus Hino," kata Tri.



Sementara itu, Mitsubishi Fuso tidak menganggap pemakaian B30 sebagai perubahan besar. "Untuk truk Mitsubishi Fuso produksi sebelum 2020, kami akan mempersiapkan *parts* pendukung. Namun, hal tersebut bukan merupakan perubahan besar. Jika konsumen berniat untuk menyesuaikan *parts* kendaraannya maka kami siap menyediakannya sesuai kebutuhan konsumen" ujar Dony.

Sedangkan pihak Astra UD Trucks lebih menyarankan periode penggantian filter solar dipercepat. "Produk Kuzer sudah disesuaikan untuk penggunaan bahan bakar B30. Umumnya *adjustment* di bagian filter solarnya dan *periodical maintenance*-nya saja yang dipercepat. Hanya itu sebenarnya. Misalnya, periode ganti filter solar awalnya setiap 20 ribu km dipercepat menjadi setiap 10 ribu km. Percepatan ini khusus untuk ganti filter solar. Untuk perawatan berkala yang lainnya, tetap di kelipatan 20 ribu km. Jadi, filturnya yang lebih sering kita ganti. *Treatment*-nya lebih kurang sama dengan waktu pakai B20, tidak banyak perubahan," kata Budi.

Iveco mendesain ulang tangki BBM seluruh produknya agar siap menenggak B30. "Tangki bahan bakar Iveco Trakker, Astra, 682, dan Stralis sekarang terbuat dari *stainless steel* dan aluminium. Bahan inia aman terhadap efek pelarut dari B30, walaupun tetap perlu dibersihkan setiap tiga bulan sekali," ucap Rudhi.

Model Existing

Hino juga menjamin pelanggannya yang punya unit dengan VIN di bawah 2020. "Untuk unit Hino *existing* dengan VIN di bawah 2020, Hino Indonesia telah menyiapkan *retrofit kit* buat pemakaian B30, yaitu komponen *fuel strainer* termasuk *retrofit kit*-nya. Jadi dengan adanya *retrofit kit* ini, kami ingin memberikan keyakinan kepada *customer* Hino bahwa tidak perlu khawatir lagi mengenai B30 karena Hino sudah menyiapkan," kata Tri.

Menurut Tri, pemasangan *fuel strainer* di unit masih sebatas opsi, tetapi dapat mengoptimalkan pemakaian filter solar hingga 20.000 km. "Tentu ini ada *benefit*-nya bagi *customer*. Memang sifatnya *option*, sekiranya *customer* memilih pakai *fuel strainer* ya silakan. Kalau tidak mau pakai juga tidak apa-apa, tapi kami tetap menyiapkan komponen ini di jaringan bengkel resmi Hino di seluruh Indonesia," katanya.

Sama halnya dengan yang dilakoni Hino, Astra UD Trucks mempersilakan konsumennya yang memiliki produk lawas Nissan Diesel untuk menyesuaikan diri dalam program B30. "Teknisnya akan disesuaikan di bengkel kami, tapi kondisi truknya yang perlu kami pastikan terlebih dulu. Kalau kondisinya bagus seharusnya perlakuannya sama dengan unit baru, tinggal *adjustment* di filter solar dan perawatan berkala untuk filter harus lebih sering," kata Budi. Ia menambahkan, jumlah unit lama yang datang ke bengkel resmi Astra UD Trucks, seperti model Legacy, sejauh ini sudah ada. "Tetapi kami belum punya datanya secara terperinci," ujarnya.



DISTRIBUSI BANTUAN KEMANUSIAAN

dalam Logistik Penanggulangan Bencana

Indonesia, dapat dikatakan, sebagai negara yang rawan bencana.

Kemunculan bencana yang sering kali tidak terduga membuat upaya penanggulangannya harus direncanakan dan dikelola dengan baik agar dapat meminimalkan korban. Di sinilah logistik kebencanaan memainkan peran penting.



Zaroni

Head of Consulting Division
Supply Chain Indonesia

Bencana alam dapat dicegah dengan selalu menjaga keseimbangan lingkungan dan ekosistem semesta, serta tak lupa berdoa kepada Tuhan Yang Maha Pengasih untuk memohon perlindungan dan keselamatan dari marabahaya bencana. Namun, adakalanya, bencana terjadi dan tidak dapat dihindari. Ketika situasi tersebut terjadi, pengelolaan bencana seefektif dan seefisien mungkin lah yang dapat mengurangi dampak korban jiwa sekaligus kerugian materi dan psikis akibat bencana.

BNPB mendefinisikan bencana sebagai peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat yang disebabkan, baik oleh faktor alam, faktor nonalam, maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, dan dampak psikologis.

Bencana alam diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam. Contohnya gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor. Bencana nonalam diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam, antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit. Sementara itu, bencana sosial merupakan bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang diakibatkan oleh manusia, meliputi konflik sosial antarkelompok atau antarkomunitas masyarakat dan teror.

Pengelolaan bencana dilakukan pada berbagai kondisi sesuai dengan waktu atau fase penanggulangan bencana, mulai dari kesiapsiagaan (*emergency preparedness*), tanggap darurat (*emergency*), rehabilitasi (*rehabilitation*), hingga pembangunan (*development*). Penanggulangan bencana pada saat prabencana dapat dilakukan dengan cara mengidentifikasi jenis bencana, peluang terjadinya bencana di suatu lokasi, dampak bencana, dan mitigasi risiko bencana.

Upaya penanggulangan bencana memerlukan sistem manajemen logistik untuk mendistribusikan bantuan kemanusiaan dan peralatan penanggulangan bencana. Oleh karena itu, sistem manajemen logistik penanggulangan bencana yang efektif sangat penting. Merujuk Peraturan Badan Nasional Penanggulangan Bencana nomor 04 tahun 2018 bahwa Sistem Manajemen Logistik dan Peralatan Penanggulangan Bencana adalah pengelolaan logistik dan peralatan meliputi perencanaan, pengadaan, pergudangan, pendistribusian, dan penghapusan guna mencapai tujuan dan sasaran secara efektif dan efisien.

Salah satu aktivitas penting dalam Sistem Manajemen Logistik dan Peralatan adalah pendistribusian. Pendistribusian merupakan sistem penyaluran dan penyerahan logistik dan peralatan dari daerah asal ke daerah tujuan sampai pada sasaran yang dituju. Kegiatan pendistribusian logistik dan peralatan diawali dari menerima permintaan kebutuhan logistik dan peralatan, memilih jenis logistik dan peralatan yang sesuai, menyerahkan logistik dan peralatan yang dibutuhkan kepada penerima. Dalam proses ini mencakup juga kegiatan pengemasan dan pemuatan barang ke dalam kendaraan untuk dikirimkan ke penerima bantuan.

Pengelolaan pendistribusian penanggulangan bencana diharapkan dapat: (1) menyerahkan bantuan Logistik dan Peralatan ke penerima; (2) menjamin keamanan, keselamatan, dan keutuhan bantuan Logistik dan Peralatan selama proses transportasi dari gudang ke tujuan penerima; dan (3) mempercepat penyampaian bantuan Logistik dan Peralatan dengan biaya yang paling efisien.

Perencanaan pendistribusian

Sebelum melaksanakan pendistribusian bantuan kemanusiaan, perlu untuk mendapatkan informasi mengenai:

- Penerima
- Prioritas bantuan
- Waktu penyampaian
- Lokasi
- Cara penyampaian
- Moda transportasi

Selanjutnya, pemilihan lokasi titik-titik pendistribusian berdasarkan lokasi pengungsian,

termasuk perencanaan denah areal distribusi dengan mempertimbangkan aspek aksesibilitas dan kemananan. Penentuan koridor dan rute pendistribusian dengan mempertimbangkan konektivitas, dari titik asal sumber barang bantuan hingga ke titik pendistribusian akhir, termasuk titik-titik transit yang dibutuhkan, baik di bandara, pelabuhan, terminal maupun gudang transit.

Selain itu, penentuan jenis moda transportasi, ketersediaan, kapasitas dan kemampuan operasi multimoda perlu menyesuaikan dengan kondisi geografi daerah terdampak. Penentuan mekanisme distribusi yang akan dilakukan, dan jangka waktu operasi pendistribusian.

Perencanaan pendistribusian pada saat kesiapsiagaan berdasarkan rencana kebutuhan, sedangkan pada saat tanggap darurat berdasarkan rencana operasi penanganan darurat. Pada masa kesiapsiagaan, pendistribusian bersifat penguatan kelembagaan Pemerintah Daerah yaitu persediaan darurat/*buffer stock*.

Pada masa tanggap darurat, pendistribusian bersifat untuk meringankan penderitaan masyarakat yang terkena dampak bencana dan mendukung upaya penanganan darurat yang sedang berlangsung. Perlu dilakukan identifikasi pemangku kepentingan yang terlibat pada saat proses distribusi berlangsung, mulai dari operator angkutan darat, operator bandara, operator pelabuhan, otoritas jalan dan jembatan timbang, pihak keamanan serta Pemerintah Daerah dimana distribusi berlangsung.

Membangun komunikasi, koordinasi dan kolaborasi dengan seluruh pemangku kepentingan perlu diintensifikan agar proses distribusi dapat dijalankan dengan aman, lancar, dan tanpa hambatan yang berarti. Dalam melakukan perencanaan agar mempertimbangkan dari hasil Tim Kaji Cepat/Tim Reaksi Cepat dan hasil analisis kebutuhan pengungsi.

Metode pendistribusian

Beberapa metode pendistribusian barang bantuan ke penerima yang dapat diterapkan pada pos pengungsian:

1. Metode Voucher

Pada Distribusi barang bantuan ke pos pengungsian dengan menggunakan voucher:

- Pada pos pengungsian dibentuk kelompok-kelompok yang dipimpin oleh koordinator pengungsi;
- Petugas pos pengungsi menyiapkan voucher yang disahkan dengan diberikan tanda pengaman/otorisasi;
- Memberikan voucher kepada koordinator pengungsi sesuai dengan jumlah kebutuhan;
- Koordinator melakukan pengambilan barang bantuan ke titik pengungsian yang telah ditentukan dengan menukarkan voucher.

Metode voucher tepat diterapkan pada pos pengungsian yang menampung jumlah pengungsi yang relatif banyak.

2. Metode Buku

Pada Distribusi barang bantuan ke pos pengungsian dengan menggunakan buku:

- Pada pos pengungsian dibentuk kelompok-kelompok yang dipimpin oleh koordinator pengungsi;

- Petugas pos pengungsi menyiapkan buku untuk dibagikan ke koordinator pengungsi;
- Koordinator pengungsi menuliskan pada buku mengenai informasi jumlah data pengungsi dan kebutuhan barang bantuan;
- Pada saat pembagian barang, koordinator pengungsi mengisi dan menandatangani pada buku sebagai bukti dan riwayat telah menerima barang bantuan.

3. Metode Pengambilan Langsung

Pada Distribusi barang bantuan ke pos pengungsian dengan menggunakan metode langsung:

- Pada pos pengungsian dibentuk kelompok-kelompok yang dipimpin oleh koordinator pengungsi;
- Koordinator pengungsi melakukan pengambilan barang bantuan sesuai dengan kebutuhan kelompoknya;
- Petugas pos mencatat dan meminta tanda tangan sebagai bukti serah terima barang.

Logistik memiliki peran penting dalam upaya penanggulangan bencana terutama pada saat prabencana, kesiapsiagaan, dan respon penanganan bencana. Pengelolaan distribusi yang efektif, efisien, dan andal sebagai bagian dari sistem logistik kebencanaan menjadi faktor penting dalam penanggulangan bencana.

R E F E R E N S I

Peraturan Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana nomor 04 tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Logistik dan Peralatan Penanggulangan Bencana.

The Logistics Operational Guide (LOG), *Logistics Cluster*, the World Food Program, 2013.



PT Putra Rajawali Kencana Tbk

Siap Bersaing 'Lawan' Logistik Asing

Teks: Abdul Wachid • Foto: Giovanni Versandi

Setelah resmi melantai di Bursa Efek Indonesia (BEI) pada akhir Januari lalu, PT Putra Rajawali Kencana Tbk. (Pura Trans) telah mempersiapkan beragam rencana aksi korporasi. Salah satunya adalah menjajaki sinergi bersama perusahaan BUMN (Badan Usaha Milik Negara) bidang logistik yang berasetkan sekitar 1.900 unit kendaraan. Aksi korporasi ini diharapkan dapat membantu BUMN tersebut yang selama ini mengalami *cost center*.

Pura Trans pun siap bersaing dengan perusahaan logistik asing yang kian tertarik masuk seiring pembangunan infrastruktur secara massif oleh pemerintah. Agar bisa bersaing, selain melakukan pengadaan armada, perusahaan juga melakukan digitalisasi bisnis. Kiat itu ditambah dengan menerapkan diversifikasi, yaitu memperluas segmen pasar baik itu dari sisi industri dan spesifikasi muatan yang diangkut. Semua rencana aksi korporasi perusahaan masih sejalan dengan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang tengah digalakkan pemerintah.

Pura Trans pun turut mendukung pemerintah terkait penindakan pelanggaran truk *overdimension* dan *overloading* (ODOL) yang masih dilakukan sebagian perusahaan *trucking*. Lalu, apa sebenarnya yang ingin dicapai oleh Pura Trans dengan melakukan Go Public? Perubahan apa saja yang sudah atau akan dilakukan perusahaan setelah melantai bursa? Berikut petikan wawancara **TruckMagz** bersama **Ariel Wibisono, Direktur Utama Pura Trans**.

Pengamatan Anda sebenarnya selain Pura Trans, perusahaan logistik mana lagi yang telah melantai di bursa saham?

Tidak bisa dibilang sepenuhnya yang pertama. Lebih tepatnya Pura Trans menjadi perusahaan *trucking* pertama dengan segmen *market* distribusi dan transportasi B2B (*Business to Business*). Sebelumnya yang telah melantai dahulu perusahaan angkutan kontainer, yang lebih ke *freight forwarder*. Secara *size* dan segmen *market* Pura Trans yang pertama, nonekspedisi atau dalam regulasi disebut angkutan jalan raya.

Apakah melantainya perusahaan Anda juga bagian dari strategi untuk bisa bersaing dengan perusahaan logistik asing?

Tentu. Kami sebagai putra bangsa setidaknya memiliki benteng pertahanan logistik terutama di *trucking*. Namun, kalau ternyata asing masuk Indonesia lalu melakukan merger dengan perusahaan lokal dan baik bagi peningkatan logistik nasional, kenapa juga harus ditolak. Sebaliknya kalau menjadi ancaman, baru kita lawan. Di luar itu, sekali lagi, Pura Trans Go Public itu untuk mengokohkan perusahaan.

Terlebih dengan masifnya pemerintah membangun infrastruktur akan semakin menarik asing untuk bermain di sektor logistik. Kalau sudah begitu, siapa yang siap bersaing? Ya tentu perusahaan yang sudah terjun di pasar modal. Modal mereka lebih besar dan kapitalisasi perusahaan yang besar pula. Kondisi ini akan membuat perusahaan lokal tak mendapat proyek besar. Andaipun dapat, mereka hanya menjadi subkontraktor.

Melantainya Pura Trans ke bursa saham apakah akan memicu perusahaan lain untuk melakukan hal yang sama?

Harapan saya ada yang mengikuti jejak Pura Trans. Cuma kenyataannya banyak perusahaan *trucking* hari ini tidak paham posisi mereka. Maksudnya, mereka tidak paham segmentasi *market*-nya apa dan mau seperti apa. Banyak yang kehilangan arah, banyak yang selalu gembor-gembor tentang banyak aset yang dimiliki. Kemampuan mereka dengan jumlah kendaraan ratusan bahkan ribuan.

Padahal, idealnya perusahaan *trucking* harus menempatkan diri, bahwa usaha kita ini *business assets management* bukan bisnis jasa transportasi. Banyak perusahaan *trucking* masih berorientasinya pada jasa. Akhirnya, mereka selalu direpotkan dengan masalah persaingan tarif demi menjaga aset yang sudah terbeli. Tanpa berpikir cara meningkatkan kualitas manajemen yang dimiliki, tanpa berpikir kesejahteraan pengemudi dan sebagainya.

Jadi Anda menilai itu faktor mendasar mengapa masih banyak yang tidak berminat melantai bursa?

Benar. Hal itu menjadi tantangan berat bagi perusahaan *trucking* untuk melantai di bursa. Sebab bursa melihat bisnis kita ini bukanlah bisnis jasa, tapi bisnis aset. Jangan kita membangun aset kendaraan hingga ribuan, tapi utilitasnya cuma 70 persen bahkan di bawahnya. Apa gunanya aset besar kalau ternyata itu hanya menggerus pendapatan perusahaan.



Harapan saya harus ada perusahaan berikutnya untuk melantai bursa. Ini sudah saya dobrak. Saya membuka paradigma dan mendukung *market*. Terbukti dengan saham Pura Trans sangat likuid, sahamnya naik terus. Ini menandakan bahwa para pemilik saham melihat Pura Trans mampu mengelola aset dengan benar dengan segala pertumbuhan bisnisnya. Bukan hanya melihat cara mendapatkan keuntungan dari aset tersebut.

Persisnya Pura Trans melihat cara perusahaan trucking pada umumnya mengelola asetnya seperti apa?

Biasanya mereka selalu berorientasi tarif, mencari tarif yang tepat dari aset yang sudah dibeli agar bisa untung. Pura Trans tidak! Kami lebih berpikir bagaimana caranya aset ini tumbuh dan mendapatkan nilai tambah yang terus naik. Mungkin ini yang membuat sebagian pengusaha terheran-heran, dengan aset sekitar 155 unit armada bisa Go Public.

Cara berpikir mereka itu masih konvensional. Kalau memiliki banyak truk sudah pasti memiliki pendapatan banyak. Mereka kan selalu melihat aset dari harga beli, bukan dari nilai asli aset itu. Aset itu memiliki *value* berapa untuk mendapatkan *revenue* berapa. Akibatnya, mereka selalu berkutat dengan persoalan tarif, karena mereka selalu direpotkan masalah *cashflow*.

Kalau pengusaha mengaku berpendidikan, maka dia paham cara mengelola aset bukan memeras aset. Dua hal yang sangat berbeda, memeras aset itu perusahaan mengabaikan banyak hal demi meraup keuntungan termasuk kesejahteraan pengemudi. Sementara mengelola aset itu artinya aset yang dimiliki diberdayakan dengan tepat guna memperoleh aset lain.

Saat ini bagaimana cara Pura Trans mengelola asetnya?

Dasar mengelola aset yang benar adalah memahami *market* yang disasar. Mulai tempatnya, segmen *market*-nya, bisnisnya, dan kemampuan aset. Dengan begitu, perusahaan akan mengetahui aset seperti apa yang perlu diadakan. Sekarang Pura Trans hanya memilih satu *brand* dalam penggunaan aset truk.

Cara ini memudahkan perusahaan dalam menghitung dan merencanakan setelah aset mengalami depresiasi. Apakah akan dijual, diganti, atau dicarikan proyek muatan dengan jarak pendek sesuai kemampuan aset. Makanya, Pura Trans sudah memiliki konsep bahwa setelah truk berusia 15 tahun biasanya akan dijual. Ini menandakan bukan bicara tarif lagi, lebih ke penempatan aset ke lini usaha yang sesuai.

Ini yang kemarin saya sebut sebagai diversifikasi, untuk melahirkan tatanan *project* dengan radius tertentu sehingga optimalisasi aset ini dapat terukur. Misalnya, terkait muatan berat idealnya jarak semakin pendek, tapi kenyataan yang terjadi sebaliknya.

Selain untuk pengadaan armada, dana IPO yang diperoleh akan dialokasikan untuk digitalisasi bisnis. Konsepnya bagaimana?

Digitalisasi bisnis yang kita usung juga untuk mengelola aset. Mengelola aset armada sebanyak 100 unit masih bisa mengandalkan orang, tapi kalau sudah di atas itu apalagi 300 unit sudah harus *man to digital*. Jika armada sudah di atas 500 unit mau tidak mau *digital to digital*.

Sudah tidak bisa mengandalkan orang, mengurus 500 pengemudi mau gunakan berapa karyawan. Kalau masih mengandalkan *man to digital* alias via telepon atau WA (Whatsapp). Butuh berapa admin untuk memantau WA yang intensitas pesan masuknya bisa hitungan per detik. Pura Trans sendiri sekarang dalam posisi transisi *man to digital* ke *digital to digital*.

Tapi *digital to digital* yang kami terapkan masih mengandalkan *software* kombinasi *hardware*. Kami maunya nanti *software to software*, kemudian dikomunikasikan lewat *hardware* secara otomatis. Ini yang kita sebut sebagai intralogistics 4.0. Guna mewujudkan digitalisasi, Pura Trans akan mempersiapkan manajemen khusus agar bisa merespons cepat kondisi pengemudi di jalan.

Bisa dijelaskan ke depan fokus segmen market Pura Trans yang disasar dengan potensi yang ada saat ini?

Kami bagi bisnis menjadi lima segmen. Secara garis besar ada dua segmen yaitu *project* dan distribusi. *Project* dibagi menjadi tiga hal yaitu *project* pembangunan infrastruktur, pembangunan gedung termasuk sarana dan prasarana, *project* penyediaan material pendukung pembangunan.

Pertama adalah pembangunan infrastruktur meliputi jalan, kemudahan, penerangan, pemerataan desa, kecamatan, kabupaten, kota akan diubah wajahnya oleh pemerintah. Termasuk pembangunan telekomunikasi sudah berorientasi pada 5G, saya kira pembangunan infrastruktur tidak akan berhenti di situ. Ini belum bicara Pulau Sumatera, Jawa, dan Kalimantan.

Paling baru adalah berita pemindahan ibu kota. Pembangunan yang tiada henti di situ. Pengiriman material tersebut akan dilakukan dari Jawa dan kami akan *involve*. Kedua, pembangunan sarana dan prasarana, otomatis pemerataan ekonomi diimbangi dengan sarana dan prasarana termasuk ekonomi baru. Ini juga dibutuhkan pengiriman yang cepat untuk mendukung itu.

Ketiga, *project* pendukung material pembangunan infrastruktur dan pembangunan sarana prasarana yang berkonsep kepada *smart city* atau negara yang maju. Ada satu inovasi baru seperti *box culvert* untuk mencegah banjir tanpa mengurangi ruang gerak tata kota.

Berikutnya kabel optik yang juga membutuhkan inovasi baru dan material baru. Ada komponen pendukung misalnya *casting* untuk penutup kabel dan panel. Sekarang juga sudah zamannya batu bata ringan. Akan ada inovasi terus-menerus, yang menciptakan efisiensi dalam pembangunan dan *project* baik infrastruktur dan sarana prasarana serta gedung.

Bagaimana dengan segmen distribusi yang sempat Anda sebut berfokus finished good dan komoditas?

Finished goods. Ini menunjang pemerintah dalam mendistribusikan barang jadi industri dan nantinya akan terbentuk infrastruktur yang bagus maka akan terjadi *switching* ekonomi daerah. Tidak ada lagi ketergantungan pada Jakarta dan Jabar (Jawa Barat). Jateng (Jawa Tengah) akan juga hidup dengan lahirnya jalur distribusi baru.

Industri akan melahirkan barang jadi yang dibutuhkan oleh kota-kota yang lebih kecil. Distribusi dari kota besar ke kota kecil. Akan ada *switching*, tidak lagi kota besar yang kiblatnya Jakarta. Mungkin nanti kota besar akan lahir di Jateng bisa Semarang atau Solo. Di Jatim (Jawa Timur) akan lahir kota Gresik, Sidoarjo, dan Surabaya.

Bisa disebutkan pemetaan daerah distribusi bisnis Anda, wilayah strategis untuk pengembangan?

Sementara orientasinya Bali, Jawa, dan Sumatera, tetapi tidak menutup kemungkinan kita akan peran aktif ke Kalimantan juga. Pertimbangan lain juga mengacu pada program pemerintah *sislognas* (Sistem Logistik Nasional). Yang sudah berlangsung di Jawa sekarang adalah kereta api dan tol trans Jawa.

Sementara program tol laut ada ruter Jawa-Sumatera dan Jawa-NTT (Nusa Tenggara Timur). Kami akan fokus pada itu dan saya



yakin tol laut akan dibuka ke Kalimantan karena ada pemindahan ibu kota. Pemerintah pasti akan melakukan pembangunan dengan jalur distribusi nasionalnya mudah diakses. Otomatis yang kita lihat petanya baru daerah Sumatera, Jawa, dan NTT.

Di depan awak media Anda sempat mengatakan penindakan ODOL (Overdimension-Overloading) oleh pemerintah justru menjadi peluang baru bagi Pura Trans. Maksudnya bagaimana?

Soal ODOL, ini kan sekali lagi yang salah sebenarnya pengusaha *truck-ing*. Sudah muatan berat diangkut pakai truk tua dan jaraknya jauh pula. Dampaknya terjadi kemacetan dan kecelakaan baik di jalan arteri dan jalan tol. Kenapa saya sebut penindakan ODOL jadi peluang, karena Pura Trans akan melakukan perluasan wilayah.

Caranya dengan membangun *pool* atau garasi baru di beberapa daerah untuk mendekatkan dengan *market*. Nanti ada *pool* Jawa Tengah, Jawa Timur, ini yang kemarin sempat saya bilang dana IPO juga untuk pembelian tanah. Jadi jelas konsepnya, kami tak mau andalkan jarak jauh.

Adakah saran mengenai kebijakan pemerintah sekarang?

Kami harapkan pemerintah cukup paham dengan regulasi yang dibentuk sebagai contoh multimoda dan Sislognas. Pembangunan infrastruktur harus diimbangi dan bisa disosialisasi terutama ke pemerintah daerah, sebab banyak kebijakan diambil dari pusat tetapi tidak bersinergi dengan daerah.

Awalnya bilang akan mendukung multimoda, tapi di daerahnya belum siap malah menghambat. Misal pembatasan tonase dan kelas jalan. Hal seperti ini kan tidak tersinergi dengan pemerintah pusat, tidak sinkron dengan iklim investasi. Bahkan, suatu regulasi yang dihasilkan oleh kementerian perhubungan tidak sejalan dengan dishub (Dinas Perhubungan) daerah, tidak sejalan dengan kementerian perindustrian.

Jadi, harapan saya, cobalah merancang secara merata supaya tidak tumpang tindih. Harusnya mengambil satu kebijakan itu berdasar pada asas. Asasnya pemerataan ekonomi dibentuklah regulasi yang memang menyehatkan yang bisa menstimulan investor dan pelaku bisnis untuk merasa bisnis ini menjadi bagus. Otomatis investasi dan perputaran uang akan semakin banyak.

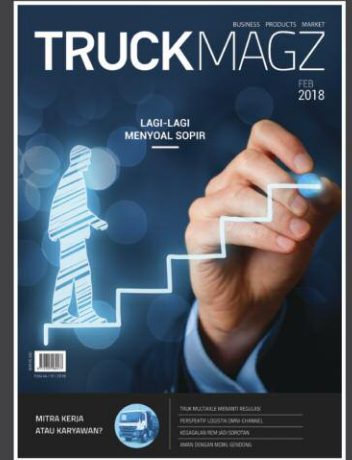
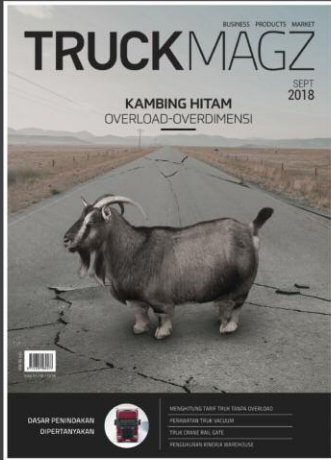
Rencana Pura Trans terkait aksi korporasi terdekat apa yang dilakukan?

Terdekat kami sedang menjajaki kerja sama dengan beberapa BUMN bidang logistik yang selama ini menjadi *cost center*. Kami ingin masuk dan berperan di dalamnya kemudian mengubahnya menjadi *profit center*. Harapan kami ada merger akuisisi.

Perusahaan yang kami bidik masih satu bidang dengan Pura Trans, tapi mereka juga memiliki aset pergudangan. Mereka punya 1.900 unit armada. Kita harap hadirnya Pura Trans memberi angin segar dan mampu berperan aktif bersinergi dengan pemerintah.

SUBSCRIBE NOW!

TRUCKMAGZ



BIAYA PAKET LANGGANAN

■ 1 TAHUN (12 EDISI) **Rp 400.000**

■ 6 BULAN (6 EDISI) **Rp 250.000**

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

FORM BERLANGGANAN eMAGZ

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____

NAMA PERUSAHAAN : _____

JABATAN : _____

ALAMAT : _____

TELEPON / FAX / HP : _____

E-MAIL : _____

PILIHAN
PAKET LANGGANAN : _____

MULAI LANGGANAN : EDISI : _____ / BULAN : _____

☐ Tunai

☐ Transfer

Tanggal Pembayaran _____

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

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

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11 • Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya
Kode Pos 60292 • Tlp. 031-9984-2822 • Email. info@truckmagz.com



KTB siapkan Model Baru Fighter untuk Logistik On-road

Teks: Antonius Sulistyio • Foto: KTB



PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), distributor resmi truk Mitsubishi Fuso dari Mitsubishi Fuso Truck and Bus Corporation (MFTBC) di Indonesia, telah menetapkan target penjualannya secara total pada tahun 2020 sebesar 46.900 unit. Target yang ditetapkan KTB ini berdasarkan analisis kinerja pasar selama tahun 2019 yang cenderung melemah. Total penjualan kendaraan niaga pada 2019 mencapai 94.323 unit atau turun 19 persen dibandingkan tahun 2018 yang mencapai 116.421 unit.

Saat ini, Mitsubishi Fuso masih mendominasi pasar kendaraan niaga secara absolut dengan menguasai pangsa pasar sebesar 44,2 persen atau setara dengan 41.736 unit. Secara detail, varian Colt Diesel berhasil terjual 36.575 unit dengan *market share* 55,4 persen di segmen LDT (*light duty truck*) pada 2019. Sedangkan untuk segmen MDT (*medium duty truck*), varian Fuso dan Fighter terjual sebanyak 5,161 unit dengan *market share* 23,4 persen pada tahun lalu.

Peningkatan pangsa pasar di segmen MDT yang cukup signifikan bagi KTB ini berkat kontribusi dari produk Fighter. Sejak peluncurannya pada awal 2019, produk Fighter mendapat respons positif dari konsumen truk Mitsubishi dan berhasil terjual sebanyak 1.581 unit hingga akhir tahun lalu. KTB sendiri telah menghadirkan 15 model Fighter selama 2019 untuk memenuhi kebutuhan bisnis di berbagai sektor seperti logistik, infrastruktur, serta agrikultur.

Sementara itu, KTB memprediksi pasar kendaraan niaga pada tahun 2020 akan tumbuh sekitar 7 persen. Target penjualan yang ditetapkan KTB sebesar 46.900 unit secara total ini terdiri dari Colt Diesel 40.400 unit, serta Fuso dan Fighter sebanyak 6.500 unit.

Sebagai upaya pencapaian target tersebut, KTB telah menyiapkan beberapa model baru di segmen MDT sesuai dengan kebutuhan pasar. Salah satunya adalah Fighter FN61FL HD (6x2) dengan kemampuan mesin 270 PS yang didukung transmisi Eaton 9-speed, *final gear ratio* 6.166, serta panjang sasis hingga 9,8 meter. "Model Fighter terbaru ini siap menjawab kebutuhan konsumen khususnya di sektor logistik *on-road*. Pada tahun 2020, total 18 varian Fighter siap memenuhi kebutuhan konsumen," kata Dony Hermawan, *Head of PR & CSR* KTB.

MMKSI Dekatkan Jajaran Produk Barunya dengan Awak Media

Teks: Antonius Sulistyio

PT Mitsubishi Motors Krama Yudha Sales Indonesia (MMKSI), distributor resmi kendaraan penumpang dan niaga ringan dari Mitsubishi Motors Corporation (MMC), telah meluncurkan empat model terbarunya untuk pasar otomotif Indonesia pada 2019 lalu. Sebagai kelanjutannya, MMKSI menggelar kegiatan #AyoGasTerus Media Adventure 2020 pada 2-8 Februari 2020 sebagai ajang *test drive* empat model terbarunya itu bagi para jurnalis.

"Kami ingin mengajak rekan-rekan dari media untuk merasakan pengalaman berkendara serta mencoba berbagai keunggulan jajaran produk terbaru yang kami luncurkan pada tahun 2019. Setelah menjelajahi wilayah Jawa Timur, kini kami mengajak media untuk berpetualang bersama melewati area pantai Bali yang indah, melihat uniknnya kebudayaan Bali, dan merasakan ketangguhan New Triton di area bukit dan pegunungan," kata Michimasa Kono, *Director of Sales & Marketing Division* MMKSI.

Test drive terbagi dalam tiga rute, yaitu Surabaya-Banyuwangi (*batch* satu: 2-4/Feb), Pulau Bali (*batch* dua: 4-6/Feb), dan *batch* tiga di Pulau Lombok (6-8/Feb). Atas undangan MMKSI, **TruckMagz** bersama 32 media lainnya mendapat giliran di *batch* dua untuk mengeks-



Iveco 682 Layani Pertamina di Area Eksplorasi

Teks: Antonius Sulistyo

Foto: Chakra Jawa



PT Chakra Jawa, selaku *exclusive distributor* Iveco di Indonesia, resmi bekerja sama dengan PT Pertamina Drilling Services Indonesia (PDSI) dalam pengadaan unit kendaraan operasional di area pertambangan milik PDSI. Kerja sama ini diawali dengan mekanisme tender terbuka untuk memenuhi kebutuhan operasional PDSI pada tahun 2019 lalu, yang diikuti beberapa agen pemegang merek truk di Indonesia. Hasil tender terbuka tersebut menyatakan Iveco sebagai pemenang dengan kewajiban memenuhi kebutuhan sebanyak 44 unit kendaraan baru.

"Sesuai hasil tender, total pengadaan yang harus dipenuhi sebanyak 44 unit. Kami sudah kirim 13 unit di Cirebon pada 4 Februari dan 7 unit di Prabumulih (Sumatra Selatan). Sisanya akan dikirim pada akhir Februari," kata Rudhi Wibawa Rusadhi, *General Manager Commercial Division* PT Chakra Jawa. Menurut Rudhi, dalam pengadaan ini pihaknya menawarkan Iveco 682 SC600G34TS tractor head 6x4

sesuai kebutuhan PDSI. "Paling simpel seperti GCW (*gross combination weight*) minimal 60 ton, kemudian harus dilengkapi dengan ABS (*anti-lock braking system*) dan transmisi *full manual*," ujarnya menambahkan.

Chakra Jawa melihat bahwa spesifikasi standar yang diminta oleh perusahaan *oil and gas* cukup tinggi, sementara spesifikasi standar yang dimiliki Iveco 682 SC600G34TS sudah memenuhi kriteria yang diminta. Selain GCW yang sudah memenuhi kriteria, varian ini juga dibekali tenaga serta torsi sesuai kebutuhan klien. Iveco 682 SC600G34TS tractor head 6x4 dimodali mesin tipe Cursor-9 enam silinder segaris Commonrail Waste-Gate Turbocharged Intercooler dengan kapasitas sembilan liter. Mesin ini menghasilkan *power* maksimum 340 dk pada 1.800-2.100 rpm serta torsi puncak 1.300 Nm yang dicapai pada 1.000-1.800 rpm.

"Saya ingin menyampaikan di sini, walaupun IVECO 682 pabriknya di Tiongkok tetapi teknologinya *pure* teknologi Eropa yang mengedepankan faktor *safety*, kenyamanan, dan faktor efisiensi. Faktor *safety* di industri *oil and gas* menjadi nomor satu, kemudian faktor kenyamanan untuk meningkatkan produktivitas operator. Tiga faktor ini yang menjadi keunggulan dari Iveco," ujar Rudhi.

Terkait faktor efisiensi, pihak Chakra Jawa juga mengklaim bahwa produk Iveco lebih unggul dari kompetitor sekelas. "Ketika kami melakukan *training* setelah serah terima unit, para operator PDSI di Prabumulih cukup *surprise*. Mereka sebelumnya biasa pakai unit lain (merek lain) yang sudah ada, dengan konsumsi bahan bakar satu liter hanya mencapai jarak 0,9 kilometer sampai satu kilometer. Sedangkan dengan Iveco 682 SC600G34TS bisa sampai 2,5 kilometer per liter," kata Jumadi Prayogo, *Java Sumatera Area Operation Head* PT Chakra Jawa.



splorasi keindahan alam Pulau Dewata. Selama perjalanan jelajah Bali dengan total jarak sekitar 264 km, seluruh awak media dipersilakan menjajal performa New Triton, Xpander Cross, Eclipse Cross, dan teknologi elektrik yang terintegrasi di kendaraan 4x4 Outlander PHEV. Tentu saja, kami lebih fokus kepada varian *double cabin* andalan MMKSI, yakni New Triton.

Dalam acara "jajal guna" (*test drive*) ini, penyelenggara tampaknya tetap memperhatikan aspek keselamatan. Mereka terus-menerus mengingatkan pengemudi maupun penumpang untuk selalu mengenakan sabuk keselamatan selama perjalanan. Aspek keselamatan memang tidak bisa ditinggalkan mengingat rute perjalanan melewati jalur perkotaan, perbukitan, hingga pegunungan. Salah satu destinasi yang dituju adalah Danau Tamblingan di dataran tinggi Buleleng.

New Triton adalah model *pick-up* terbaru Mitsubishi Motors yang dikembangkan dengan konsep Engineered Beyond Tough. Varian ini mendapatkan perubahan dan pengembangan besar baik dari sisi desain, performa pengendalian, serta kemampuan pintar yang dikombinasikan dengan kenyamanan sebuah mobil. Ketangguhan New Triton mulai terlihat dari sisi eksterior yang bercitra lebih kuat dan tangguh dengan menggabungkan konsep desain Dynamic Shield yang *stylish*.

Performa sistem 4WD (*four wheel drive*/penggerak

empat roda) pada New Triton juga ditingkatkan lewat *off-road mode* untuk memaksimalkan traksi dan parameter kontrol stabilitas sesuai kondisi medan dan meningkatkan sistem keamanan. Melalui fitur Super Select 4WD-II (hanya tersedia di varian Exceed MT 4x4 dan Ultimate AT 4x4/varian tertinggi), memudahkan pengemudi mengubah mode penggerak roda dari 2WD (2H) ke 4WD (4H, 4HLc) dengan kecepatan di bawah 100 km/jam. Saat itu kami melakukannya dengan *speed* sekitar 30 km/jam.

Crawling performance ketika menanjak juga didukung mesin diesel berteknologi MIVEC (Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control system). Alhasil, kinerja New Triton terasa mumpuni saat melahap tanjakan curam sekalipun. Mesin diesel MIVEC dengan kapasitas 2.442 cc milik New Triton tipe Ultimate AT 4x4 yang kami kendari mampu menghasilkan *power* maksimum 181 PS (178 dk) pada 3.500 rpm dan torsi maksimum 430 Nm pada 2.500 rpm. Torsi besar yang dimiliki New Triton ini cukup terandalkan untuk melewati medan tanjakan terjal dengan mudah. Tidak sampai di sana, ketangguhan New Triton itu juga ditambah fitur bantuan untuk pengemudi, seperti Hill Decent Control (HDC) untuk menjaga kecepatan kendaraan dengan kondisi berbagai medan. Tidak heran jika gejala slip roda tidak terjadi ketika menanjak dengan jalur menikung cukup tajam.



Blue Chem - Oil System Cleaner

RUANG MESIN TERBEBAS DEPOSIT

Teks: Abdul Wachid / Foto: Dok. Blue Chem

Performa kinerja mesin armada angkutan barang dapat mengalami penurunan seiring dengan usia pemakaian. Pada dasarnya, performa sebuah mesin kendaraan dipengaruhi tiga hal, yaitu kompresi, bahan bakar, dan pengapian. Bila salah satu dari ketiganya mengalami masalah – misalnya, terjadi penurunan tekanan kompresi – performa mesin akan terpengaruh bahkan bisa mati total.

Solusi untuk mengatasi masalah itu bisa dengan membersihkan deposit yang menempel pada ruang mesin. PT Biru Langgeng Daya Perkasa selaku distributor Blue Chem memiliki produk khusus untuk menangani masalah tersebut, yakni *Oil System Cleaner*. Blue Chem mengklaim dapat meluruhkan deposit yang menempel kuat pada ruang mesin dengan memasukkan *Oil System Cleaner*.

"Ini dipakai satu kaleng untuk lima liter oli. Jadi, untuk pemakaian pada truk disesuaikan saja sesuai kebutuhannya. *Oil System Cleaner* ini



cukup digunakan per 10.000 kilometer atau tiga sampai empat bulan sekali, atau saat pergantian filter oli. Harganya Rp127 ribu per kaleng," tutur Hubertus Salim, Marketing Manager PT Biru Langgeng Daya Perkasa.

Ia menjelaskan bahwa produknya bukan untuk memperpanjang masa pakai pelumas melainkan lebih berfungsi menjaga usia pakai pelumas pada batas kilometer ideal. Artinya, pelumas baru, yang dimasukkan sebagai pengganti pelumas lama, memiliki usia pakai sesuai spesifikasi pabrikannya tak terkontaminasi atau tercampur deposit yang menempel pada ruang mesin.

"Cara penggunaannya, sebelum ganti oli baru, masukkan *Oil System Cleaner* sesuai jumlah yang dibutuhkan ke dalam lubang tangki oli mesin. Tutup lubangnya, lalu nyalakan mesin sekitar 15 menit. Bisa juga dengan digunakan sembari kendaraan dijalankan, hasilnya akan lebih efektif karena menjangkau semua bagi dalam mesin," kata Hubertus menambahkan.

KAJIAN AWAL OMNIBUS LAW LOGISTIK

Teks: Abdul Wachid / Foto: Dok. Pribadi

Para pelaku industri pos, kurir, dan logistik membutuhkan progresivitas hukum yang mewujudkan peningkatan tata kelola regulasi dan sinergi kementerian antarlembaga tingkat daerah hingga pusat. Terintegrasinya tata kelola berdampak positif sebab terjadi efisiensi, efektivitas, dan produktivitas sistem distribusi nasional. Produktivitas sistem tersebut dimulai dari informasi, finansial, dan barang demi mewujudkan daya saing nasional.

Progresivitas hukum bisa diwujudkan dalam bentuk Undang-Undang Logistik. Semua bahasan tersebut ditulis dalam buku berjudul *Studi Awal Omnibus Law di Bidang Logistik (Pos, Transportasi,*

Telematika, & Sistem Pembayaran). Menurut penulis, Dhanan Widijawan, bukunya itu disajikan dalam bentuk kerangka pikir skematik yang mengandung berbagai pokok pikiran penting sebagai bahan diskusi lebih lanjut oleh *stakeholder*.

"Ini merupakan kumpulan tulisan penulis yang secara *historical* dimuat di berbagai media cetak dan *online*, seperti di *Suara Merdeka*, *Pikiran Rakyat*, dan *Bisnis Indonesia*. Di *online* saya aktif menulis di situs milik Supply

BELAJAR SISTEM RANTAI PASOK UMKM

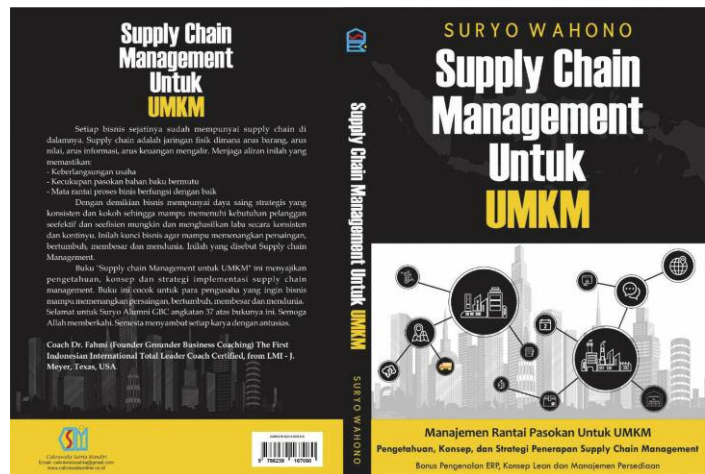
Teks: Abdul Wachid / Foto:Dok. Pribadi

Kondisi ekonomi Indonesia lima tahun terakhir dan prediksi pada tahun-tahun berikutnya tidak bertumbuh signifikan. Kondisi itu akan sangat berdampak kepada pelaku Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM). Padahal, pada krisis ekonomi periode 1997 – 1998 peran UMKM dalam negeri sangat membantu karena tidak terpengaruh keadaan ekonomi global.

“Saat ini teman-teman UMKM yang harus berjuang untuk bertahan hidup. Sudah banyak yang tumbang pada lima tahun terakhir. Ini memotivasi saya menulis buku tentang *supply chain management* untuk UMKM. Semoga buku ini menjadi pendorong UMKM untuk bertahan dan memenangkan pertarungan,” kata Suryo Wahono, penulis buku berjudul *Supply Chain Management untuk UMKM*.

Lewat bukunya tersebut, Suryo memaparkan pengenalan *supply chain management* kemudian dilanjutkan urgensi *supply chain management* untuk UMKM. Penerapan *supply chain* dan strateginya serta cara menyederhanakan *supply chain management*. Ditambahna juga pengenalan ERP (Enterprise Resource Planning) dan Lean yang merupakan *tools* yang berkaitan erat dengan *supply chain management*.

Menurutnya, setiap bisnis sejatinya harus sudah punya sistem rantai pasok (*supply chain*) di dalamnya.

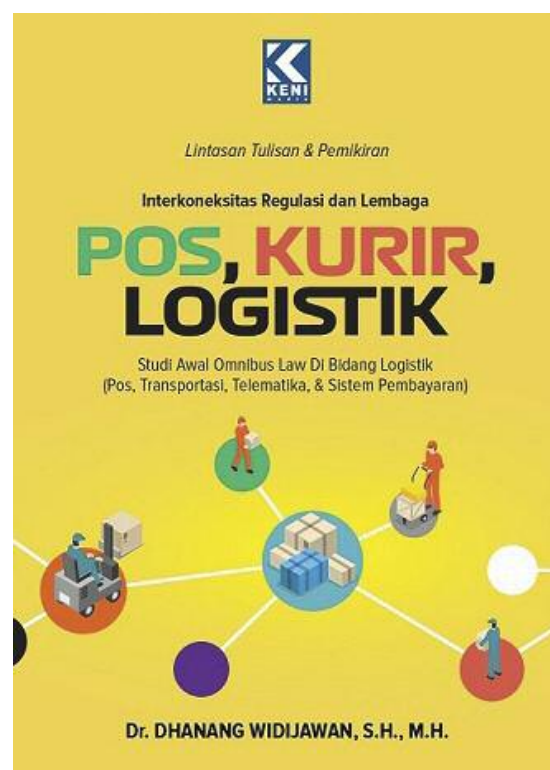


Dengan demikian, bisnis punya daya saing strategis yang konsisten dan kokoh sehingga mampu memenuhi kebutuhan pelanggan seefektif dan seefisien mungkin. Hasilnya adalah laba secara konsisten dan berkelanjutan.

“Sasaran pembaca buku ini para pengusaha baik UMKM ataupun yang baru naik kelas, para pekerja professional yang bekerja di dalamnya. Semoga juga bisa menggugah teman-teman praktisi dan akademisi untuk memulai menulis buku yang difokuskan untuk membantu UMKM,” katanya menutup pembicaraan.

Chain Indonesia. Buku ini mencoba menyajikan gambaran mengenai pentingnya tata kelola regulasi,” ujarnya.

Buku setebal 263 halaman ini menyasar pembaca dari kalangan pemerintah, pengusaha logistik, akademisi, mahasiswa, dan pemerhati atau praktisi logistik. “Sebagai kerangka pemikiran, buku ini dapat menjadi salah satu rujukan penyusunan *grand design* terkait dengan pembentukan dan diterbitkannya Undang-Undang Logistik,” katanya menambahkan.





INDEKS HARGA TRUK BEKAS

MERЕК	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 110 SD	2010	Rp 95 juta-100 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2010	Rp 115 juta-120 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2011	Rp 105 juta-110 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2011	Rp 110 juta-115 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2011	Rp 120 juta-130 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2011	Rp 145 juta-165 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2012	Rp 135 juta-145 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2013	Rp 135 juta-140 juta
Hino 300	Dutro 110 HD	2013	Rp 145 juta-155 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2013	Rp 130 juta-140 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2013	Rp 150 juta-165 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2014	Rp 135 juta-140 juta
Hino 300	Dutro 130 MDL	2014	Rp 145 juta-155 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2015	Rp 140 juta-145 juta
Hino 300	Dutro 110 LD	2016	Rp 170 juta-185 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2016	Rp 165 juta-175 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2017	Rp 250 juta-255 juta
Hino 300	Dutro 130 MD	2017	Rp 235 juta-240 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2018	Rp 255 juta-265 juta
Hino 500	FG 260 J	2008	Rp 355 juta-380 juta
Hino 500	SG 260 TI	2009	Rp 325 juta-350 juta
Hino 500	FM 260 TI	2010	Rp 435 juta-450 juta
Hino 500	FL 235 JW	2011	Rp 465 juta-475 juta
Hino 500	FL 235 JW	2012	Rp 530 juta-540 juta
Hino 500	FG 215 TI	2012	Rp 300 juta-325 juta
Hino 500	FG 235 TI	2012	Rp 350 juta-360 juta
Hino 500	FM 260 JD	2013	Rp 410 juta-420 juta
Hino 500	FG 235 JS	2013	Rp 390 juta-410 juta

Hino 500	FM 320 TI	2014	Rp 790 juta-805 juta
Hino 500	FM 260 JD	2015	Rp 634 juta-640 juta
Hino 500	FL 235 JN	2017	Rp 650 juta-680 juta
Hino 500	FM 260 JD	2017	Rp 725 juta-750 juta
Hino 500	FL 235 JW	2017	Rp 770 juta-795 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2011	Rp 71 juta-75 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2012	Rp 90 juta-105 juta
Isuzu Elf	NKR71	2013	Rp 130 juta-140 juta
Isuzu Elf	NKR71HD	2013	Rp 140 juta-145 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 120 juta-125 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 125 juta-130 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 135 juta-150 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 155 juta-160 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2016	Rp 135 juta-145 juta
Isuzu Elf	NKR 71 LWB	2016	Rp 205 juta-210 juta
Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 240 juta-255 juta
Isuzu Elf	NMR 71 HD	2018	Rp 255 juta-265 juta
Isuzu Elf	NLR 55X	2019	Rp 235 juta-245 juta
Isuzu Giga	FVZ34P	2012	Rp 330 juta-340 juta
Isuzu Giga	FTR90S	2014	Rp 270 juta-275 juta
Isuzu Giga	FVM34Q	2014	Rp 345 juta-365 juta
Isuzu Giga	FVR34P	2014	Rp 330 juta-350 juta
Isuzu Giga	FVM34W	2015	Rp 390 juta-400 juta
Isuzu Giga	FVR34P	2016	Rp 420 juta-440 juta
Isuzu Giga	FVR34P TH	2017	Rp 400 juta-410 juta
Isuzu Giga	FVZ34P	2017	Rp 610 juta-625 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528C	2017	Rp 290 juta-300 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528C	2018	Rp 300 juta-320 juta

Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 140 juta-145 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 150 juta-160 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 160 juta-175 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2013	Rp 165 juta-185 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 SHD	2013	Rp 185 juta-190 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 SHD	2014	Rp 200 juta-205 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2015	Rp 210 juta-220 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 SHD	2015	Rp 220 juta-225 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2016	Rp 225 juta-230 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 SHD	2017	Rp 290 juta-295 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2018	Rp 285 juta-290 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2006	Rp 240 juta-260 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2011	Rp 315 juta-330 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517	2012	Rp 335 juta-340 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2012	Rp 380 juta-390 juta
Mitsubishi Fuso	FN 627	2012	Rp 800 juta-830 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2012	Rp 340 juta-350 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 550 juta-580 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 590 juta-600 juta
Scania	P380	2007	Rp 650 juta-680 juta
Scania	R580	2014	Rp 760 juta-780 juta
Tata Motors	LPT 913 EX2	2017	Rp 240 juta-260 juta
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 60 juta-65 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 65 juta-70 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 75 juta-85 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 80 juta-90 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 90 juta-95 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 110 juta-115 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 115 juta-125 juta

Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 130 juta-135 juta
Toyota Dyna	130 XT	2012	Rp 125 juta-135 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 150 juta-170 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 140 juta-145 juta
Toyota Dyna	130 XT	2014	Rp 175 juta-180 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 190 juta-200 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 210 juta-225 juta
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 215 juta-230 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 250 juta-275 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 260 juta-270 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 255 juta-265 juta
UD Trucks	PK260CT	2009	Rp 250 juta-270 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 280 juta-290 juta
UD Trucks	PK 260CT	2011	Rp 410 juta-420 juta
UD Trucks	CWM 330	2011	Rp 290 juta-300 juta
UD Trucks	CWA 260	2011	Rp 300 juta-330 juta
UD Trucks	CDA 260	2011	Rp 400 juta-410 juta
UD Trucks	CWA 260	2013	Rp 370 juta-385 juta
UD Trucks	PK260CT	2013	Rp 400 juta-450 juta
UD Trucks	PK260CT	2014	Rp 470 juta-490 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 630 juta-650 juta
UD Trucks	Quester GKE 280	2017	Rp 520 juta-560 juta
Volvo Trucks	FH12	2005	Rp 150 juta-170 juta
Volvo Trucks	FMX 440	2012	Rp 470 juta-500 juta
Volvo Trucks	FM 440	2012	Rp 290 juta-315 juta

CATATAN : Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan tanggal 17 Februari 2020. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang dan pemilik unit truk bekas di Jabotabek, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatra, Kalimantan, dan Sulawesi. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan terlebih dahulu.



PILIH TRAILER TERBAIK BERDASAR KEBUTUHAN PENGANGKUTAN

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Kontainer tetap menjadi salah satu pilihan teraman untuk mengangkut barang yang rentan dan sensitif. Produk-produk sebagian besar industri sudah diangkut menggunakan kontainer. Selain aman, pengemasan menggunakan kontainer menjadi metode pengangkutan yang diterima secara internasional. Trailer kontainer memiliki desain dan jenis yang berbeda-beda untuk mengakomodasi kapasitas kontainer yang berbeda-beda pula.

"Dari banyak pengembangan trailer, jika ditarik garis lurus ada dua jenis konstruksi trailer kontainer. Baik *trailer flatbed* maupun *trailer leher angsa* memiliki keunggulan masing-masing. Pengusaha transportasi yang ingin investasi trailer perlu memahami kebutuhan trailer mana yang cocok dengan medan jalan dan muatannya," ujar Agam Suwarno, Quality Control Officer Karoseri Duta Kencana Marga Gresik, membuka tipsnya.

1. Trailer flatbed

Trailer flatbed adalah jenis yang paling umum digunakan di Indonesia. Trailer ini dibangun dengan dua balok memanjang di kedua sisi lalu dihubungkan dengan *cross member*, yang dilas kuat pada rangkaian teralis. Rangka trailer flatbed mampu memberikan struktur yang kaku dan kuat untuk menahan roda, landing jack, rantai, kingpin, dan suspensi.

"Stabilitas komponen-komponen ini bergantung pada kekuatan rangka. Trailer jenis ini umumnya menggunakan rangka besi atau baja ringan. Ada juga karoseri yang menggunakan konstruksi aluminium yang tentu memiliki kapasitas beban yang berbeda dari trailer besi. Harga juga berbeda berdasarkan bahan. Trailer aluminium memiliki keunggulan pada bobot karoseri yang ringan. Perusahaan pengangkutan dapat mengangkut muatan lebih banyak dengan trailer aluminium tanpa melanggar aturan pemerintah tentang kelebihan berat muatan," kata Agam.

Konstruksi sasis dengan batang besi yang kuat keuntungan trailer kontainer

Trailer flatbed aluminium dapat mengangkut muatan yang lebih berat daripada trailer besi. Sisi baiknya adalah perusahaan transportasi bisa mengurangi biaya operasional, keausan, dan konsumsi bahan bakar. Biaya yang dihemat mengompensasi biaya awal yang tinggi ketika membeli trailer. Trailer kontainer flatbed dengan rangka aluminium umumnya lebih efisien dalam transportasi.

"Desain trailer kontainer flatbed bervariasi dari 20 feet hingga 40 feet, untuk alasan inilah selisih tonase muatan trailer flatbed sekitar 36.000 kg. Perbedaan untuk berat rangka bersih antara flatbed besi dan aluminium sekitar 1.100 kg hingga 1.800 kg. Keuntungan lain adalah ada tonase ekstra yang sama per ritase. Muatan ekstra ini dapat menawarkan keuntungan yang baik sebelum masa pakai trailer berakhir. Pada dasarnya, keuntungan ini membantu pemilik kendaraan mendapatkan manfaat maksimal dari investasi trailer flatbed," tutur Agam menambahkan.

"Struktur ringan trailer flatbed disebabkan oleh pelat bawah yang relatif tipis dan melekat pada rangka yang kuat tetapi ringan karena ditopang beberapa partisi yang bersilangan membentuk poligon. Selain itu, struktur juga diperkuat pelat besi kaku yang disusun dengan jarak yang sama, melekat pada bagian atas rangka untuk tumpuan lantai flatbed," ujar Agam.

Rangka yang diperkuat pelat berfungsi sebagai kulit luar untuk membantu distribusi beban secara merata. Pengaturan penampang atasnya cukup membantu distribusi beban secara merata meskipun tidak pada bagian *axle*. "Trailer flatbed cukup bagus dengan distribusi beban yang efisien di atas pelat dan bagian teralis dengan pelat dasar yang berfungsi sebagai kulit luar. Keunggulan lain adalah struktur yang ringan karena gaya beban yang terdistribusi dengan baik melalui sistem komponen yang terintegrasi. Meskipun konstruksinya ringan, rangka flatbed mampu membawa beban hingga di atas batas standar tonase. Idealnya, sebuah trailer kontainer yang ringan menyediakan kapasitas muat yang lebih besar," tutur Agam menjelaskan.



Sejalan dengan satu aspek fabrikasi, partisi yang besilangan memberikan titik penguatan yang saling mengunci untuk meningkatkan kekuatan kumulatif. Dengan begitu, partisi teralis memungkinkan penyebaran beban dengan memindahkan gaya beban dari lantai trailer hingga ke struktur *cross member*.



Kebutuhan akan sasis truk yang mampu mengatasi kontainer berbobot tinggi tanpa masalah dan efisiensi bongkar muat adalah tujuan pemilik kendaraan memilih trailer flatbed. Keuntungan Trailer flatbed

- Konstruksi trailer yang hemat dan terjangkau.
- Komponen yang mudah dicari.
- Perbaikan mudah.
- Struktur yang kuat dan kokoh.
- Lebih sedikit material tetapi mampu membawa muatan berat.
- Dibangun dari bahan struktural berkekuatan tinggi sehingga menjadikannya konstruksi yang rigid dan kuat.

2. Model leher angsa

Trailer flatbed dengan sasis model leher angsa cukup banyak di Indonesia dan banyak dimanfaatkan untuk transportasi kendaraan konstruksi. Model ini memiliki keuntungan dibandingkan flatbed yaitu lebih stabil dan lebih aman. Gandar belakang menopang bobot terbesar dari beban yang harus ditangani bagian depan trailer. Ini berarti bahwa trailer tidak bergantung pada rangka untuk menahan beban dan membuatnya stabil.

"Trailer leher angsa ini mampu membawa beban lebih berat dan lebih mudah bermanuver di jalan sempit atau berkelok. Keuntungan utama dari tipe ini adalah dapat mengangkut kontainer atau muatan yang melebihi batas ketinggian. Trailer memiliki sistem pengereman mandiri, sistem penggerak hidrolik yang mengontrol sistem pengereman dan pergerakan roda," ujar Agam.

"Dengan bentuk bagian ujung yang lebih tinggi lalu merendah pada bagian tengah hingga belakang, trailer dapat menangani kontainer dengan berat maksimal. Trailer ini juga sangat cocok untuk kontainer *high cube*. Kontainer *high cube* terlihat seperti kontainer standar tetapi lebih tinggi. Kontainer standar memiliki tinggi rata-rata 2,5 m, sedangkan *high cube* memiliki tinggi rata-rata 2,8 m. Saat mengangkut, kontainer diletakkan pada posisi lebih rendah daripada sasis. Oleh karena itu, trailer dapat digunakan untuk membawa kontainer yang lebih tinggi," tutur Agam.

Distribusi beban cukup merata pada trailer flatbed



BERIKUT KEUNTUNGAN TRAILER LEHER ANGSA:

1. Stabilitas yang lebih baik

"Banting setir adalah respons alami ketika pengemudi menghindari sesuatu di tengah jalan. Namun, hal itu akan sangat berbahaya bila dilakukan saat membawa trailer. Jika berkendara dengan trailer flatbed, beban trailer terasa terbang ke samping sehingga menyebabkan bagian belakang terasa melenceng tanpa kendali. Trailer leher angsa mendistribusikan bobot beban langsung ke *axle* belakang truk. Ini berarti ketika pengemudi membelok, truk dapat segera mengompensasi dan mengontrol pergerakan trailer," kata Agam.

2. Kapasitas beban yang lebih tinggi

Jika kelebihan muatan trailer, truk tidak akan berjalan secara efisien. Justru ini dapat merusak trailer dan truk secara bersamaan. Trailer leher angsa memiliki kapasitas tarik yang lebih besar karena sangat stabil dan memiliki distribusi bobot yang lebih baik daripada trailer flatbed.

3. Kualitas kemudi yang lebih halus

Trailer leher angsa memudahkan kendali *tractor-head*. Berat dan guncangan apa pun yang dialami trailer di jalan akan didistribusikan melalui bagian belakang truk dan turun ke roda paling belakang.

Trailer flatbed membuat gaya hambatan pada truk ketika melewati jalan bergelombang. Jika berkendara di medan yang berat atau mengangkut beban berat, ini bisa membuat pengemudi stres.

4. Radius putar kecil

"Mungkin ada pemilik kendaraan yang berpikir bahwa trailer yang lebih kecil berarti radius putar yang lebih kecil atau sempit. Ketika trailer flatbed berbelok, seluruh muatan akan ditarik ke belakang truk. Ketika truk berbelok, trailer flatbed membutuhkan lebih banyak ruang untuk mengikuti sudut belokan. Jika tidak berhati-hati, pengemudi bisa mengenai dinding, trotoar, pembatas jalan dan bangunan lain," ujar Agam menegaskan.

Trailer leher angsa secara geometri menempel lebih dekat ke badan truk. Karena *tractor-head* bisa berbelok dengan sudut yang kecil, pengemudi dapat melakukan belokan yang lebih sempit tanpa mengenai apa pun di sekitarnya.

5. Lebih aman dalam kondisi berangin

Terpaan angin adalah halangan terbesar truk trailer jika melewati daerah pantai. Trailer flatbed membuat penampang truk lebih lebar dan angin bisa menerpa muatan trailer sehingga beban truk menjadi bertambah. Trailer akan berayun atau bergoyang ke samping. Jika tidak hati-hati, terpaan angin yang kuat bisa membalikkan trailer beserta muatannya. Trailer leher angsa memiliki distribusi beban yang lebih baik dan seimbang. Trailer ini tidak goyang sebanyak trailer flatbed.

Trailer flatbed dan trailer leher angsa sepenuhnya bisa disesuaikan dengan spesifikasi *tractor-head* dan anggaran. Trailer leher angsa sedikit lebih mahal di awal investasi, tetapi kekuatan tarik lebih besar dan mampu mengatasi beban berlebih. Fokus pada kebutuhan muatan dan trayek akan lebih mudah menentukan trailer jenis apa yang dipilih.

Stabilitas trailer dipengaruhi beban muatan bagian depan





Perawatan Truk Sapu Jalan

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Operator truk sapu jalan mungkin tidak mendapatkan penghargaan layak seperti halnya petugas pemadam kebakaran. Kebanyakan orang tidak memperhatikan ancaman serius pada kesehatan yang bisa dicegah oleh truk sapu jalan dengan menjaga kebersihan jalan. Seperti kendaraan lainnya, perawatan adalah bagian penting untuk memberikan layanan berkualitas.

"Perawatan preventif yang baik dan rutin memberikan manfaat yang baik dalam hal biaya dan waktu. Karena truk ini bekerja setiap hari dengan jadwal yang padat, mekanik harus memiliki program untuk memeriksa komponen," ujar Rusman Cahyadi, Asisten Kepala Bengkel Duta Karya Perkasa Gresik, membuka penjelasannya.

Sebelum masuk ke dalam perawatan preventif dan perawatan harian. Berikut komponen utama truk sapu jalan :

Sapu

Sapu berbentuk sikat mekanis yang kaku. Sikat mekanis berputar ketika truk bergerak menyusuri jalan dan menyapu daun kering, pasir halus, memecah sampah yang menggumpal sehingga dapat dihisap masuk.

Flap

Berada di depan sapu yang berfungsi menjaga debu tidak terbang dan menjadi penghalang di sekitar sikat untuk membantu vakum menyedot kotoran secara maksimal.

Blower

Blower memiliki dua fungsi. Pertama, menciptakan area kosong dalam *hopper* sehingga *blower* bisa menarik kotoran dan mendorongnya masuk ke dalam vakum. Kedua, membantu melepaskan kotoran yang terjebak pada sapu.



Sapu sikat kawat dengan filamen normal



Kran air untuk membersihkan bagian dalam hopper

Hopper

Semacam tangki untuk menimbun sampah. Mekanisme *hopper* menciptakan pusaran udara yang akan mengangkat kotoran, lalu menumpuk dan mengendap di bagian bawah *hopper* sehingga siap untuk dibuang.

Screener

Terletak di antara *hopper* dan *blower*, semacam pelat yang menyaring sisa debu sehingga tidak tertiup kembali ke area sapu.

Komponen-komponen tersebut dihubungkan dengan serangkaian pipa dan slang yang mengarahkan kotoran ke *hopper*. Bentuk, ukuran, dan posisi komponen-komponen ini dapat bervariasi bergantung pada merek dan model truk sapu jalan. Pada prinsipnya semua jenis komponen itu sama.

Sprayer

Fungsi *sprayer* adalah menyemburkan air ke aliran kotoran atau sampah yang masuk pipa, serta mengurangi debu yang berterbangan dan mendorong endapan kotoran di bagian bawah *hopper*.



Corong vakum perlu diperiksa ketinggiannya dari permukaan jalan

Berikut tips menjaga kinerja truk sapu jalan :

1. Rutin ganti sapu yang aus.

Ganti sapu dengan rekomendasi dari pabrikan. Meskipun ada merek lain yang lebih murah tetapi itu tidak sepadan karena masa pakainya yang pendek. Sapu pengganti harus sesuai dengan rekomendasi karena kualitas dan jumlah filamen harus sama. Perbedaan sekecil apa pun akan memengaruhi nilai dan masa pakai yang berbeda.

2. Pastikan rangkaian kondisi sikat mekanis dalam keadaan baik.

Seperti halnya menjaga tekanan ban dengan benar dapat menghemat penggunaan BBM, menjaga rangkaian sapu dalam keadaan optimal akan mengurangi keausan pada sapu jalan. Perawatan sederhana akan menghemat biaya operasional jika dibandingkan dengan penggantian *sparepart* karena kerusakan dini. "Rotasi sapu memungkinkan truk sapu jalan mengikuti kontur jalan dengan baik. Jika rangkaian sapu mulai aus atau mulai lengket, sapu akan cepat sekali habis. Pemeriksaan sapu secara teratur merupakan investasi kecil yang dapat menghasilkan penghematan besar pada penggantian sapu," kata Rusman menerangkan.

3. Jangan gunakan tekanan terlalu berlebihan.

Penyebab paling sering keausan dini sapu adalah tekanan ke bawah pada sapu yang terlalu besar. Tekanan berlebihan atau gesekan ekstra yang terjadi ketika sapu menyentuh jalan akan membuat sikat terlalu banyak kontak dengan jalan sehingga filamen lebih cepat aus. Pastikan besarnya tekanan yang tepat, hal ini dapat mengurangi keausan dini.

4. Gunakan pengaturan sudut yang benar pada sapu.

Penyebab keausan dini yang lain adalah pengaturan sudut sapu samping yang salah.

"Jika sudut kemiringan ke depan dan ke luar tidak benar, sapu memerlukan tekanan yang berlebih untuk berfungsi atau terlalu banyak filamen yang bersentuhan dengan permukaan jalan," kata Rusman. Pastikan operator mengatur sapu dengan sudut yang benar, yang tentu akan membantu memperpanjang umur sapu.

5. Jangan mengurangi fitur dan produktivitas.

Banyak truk sapu jalan menawarkan fitur yang membantu operator menghindari tekanan turun berlebihan dan otomatis menyesuaikan sudut yang tepat tanpa memengaruhi produktivitas. Menurut Rusman, fitur-fitur ini layak dipertahankan. "Truk sapu jalan modern memiliki fitur pengaturan di dalam kabin yang akurat. Operator hanya perlu menggunakan tekanan yang cukup untuk menyelesaikan pekerjaan tanpa harus keluar kabin atau memperlambat truk sapu jalan. Opsi pengaturan kemiringan sapu samping juga bisa dilakukan dari dalam kabin. Operator hanya perlu mengatur jarak yang pas dengan trotoar tanpa perlu menggunakan tekanan turun yang berlebihan."

6. Memberikan pelatihan yang benar.

Keausan yang tidak perlu disebabkan oleh tekanan turun berlebihan dan kemiringan sapu tidak tepat. Itu semua dapat dicegah dengan mengajari operator cara mengatur posisi sapu dengan benar. Operator dan staf perawatan harus mempelajari tekanan turun dan penyesuaian sudut sapu untuk aplikasi sesuai kontur jalan truk bekerja. "Sebagian besar produsen truk sapu jalan memberikan instruksi yang sangat rinci tentang pengaturan sapu untuk kinerja truk sapu jalan yang optimal."

Perawatan preventif sangat diperlukan untuk memperpanjang usia kendaraan. Selain itu, penting juga menjaga performa peralatan truk sapu jalan setiap hari. Beberapa hal berikut adalah bentuk perawatan harian untuk truk sapu jalan.



Bersihkan permukaan flap untuk meringankan kerja vakum sapu

1 Bersihkan kotoran yang mengendap pada *hopper* setiap hari. Membersihkan kotoran setiap hari sama artinya memperlancar aliran udara dan menghindari akumulasi kotoran yang menghasilkan karat.

2 Pertahankan kebersihan filter *hopper*. Menjaga filter *hopper* bersih dan bebas dari kontaminan apa pun sangat penting karena filter itulah pusat aliran udara yang bergerak bebas ke kipas.

3 Periksa kipas dan *fan inlet*. Bersihkan tumpukan kotoran yang dapat menyebabkan getaran dan menyebabkan kerusakan *bearing driveline*. Kipas harus diganti rutin ketika pertama kali terasa getaran yang tidak lazim. Bersamaan dengan penggantian kipas, *bearing* juga harus diganti sekaligus.

4 Periksa *seal* udara. Semua *seal* berbahan karet yang terkait dengan *fan inlet*, tangki *intake* dan pintu *hopper* harus diperiksa rutin. Segera ganti jika terjadi keausan untuk menjaga *seal* tetap rapat agar vakum optimal. Semua *seal* karet harus diganti secara rutin.

5 Periksa dan sesuaikan kepala sapu. Kepala sapu dianggap sebagai bagian terpenting dari truk sapu jalan. Setiap kali kepala sapu menyimpang dari sudut awal, kinerja sapu akan menurun secara drastis. Kepala yang bengkok atau leher sapu tidak sejajar, harus segera mendapat perhatian.

6 Periksa corong vakum setiap hari. Corong angin bisa kotor sekali karena serpihan sampah yang basah. Jadi, pastikan corong dalam keadaan bersih karena tumpukan kotoran yang mengendap akan menghalangi vakum. Corong vakum harus diganti ketika tidak mungkin menahan aliran udara yang keras dari putaran sapu.

7 Periksa sistem hidrolik. Sistem hidrolik truk sapu jalan harus diperiksa secara teratur dengan melakukan inspeksi visual pada viskositas oli, filter oli hidrolik, dan tekanan oli. Segera ganti komponen sistem hidrolik yang lemah atau aus. Mengganti filter oli hidrolik akan mencegah kontaminasi oli hidrolik dan juga mengembalikan tekanan oli.

8 Periksa sistem air. Sistem air sangat penting bagi usia kipas. Sistem air yang berfungsi dengan baik akan membuat serpihan kotoran tetap lembap saat memasuki *hopper*. Periksa juga filter air setiap hari untuk memastikannya tetap bersih, dan semprotan nozel lancar. Perbaiki atau ganti komponen sistem air yang rusak atau aus.

9 Periksa jadwal perawatan setiap pergantian operator. Pastikan untuk menjaga jadwal perawatan agar kinerja peralatan sesuai dengan masa pakainya.



MENGENAL TRAILER BERDASARKAN SASISNYA

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Menentukan ukuran kontainer yang sesuai dengan keperluan bisa menjadi hal rumit karena ukuran kontainer yang berbeda-beda dan barang-barang yang diangkut pun beragam-
ragam. Oleh karena itu, pengetahuan tentang basis sasis trailer container menjadi penting untuk mendapatkan solusi dalam menentukan jenis dan ukuran container yang tepat.

"Satu hal yang tidak bisa ditawar mengenai dimensi kendaraan adalah aturan baku pemerintah. Dalam aturan rancang bangun sudah ditentukan panjang sasis dari depan ke roda belakang untuk semua kendaraan dan harus diikuti oleh karoseri pembuatan," kata Agam Suwarno, *Quality Control Officer* Karoseri Duta Kencana Marga Gresik.

Sasis trailer kontainer yang berada di pasaran memiliki beragam jenis termasuk opsi yang kuat hingga paling ringan. Keberagaman trailer kontainer itu karena beban muatan yang digunakan dalam aplikasi berat sangat berbeda dengan muatan ringan.



Spesifikasi dasar sasis trailer

Sasis trailer kontainer memiliki berbagai bentuk dan ukuran. Ada komponen dan sistem yang sedikit berbeda pada masing-masing trailer kontainer. Hal itu untuk membantu pengusaha transportasi menentukan trailer mana yang akan dibeli atau disewa. Secara garis besar tipe trailer bergantung pada kebutuhan transportasi dan peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah. Berikut adalah karakteristik dan spesifikasi dasar sasis trailer kontainer:

Ukuran

Sasis trailer kontainer hadir dalam berbagai ukuran untuk mengangkut kontainer dengan dimensi 20 feet atau 40 feet. Ada juga yang cocok untuk membawa kontainer 45 feet dan sangat cocok untuk mengangkut kargo dengan basis muatan volume.

Kapasitas muat

Kapasitas muat untuk trailer berkisar antara 20 ton - 40 ton. Opsi 40 ton dapat dimanfaatkan untuk pengangkutan berat, sedangkan opsi 20 ton hanya cukup untuk muatan makanan ringan atau bahan makanan. Kapasitas muat adalah aspek yang sangat penting dalam memilih sasis trailer kontainer.

Axle

Berdasarkan konfigurasi axle, umumnya trailer akan menggunakan 2 axle untuk kapasitas 30 ton. Untuk opsi ini, berat maksimum kontainer 40 feet adalah 25 ton. Peraturan terbaru, pemerintah menyarankan trailer dengan muatan berat menggunakan 3 axle.

Roda

Selalu pastikan peraturan tentang konfigurasi roda yang diizinkan. Konfigurasi ban ganda tetap menjadi basis pemilihan. Tidak ada perbedaan aturan untuk konfigurasi roda di seluruh Indonesia.

Desain

Karena penerapan dan penggunaannya, sasis trailer kontainer dibangun dari material berkekuatan tinggi seperti besi Grade 50 dan Grade 80. Struktur yang kuat dan teknik pengelasan berkualitas akan memastikan trailer memenuhi standar kualitas yang tinggi.

Sasis trailer kontainer

"Ada berbagai tipe sasis trailer kontainer berdasarkan aplikasi dan penggunaannya. Masing-masing tergantung tractor-head dan di mana akan digunakan. Kontainer juga bisa diangkat dengan kereta api dan itu berarti material dan desain trailer harus cocok dengan *platform* gerbong kereta api. Berikut beberapa jenis sasis kontainer yang umum digunakan:

Trailer standar

Trailer ini berstruktur paling sederhana tanpa banyak kecanggihan untuk mengangkut kontainer dari satu titik ke titik lainnya. Kerangkanya terbuat dari besi. Untuk jenis trailer ini, kontainer dinaikkan dan diturunkan menggunakan *crane*. Trailer ini bisa digunakan untuk pengangkutan kontainer dengan berbagai ukuran 20, 40, atau 45 feet. Jenis sasis trailer ini mudah digunakan dan harga paling murah dari jenis trailer lain.

Dump trailer

Fitur yang mencolok dari trailer ini adalah mekanisme untuk menurunkan kontainer. Rangka sasis dibuat dengan struktur yang agak berbeda dari jenis trailer kontainer lainnya. Ada mekanisme peralatan yang ditambahkan sebagai modifikasi dari sasis trailer standar. Tujuannya untuk memudahkan proses bongkar muatan kontainer.

"Dump trailer terdiri dari *frame* atas dan bawah yang terpasang melalui perangkat pivot. Dalam mekanisme ini, tidak ada peralatan eksternal yang diperlukan untuk bongkar muatan dari kontainer. Sistem hidrolik yang dipasang pada *platform* atas,

Mengenal Trailer Berdasarkan Sasisnya

memfasilitasi proses bongkar. Bagian depan akan naik ke atas didorong boom sehingga muatan bisa meluncur turun,” tutur Agam menerangkan.

“Dengan adanya sistem hidrolis, jelas akan ada tambahan biaya tapi menyajikan opsi kenyamanan untuk muatan tertentu, seperti biji-bijian dan granule. Ini merupakan salah satu cara paling aman untuk membongkar muatan. Ada perusahaan yang memanfaatkan kontainer untuk muatan curah kering. Tailer inilah jawabannya,” kata Agam.

Trailer dilengkapi dengan *boom* hidrolis yang berkontraksi secara tegak lurus untuk memfasilitasi bongkar muatan. Pada rangka bagian atas dilengkapi kunci khusus untuk memastikan kontainer tidak ikut turun ketika *boom* naik. Oleh karena itu, konstruksi rangka bawah dibantu pengamanan kabel kawat untuk mengamankan kontainer. Dengan perangkat *winch roll*, kontainer bisa naik dan turun dari trailer tanpa perlu peralatan eksternal seperti *crane*.

Sasis kontainer modifikasi

Sasis jenis kontainer ini dapat beradaptasi dengan berbagai ukuran kontainer. Ini adalah sasis yang jarang ada di Indonesia. Hanya perusahaan tertentu yang memilikinya. Fungsinya hampir sama dengan sasis kontainer standar, tetapi ada mekanisme untuk memperpanjang sasis. Sasis kontainer ini dapat diperpanjang atau diperpendek berdasarkan keperluan operasional. Sasis ini cocok untuk perusahaan yang melayani banyak klien yang memiliki tipe kontainer berbeda-beda.

“Perusahaan ekspor impor perlu memahami jenis sasis trailer kontainer. Berdasarkan berat dan ukuran kargo yang akan diangkut, perusahaan dapat memilih dari berbagai tipe sasis trailer kontainer yang dirancang untuk berbagai aplikasi dan penggunaan,” ujar Agam menjelaskan.



Sasis dibuat dari material besi yang kuat untuk rantai, axle dan suspensi



Muatan berat harus menggunakan 3 axle



Pemeriksaan sekeliling trailer meminimalkan resiko kecelakaan di jalan

Pengunci kontainer

Trailer standar dengan desain sederhana sudah dilengkapi *twist lock*. *Twist lock* adalah persyaratan mutlak untuk trailer kontainer karena fungsinya sebagai pengunci yang dirancang dan digunakan untuk menahan kontainer kargo. *Twist lock* akan mengunci titik-titik distribusi beban pada sasis trailer. Selain *twist lock*, ada pengunci kontainer lain yang disebut *pin-lock*.

Di pasaran banyak desain *twist-lock* dan *pin-lock*. Secara umum, *pin-lock* terhubung ketika *pin* dimasukkan ke *casting* kontainer dan mengunci ketika dasar kontainer terhubung pada kait. "*Pin-lock* biasanya

terintegrasi dengan kait yang ditanam di rantai trailer. Demikian pula *twist lock* akan mengunci kepala *pin* lalu mekanisme bagian atas akan memutar 90 derajat. Posisi kepala *pin* akan mengunci dan otomatis mengait. Jumlah *twist-lock* akan mengikuti jumlah lubang kunci pada dasar kontainer. Banyak jenis pengunci lain untuk kontainer yang bergantung pada gravitasi atau mekanisme pegas untuk membantu mengunci dasar kontainer," kata Agam.

Seiring berjalannya waktu, *twist-lock* atau *pin lock* bisa aus karena proses bongkar muat atau guncangan yang keras ketika perjalanan. Inspeksi visual perlu dilakukan untuk mencegah kunci terlepas secara tidak sengaja atau hilang. Kerusakan pengunci akan mengakibatkan kecelakaan yang melibatkan pengguna jalan lain. Kerugian pada kedua pihak bisa diminimalkan dengan melakukan pemeriksaan sekeliling kendaraan sebelum berangkat bekerja.





Beban parasit bisa berasal dari penambahan perangkat dan asesoris pada truk

Sistem kelistrikan truk kini sudah sangat canggih. Beberapa prosesor mikro mengendalikan banyak sistem pada truk. Ada *engine control* untuk pengaturan emisi bahan bakar, sistem GPS atau navigasi, teknologi antisipasi tabrakan, *cruise control*, kontrol suhu kabin, *antilock brake*, perekam video, sistem telematika, sistem pemantauan tekanan ban, dan banyak lagi. Semua itu terkait dengan sistem kelistrikan yang merupakan sumber potensial dari naiknya kebutuhan listrik sekaligus sumber masalah.

"Aki truk bertanggung jawab untuk menyediakan tenaga listrik. Aki bertugas untuk *engine start*, tetapi mereka juga memasok energi ke semua komponen listrik. Ketika aki bermasalah, segala sesuatu mulai terjadi. Misalnya, muncul notifikasi *error* dan masalah pun melebar pada sistem yang lain. Oleh karena itu, kondisi aki harus dijaga agar tetap berfungsi efisien," ujar Dimas Rahmadi, Asisten Kepala Bengkel Ramijaya Duta Kalimas

APA YANG MENYEBABKAN AKI BERMASALAH?

Penyebab utama masalah pada aki adalah pengisian daya yang tidak sempurna. Masalah juga bisa muncul akibat guncangan yang berlebih pada kotak aki dan penggunaan aki yang salah. Mengurangi risiko kerusakan dengan memahami masalah adalah solusi untuk menghindarinya. Berikut beberapa masalah potensial pada aki truk:

PENGISIAN DAYA TIDAK BENAR

"Aki yang diisi dengan baik, tidak hanya berfungsi lebih baik, tetapi juga akan bertahan lebih lama. Aki juga mengalami lonjakan arus listrik karena aki kurang daya atau tegangannya rendah ketika *engine start*. Aki berkapasitas rendah membutuhkan daya pengisian dari alternator berampere lebih tinggi. Pada titik tertentu aki akan kepanasan," kata Dimas.



TIPS PRAKTIS AGAR AKI TRUK LEBIH AWET

"Kesalahan yang sering terjadi adalah saat aki kurang daya dan alternator tidak bisa mengisi daya dengan baik, pengemudi mencoba *engine start*. Akibatnya, arus listrik tinggi dan voltase rendah. Ini dapat memanaskan dinamo starter dan dapat merusak kabel aki," kata Dimas menjelaskan.

Jangan biarkan aki dalam kondisi lemah karena sistem kelistrikan truk bergantung pada aki. Jangan sampai daya aki turun hingga kurang dari 10V akibat truk tidak pernah dihidupkan dalam waktu lama dengan beban daya yang masih terpasang. Kondisi seperti itu bisa terjadi jika truk menganggur sangat lama atau sedang menjalani perbaikan besar.

KABEL LONGGAR

Jika kabel tidak terpasang dengan benar ke terminal aki, kemungkinan besar truk akan mengalami masalah. Menjaga koneksi tetap erat akan memastikan arus listrik sampai ke tujuan dan kinerja tetap optimal. Pemeriksaan kabel bisa dengan inspeksi visual.

KOROSI

Korosi dapat menyebabkan pengisian daya kurang maksimal. Korosi terjadi ketika terminal aki terpapar kelembapan yang berasal dari aki itu sendiri atau faktor cuaca. Terminal harus diperiksa secara visual dan dibersihkan secara berkala untuk menghilangkan penumpukan kerak. Ingat, korosi yang berulang merupakan pertanda ada masalah dengan terminal dan harus diperhatikan lebih lanjut.

Korosi adalah penyebab utama ketidakmampuan elektrolit memberikan tegangan dan arus sesuai spesifikasi. Elektrolit ini adalah zat aktif yang sangat kuat, terutama pada aki yang dirancang untuk truk. Akibat korosi, sistem kelistrikan terhambat menghantarkan arus sebagaimana mestinya. Jika masalah seperti ini berlarut maka akan terjadi resistensi.

Sebagian besar masalah lampu penerangan pada trailer terkait dengan kerusakan pada sistem perkabelan akibat korosi. Masalah umum yang sering terjadi adalah lampu yang berkedip berulang, dioda putus pada lampu LED, penurunan voltase, dan sakelar lampu tidak berfungsi pada trailer. Karat pada *harness* dan terminal kabel juga boleh jadi merupakan masalah akibat kelembapan.

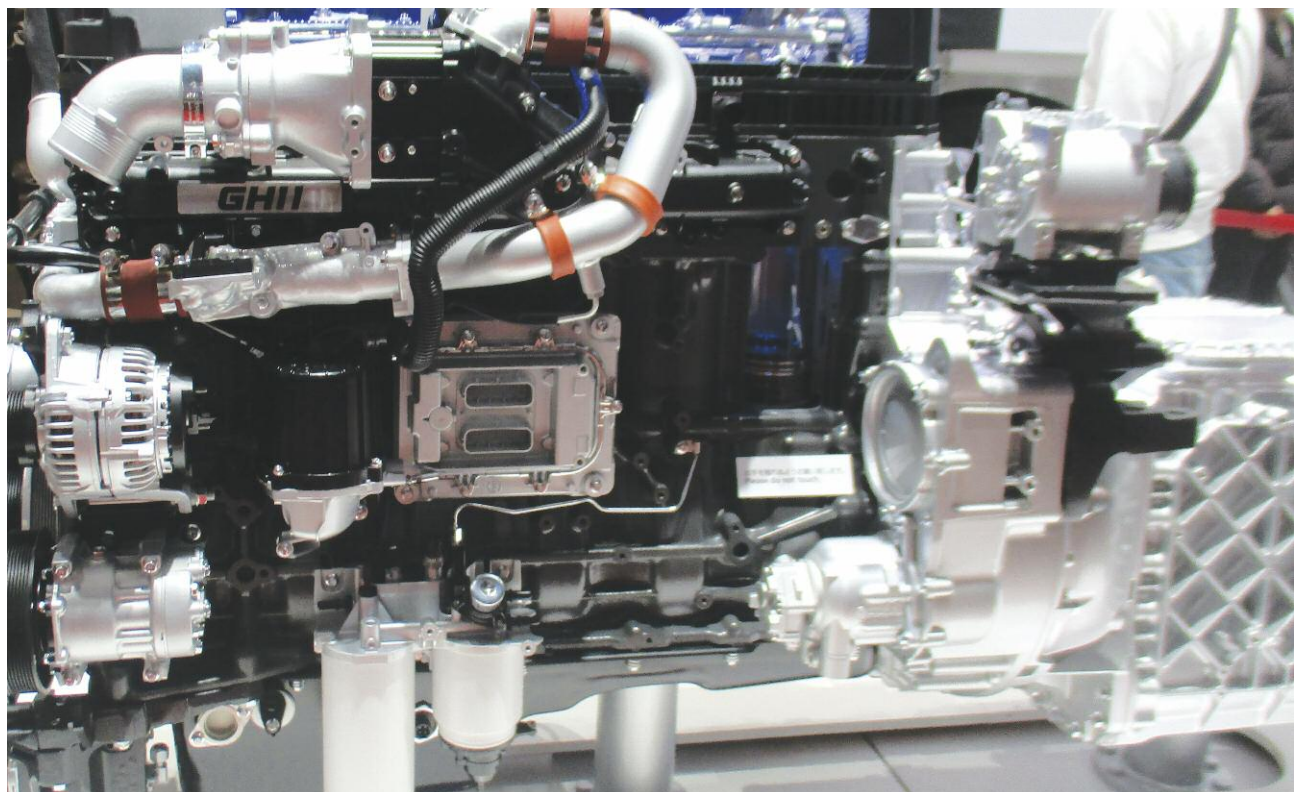
Mengapa sistem kelistrikan sangat rentan terhadap korosi? Ketika sistem kelistrikan dialiri arus listrik, kabel akan memanas dan meluas. Ketika kabel dingin dan berkontraksi, kabel menarik udara di sekitar, termasuk

kelembapan dan kontaminan seperti bahan kimia. Akumulasi kondisi jalan dan cuaca membuat proses korosi lebih cepat.

Untuk mencegah korosi atau karat, mekanik dapat menggunakan komponen sistem kelistrikan yang tahan korosi. Mekanik juga harus secara teratur memeriksa dan menjaga koneksi kabel dalam sistem kelistrikan agar tetap bersih dan kencang.

BEBAN PARASIT

Sistem kelistrikan truk juga harus dihindarkan dari beban parasit. Beban parasit mengambil daya dari aki dan menghabiskannya. Parasit pada sistem kelistrikan truk adalah perangkat elektronik yang terus-menerus menarik arus listrik meskipun truk sudah dimatikan. Penyebab paling sering adalah perangkat seperti radio dan televisi yang dihidupkan saat mesin mati.



Output alternator dan instalasi kabel yang kurang baik pada mesin truk mempengaruhi voltase arus listrik



getaran karena bracket aki kurang kencang bisa menyebabkan resistensi tegangan pada sistem kelistrikan

"Jika dibiarkan, beban parasit dapat melepaskan daya aki sebenarnya. Hati-hati bila pengemudi memiliki perangkat yang bisa memperbesar parasit atau truk banyak menganggur dalam waktu lama. Kedua hal itu bisa memperbesar beban parasit pada sistem kelistrikan," tutur Dimas menerangkan.

MENGURANGI OUTPUT ALTERNATOR

Aki yang lemah dapat mengindikasikan adanya masalah dengan alternator. Periksa tegangan dan *output* alternator untuk memastikan spesifikasi daya setiap perangkat terpenuhi. Pemeriksaan ini harus dilakukan ketika perawatan rutin aki atau ketika aki diganti. Selain itu, menurut Dimas, "Hindari penyambungan pada perkabelan. Jika harus memperbaiki *wiring harness* atau kabel apa pun, gunakan terminal *heat-shrink*. Terminal *heat-shrink* sesuai dengan spesifikasi dan bentuk kawat pada *harness*. Yang paling penting adalah fungsi perlindungan permanen," ujar Dimas.

GETARAN

Hindari kerusakan pada terminal, *casing* dan pelatudukan aki dengan mengunci posisi aki dengan benar. Periksa *bracket* untuk memastikan tidak kendur dan verifikasi kestabilan aki dengan menggoyang-goyang aki.

KAPAN AKI PERLU DIGANTI?

Pentingnya *uptime* dapat menyebabkan penggantian aki lebih sering dari biasanya. Sementara itu, menjaga kondisi truk di jalan menjadi prioritas. Jadwal penggantian aki dan perawatan rutin harus disesuaikan sebelum membuat keputusan mengganti komponen. Jika tidak, penggantian aki akan mengarah pada biaya yang tidak perlu dan tidak menyelesaikan masalah sebenarnya. Melakukan uji beban, uji tegangan, dan pemeriksaan sirkuit akan membantu mengidentifikasi sumber masalah kelistrikan.

Mekanik harus selalu diberi arahan dengan benar sebelum menggunakan alat pengujian. Jika perangkat tidak dikalibrasi dengan benar atau tidak dalam pengaturan yang tepat, alat bisa menghasilkan pembacaan yang tidak akurat. Akibatnya, mekanik bisa salah membuat keputusan dan mengganti aki yang masih berfungsi. Jadi, lakukan uji beban pada setiap aki dengan melepaskan semua kabel yang melekat terlebih dahulu.



Keberadaan engineer di perusahaan startup teknologi sangat krusial demi kemudahan layanan terhadap customer yang menuntut kecepatan.

ENGINEER DI STARTUP LOGISTIK, MAHAL TETAPI...

Teks: **Abdul Wachid** / Foto: **On-Trucks**

Pada November 2019 lalu dalam sebuah acara diskusi di Jakarta, pendiri Lippo Group Mochtar Riady buka-bukaan mengenai kegagalan *e-commerce* MatahariMall.com yang tutup setahun sebelumnya. Ia menyebutkan kegagalan *startup* yang dibangunnya karena manajemen terlalu fokus pada sektor teknologi dan mengesampingkan posisi bisnis inti sebenarnya.

Terlebih saat itu MatahariMall.com pada awal berdirinya langsung merekrut sekitar 300 orang *engineer*. Strategi tersebut dinilainya menjadi *startup* hilang fokus, apakah sebenarnya MatahariMall.com sedang membangun toko di internet atau membangun pasar di internet? Padahal, menurutnya teknologi hanya salah satu fasilitas untuk menyampaikan isi produk.

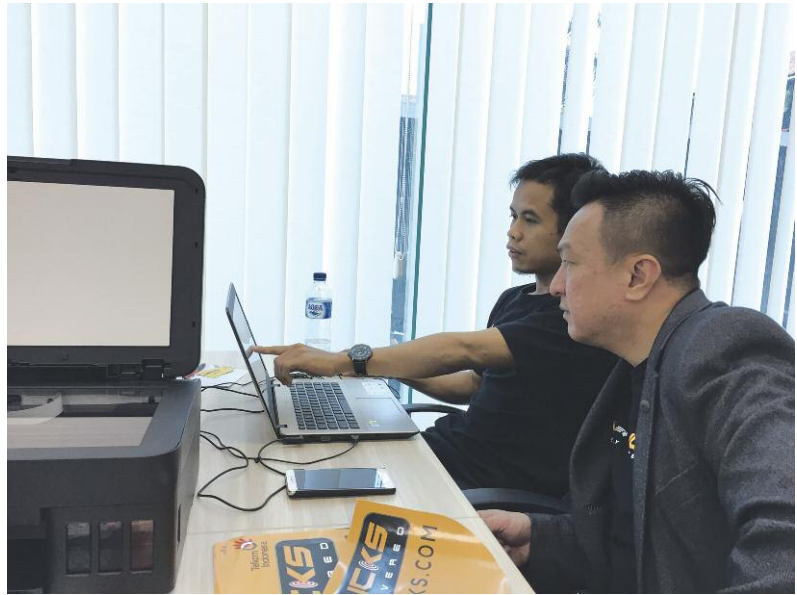
Sejak didirikan pada 2015, akhirnya MatahariMall.com dilebur ke dalam Matahari Departement Store. Kemudian, mereka melakukan *rebrand* sebagai Matahari.com pada akhir November 2019. Kosekuensi dari peleburan tersebut membuat Matahari.com hanya menawarkan produk-produk yang dijual di *offline store*, dari yang sebelumnya menawarkan beragam produk.

Belajar dari kasus tersebut, Reza Ananda, VP Business and Strategic Operations PT Phos Tekno Indonesia (On-Trucks) menilai keberadaan *engineer* di perusahaan *startup* teknologi sangat krusial demi kemudahan layanan terhadap customer yang menuntut kecepatan. Hal itu bisa terlihat dari lima besar perusahaan teknologi yang saat ini menguasai pasar Indonesia memiliki tim *engineer* yang solid.

Meski begitu, perlu ada sinergi antara penggunaan teknologi dengan produk yang ditawarkan. Misalnya, seorang *Chief Technology Officer* hendaknya berkolaborasi dengan *Product Manager*. Dengan demikian, ranah strategis dalam urusan teknis dapat terwujud dengan baik. "Pada intinya, *resource planning* harus disesuaikan dengan kebutuhan dan proyeksi pengembangan perusahaan sehingga tepat guna. Kami yakin bahwa apa yang terjadi pada MatahariMall.com saat ini akan menjadi pelajaran yang baik bagi banyak pihak," ujarnya.

Reza menjelaskan, mengawali bisnis pada 2016, tim *engineer* On-Trucks pada mulanya dialihdayakan ke pihak ketiga. Tim ini bertugas untuk mengembangkan sekaligus menciptakan aplikasi berikut sistem teknologinya. Peralihan ke tim *engineer* internal dimulai pada 2019 untuk mempermudah kontrol bisnis, terutama layanan ke pengguna jasa.

Selain itu, pembentukan tim *engineer* internal dilakukan mengingat kompetisi antar-*startup* logistik yang belakangan mulai ramai dengan kemunculan pemain baru. Meski beban anggaran perusahaan membengkak, kebutuhan tim *engineer* yang dikelola sendiri juga atas pertimbangan pelaku dan pengguna jasa logistik konvensional sudah melekat teknologi. Hal itu menjadi dasar utama bagi tim *engineer* untuk mengembangkan sistem yang disesuaikan dengan kebutuhan tim pengembangan produk, tim pemasaran, dan tim operasional.



Besarnya beban operasional startup dari sisi teknologi salah satunya dipengaruhi karena perusahaan harus menggaji tinggi para engineer.

“Jadi, sistemnya tidak hanya mengandalkan perspektif tim *engineer* dan *product manager*; tetapi juga disesuaikan dengan kebutuhan tim *operations* dan tim lapangan kita. Untuk melihat *gimana sih* transisi dari industrinya. Misalnya, soal DO (*delivery order*) *online* sudah diterima atau belum. Apakah pemilik manufaktur sudah siap,” katanya.



Reza Ananda

VP Business and Strategic Operations
On-Trucks



Terkait sektor logistik, On-Trucks menilai startup juga wajib memahami bahwa Indonesia secara geografis infrastruktur internetnya belum memadai dan merata di tiap daerah.

Lebih Efektif Gunakan *Engineer* Internal

Adanya tim *engineer* internal memudahkan *startup* logistik mengembangkan lini produk baru. Penerapan semua produk sistem diciptakan secara bertahap, menyesuaikan kemampuan dan kesiapan target pasar. Pada posisi ini peran *Chief Technology Officer* (CTO) dibutuhkan. Kedudukannya sebagai ahli teknologi yang bertanggung jawab pada pengelolaan tim *engineer*.

Seorang CTO dituntut tidak hanya menguasai teknis tapi juga perlu mampu melakukan negosiasi, dan aktif berinovasi. Setidaknya ada tiga tugas pokok CTO dalam *startup*. Pertama memastikan bahwa teknologi yang digunakan untuk produk atau layanan saat ini paling tepat secara teknis dan biaya. Kedua, merencanakan perubahan teknologi sehingga perusahaan tidak tertinggal gara-gara ketidakmampuan menguasai teknologi. Termasuk di dalamnya, memastikan ketersediaan tim *engineer* secara kuantitas dan kualitas. Terakhir, Berkerja sama dengan *Chief Operating Officer* (COO) untuk memastikan operasional perusahaan telah diterima pasar atau tidak.

"Peran CTO penting untuk membangun tim *engineer*. Strukturnya tidak harus gemuk, yang penting efisien dan produk teknologinya bisa diterima pasar. Karena *cost* membangun tim *engineer* berikut teknologinya pada umumnya bisa mencapai 55% dari keseluruhan total *cost*,"terang.



Besarnya beban operasional sisi teknologi *startup* salah satunya dipengaruhi upah tinggi para *engineer*. Tren industri yang serba teknologi berdampak pada pesatnya permintaan tenaga *engineer*. Itu berpengaruh pada standar gaji yang dipatok dari *engineer* pemula hingga profesional. Besar gaji para *engineer* berkisar pada Rp 6 juta per bulan untuk pemula, sedangkan untuk profesional bisa mencapai ratusan juta rupiah.

Pada tahap rekrutmen tim *engineer*, *startup* menerapkan kualifikasi khusus. Selain menguasai hal teknis dan cukup berpengalaman, kepribadian seorang *engineer* harus inklusif. Mereka bisa berkerja sama dengan tim lain dan tidak merasa paling punya peran sentral dalam berjalannya perusahaan.

On-Trucks membutuhkan waktu tiga bulan saat melakukan proses rekrutmen *engineer*. Dalam prosesnya, mereka menemukan fakta bahwa 80 persen calon *engineer* yang diuji ternyata tidak siap pakai. Mereka memiliki pengetahuan dasar *engineer* tetapi keahlian mereka belum siap pakai. Banyak juga calon *engineer* yang mematok gaji besar, padahal modal keahlian dan pengalaman masih minim.

Wajib Tepat Teknologi

Dalam sektor logistik, Reza menilai *startup* juga wajib memahami bahwa secara geografis infrastruktur internet Indonesia belum memadai dan merata. Oleh karena itu, memaksakan penerapan teknologi di pasar yang belum siap secara infrastruktur merupakan hal sia-sia. Faktanya, pengamatan On-Trucks banyak *startup* yang akhirnya memilih tutup karena terbebani pada sisi *engineer* dan teknologi.

"Saat ini kami terus melakukan harmonisasi dalam proses transisi dari logistik konvensional menjadi layanan logistik *full digital*. Masih banyak poin yang menjadi perhatian," tambahnya.

Terpenting bagi On-Trucks, lanjut Reza, secara bisnis perusahaan berjalan dengan sehat serta tidak melakukan strategi bakar uang demi mengerek valuasi perusahaannya menjadi tinggi. Kini, justru On-Trucks sedang membuka peluang investasi dan pendanaan kepada investor yang sepenuhnya akan digunakan hanya untuk pengembangan produk dan ekspansi ke seluruh Indonesia.



BOKS KATERING BANDARA

ACS Paling Aman dengan Emergency Kit Berlapis

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Kendaraan *airline catering services* (ACS) lebih familiar dengan nama truk boks katering. Kendaraan ini biasanya digunakan untuk mengangkut kudapan atau makanan yang akan dimasukkan ke pesawat ataupun kapal pesiar. Truk boks katering dilengkapi *loader* khusus untuk menjaga makanan tetap aman dan terlindung dari cuaca di luar ruangan saat truk menunggu waktu masuk area parkir pesawat. Setiap bandara memiliki aturan berapa lama bongkar muat seluruh makanan hingga selesai dimasukkan dan boks katering kembali ke sisi lintasan.

Setyo Udjang, Kepala Produk Khusus Karoseri Antika Raya, menjelaskan bahwa ACS adalah salah satu produk pengembangan mereka. "Produk ini menggunakan AC yang lebih besar karena volume boks yang lebih besar juga," kata Udjang

"ACS menggunakan material khusus untuk menjaga kondisi makanan tetap baik, karena makanan di pesawat adalah makanan mudah basi seperti nasi, mie, sayuran, dan ikan. Sebelum dimasukkan ke dalam boks,



Umumnya, boks katering bandara tidak memerlukan cat ulang karena lapisan luar sudah bisa langsung digunakan. Karoseri hanya perlu memasang logo klien.

"Material *polystyrene* ini harus impor. Kami mengukur dan memetakan kebutuhan bahan sesuai desain boks yang dipesan konsumen. Setelah itu, kami memesan material ke supplier. Waktu menunggu inilah yang paling lama dari seluruh proses pengerjaan boks katering. Selama menunggu kami mengerjakan sasis dan rangka-rangka boks serta komponen pendukung lain," kata Udjang



Jembatan dan lidah box sebagai penghubung box dan badan pesawat

makanan didinginkan terlebih dahulu di dapur perusahaan katering sampai suhu -3°C . Sebelum masuk ke kendaraan, boks harus dingin dulu pada suhu 5°C . Meskipun ada perbedaan, suhu di dalam boks tidak akan mengubah kondisi makanan. Setelah makanan dimasukkan ke pesawat, petugas kabin pesawat akan menyimpannya dulu di lemari pendingin hingga makanan siap disajikan ke penumpang," tutur Udjang menjelaskan.

Boks katering sudah dirancang untuk menjaga suhu tetap dingin meskipun keadaan di luar sangat panas. Bahan utama untuk boks katering adalah *polystyrene*. Material dibangun dari bahan kimia yang dipadatkan dengan tekanan sangat tinggi. Insulasi dari *extruded polystyrene foam* (XPS) berbentuk lembaran yang mampu menjaga suhu dan tidak mudah terkikis sehingga makanan tidak terpapar panas dari luar boks.



Dinding samping, atas dan kusen belakang menggunakan material *polystyrene*

Berikut beberapa bagian dari boks katering:

PLC

Seluruh fungsi dari boks katering diatur oleh *Programmable Logic Controller* (PLC). Sebuah komputer kecil dengan *built-in* sistem operasi khusus dan dioptimalkan untuk menangani rangkaian *task* masuk secara *real time*. PLC memiliki jalur input yang terhubung dengan sensor yang dipasang di beberapa titik di kendaraan dan perintah output terhubung ke efek atau reaksi sinyal untuk menjalankan tugas selanjutnya.

Panel control landing jack

Control landing jack ada di samping badan truk. "*Control landing jack* memiliki peralatan darurat yang bisa dipergunakan untuk membantu menurunkan boks jika ada masalah pada mesin truk. Pastikan area sekitar lokasi bebas dari orang-orang ekspedisi dan bagasi penumpang. Jadi, perlu diperhatikan dulu apakah ada orang yang berlalu lalang di sekitar boks. Kalau kondisi hujan, *landing jack* bisa dikontrol dari kabin," jelasnya.

Setelah semua *landing jack* turun dan menapak, operator di kabin memberi tanda kepada petugas di dalam boks. Petugas kemudian mulai mengarahkan teras untuk maju mendekati pintu pesawat. Setelah mendapatkan posisi yang pas dengan pintu, jembatan dipanjangkan. Petugas mulai membawa masuk troli berisi makanan dan membawa keluar troli kosong dari penerbangan sebelumnya. Jadi, kerja mereka efisien. Keluar atau masuk tetap membawa troli.

PTO

Gaya gerak dari PTO langsung terhubung dengan *propeller shaft*. PTO menggerakkan *gear pump*. Lalu oli dialirkan ke *valve*. Untuk tipe ini menggunakan *pressure* karena tenaga dorong lebih besar jika dibandingkan dengan tipe vakum. Jadi, pergerakan oli bisa menggunakan sistem manual dan elektrik. *Handle* PTO berada di kabin pengemudi.

Power pack

Power pack sebagai peralatan untuk darurat jika PTO gagal. *Power pack* bisa digunakan dalam keadaan darurat untuk menaikkan *landing jack*. *Power pack* memberikan gaya pada pompa oli dengan daya listrik dari aki. Perangkat ini memiliki fungsi yang sama dengan pompa oli yang digerakkan oleh PTO tetapi dalam skala kecil.

Counter balance hydraulics

Perangkat digunakan dalam sistem hidrolik yang bekerja dengan *running-away* atau beban yang ditanggihkan. Perangkat ini dirancang untuk membuat tekanan balik ke aktuator untuk mencegah tenaga yang berlebihan. *Counter balance* akan mengontrol aliran oli pada *pipeline* sehingga pergerakan hidrolik tetap halus

Ball valve control

Kran oli hidrolik berfungsi untuk mengalirkan oli ke *hand pump* atau *power pack* jika memang perangkat darurat dipilih. Selain itu, alat juga berfungsi untuk menahan oli agar tidak mengambil oli dari tangki ketika menggunakan *handpump* untuk menaikkan kaki.

Sekring pengaman

Sekring pengaman berada di kotak PLC. Alat ini berfungsi untuk mengamankan sirkuit dan perkabelan elektrik pada ACS.

Pressure switch

Perangkat ini untuk mengatur tekanan hidrolik yang diperbolehkan ketika beroperasi. Ada batas tekanan oli untuk gerakan boks naik dan turun.

Batang stabilizer

Batang pengaman yang berada di belakang *scissor box* katering, berguna untuk menstabilkan pergerakan boks naik turun dan kekokohan boks ketika posisi di atas.

Perangkat darurat (emergency)

"Kendaraan ini menggunakan sistem cadangan berlipat. Jika ada masalah pada tombol elektrik bisa gunakan *relay*. Jika *relay* bermasalah, bisa gunakan sistem manual. Jika manual tetap tidak bisa, gunakan *powerpack*. Jika masih bermasalah, paling terakhir bisa gunakan *handpump*. Jadi penanganan ketika *emergency* ada beberapa tahap," kata Udjang.

Jika ada masalah pada truk boks catering, sistem cadangan harus siap dengan tindakan pencegahan. "Jika boks masih menempel pada badan pesawat hingga melebihi waktu operasional, jadwal pesawat pun akan terganggu. Keterlambatan itu bisa didenda sampai puluhan juta rupiah. Pelatihan operator pada saat serah terima unit sangat penting. Untuk perawatan, perangkat *emergency* harus dijalankan minimal seminggu sekali. Di samping untuk mengetahui fungsionalitas truk, juga agar operator tidak lupa SOP," katanya

AC split

AC mampu mendinginkan ruangan boks hingga mencapai suhu yang diinginkan dalam waktu kurang lebih satu jam. AC pada tipe ini menggunakan kompresor yang dipasang pada mesin di bawah kabin. Pemasangan AC memerlukanudukan kompresor, *pulley* untuk as kruk tambahan dan *fanbelt*. Ada tipe boks catering yang menggunakan genset untuk menggerakkan kompresor. Keuntungannya ketika bongkar untuk mengisi makanan ke pesawat, mesin truk bisa dimatikan.



Batang stabilizer untuk pengaman ketika maintenance

Tangki oli hidrolis

Kapasitas tangki oli hidrolis 80 liter. Terdapat indikator pada tangki oli untuk melaporkan kondisi kekentalan oli. Warna hijau artinya masih normal dan warna kuning peringatan untuk ganti oli. Jika jarum menunjuk warna merah, artinya oli dan filter harus diganti.

Penahan scissor

Alat ini dipasang di dalam *cross-member* ketika perawatan truk. Penahan ini akan menjaga *scissor* pada ketinggian tertentu selama proses perawatan kendaraan. Meskipun sistem hidrolis dilepas, alat ini mampu menahan boks tidak turun.



Landing jack untuk kestabilan bongkar muat catering



IPMA 2020

TruckMagz kembali Raih Indonesia Print Media Awards

Teks: **Antonius Sulisty** / Foto: **Giovanni Versandi**



Serikat Perusahaan Pers (SPS) Pusat menggelar The 11th Indonesia Print Media Awards (IPMA) 2020. Acara puncak tahunan ini diselenggarakan sebagai penghargaan bagi insan media, khususnya para kreator sampul muka maupun konten di industri media cetak nasional. Sama halnya dengan tahun-tahun sebelumnya, penyelenggaraan IPMA 2020 juga dibarengi dengan penyelenggaraan The 9th Indonesia Inhouse Magazine Awards (InMA), The 7th Indonesia Young Readers Awards (IYRA), The 9th Indonesia Student Print Media Awards (ISPRIMA), serta The 6th Indonesia Media Research Awards & Summit (IMRAS).

Gelaran IPMA kali ini mengisyratkan pesan khusus kepada seluruh pelaku industri pers nasional bahwa kepercayaan publik terhadap media terutama media cetak harus terus dijaga dan ditingkatkan. Ketua Harian SPS Pusat, Januar Primadi Ruswita mengatakan bahwa saat ini media cetak terkena dampak disrupsi teknologi yang paling awal. "Terjadi perpindahan perilaku orang-orang dalam mencari informasi. Yang tadinya dari media cetak, dari media televisi, dari media radio, sekarang pindah ke media *online* dan media sosial. Kemudian juga, perilaku dari komunikasi pemasaran produk-produk komersial yang tadinya mengandalkan media *print*, radio, dan televisi, sekarang juga menggunakan media *online* dan media sosial," kata Januar di Kota Banjarmasin Kalimantan Selatan sebagai tempat penyerahan *awards* paling bergengsi bagi industri media cetak nasional tahun ini.

Januar menegaskan kepada para pelaku industri media cetak untuk tidak merasa pesimistis. "Setidaknya hal itu tidak menjadikan kita pesimistis menghadapi masa depan media ini. Keseriusan rekan-rekan menghadirkan produk-produk medianya bagi kami merupakan suatu yang luar biasa. Bagaimanapun media cetak yang sudah terverifikasi tentunya menjadi bagian dari penangkal informasi-imformasi *hoax* dan *fake news* yang berkembang saat ini," ujarnya.

Mesin pencari berita, kata Januar, terkadang dengan sistem algoritmanya yang tidak diketahui dapat mengambil konten-konten berita asal-asalan. "Memang ada konten berita yang benar yang dinotifikasikan kepada kita, tetapi banyak konten berita yang tidak benar juga. Media seperti yang kita kelola sekarang ini baik itu majalah atau *print* maupun media *online* yang sudah terverifikasi, kami harapkan menjadi *clearing house* dan *fake checker*. Dengan demikian media menjadi rujukan masyarakat untuk mencari kebenaran dari informasi tersebut," katanya.

SPS Dukung Penerbitan Buku

Pada gelaran IPMA tahun 2020, majalah **TruckMagz** kembali meraih penghargaan kategori Majalah Minat Khusus Terbaik IPMA 2020 di acara Awarding Night SPS yang diadakan SPS Pusat di Hotel Mercure Banjarmasin Kalimantan Selatan, Jumat (7/Feb/2020). Sebelumnya, **TruckMagz** sebagai media bisnis premium bulanan yang fokus mengulas industri truk dan logistik Indonesia, telah meraih penghargaan IPMA berturut-turut sejak 2015 hingga 2019.

Penghargaan Silver Winner IPMA ke-11 ini diberikan atas penilaian untuk edisi 58/April 2019 bertema e-Commerce Menembus Batas, yang diserahkan langsung oleh Ketua Harian SPS Pusat, Januar Primadi Ruswita kepada Pemimpin Redaksi **TruckMagz**. Beberapa media, seperti Majalah Trubus dan Mix Marketing & Communication juga menerima penghargaan IPMA 2020 untuk kategori yang sama.

Januar sangat mengapresiasi keikutsertaan seluruh media dalam acara yang mengusung tema besar "Kreasi yang Menginspirasi Negeri" ini. Media-media itu terus meningkatkan kualitas melalui berbagai kreativitas, termasuk peningkatan kualitas karya sampul muka maupun konten media cetak di seluruh Indonesia.

"SPS tentunya mengucapkan terima kasih kepada perusahaan-perusahaan yang sudah berkenan mengirimkan produk-produk medianya untuk diikutsertakan dalam *awarding* SPS tahun ini. Penjurian kami lakukan sekitar tiga bulan dan semoga ini menjadi inspirasi dan penyemangat, bahwa media cetak adalah salah satu bagian interaksi media untuk mencerdaskan kehidupan bangsa," ujar Januar.

Sementara itu, Ketua Bidang SPS Pusat, Irwa Rochimah Zarkasi menjelaskan bahwa penyelenggaraan IMRAS kali ini dikemas dengan format berbeda dibandingkan kegiatan sebelumnya. "Indonesia Media Research Awards and Summit atau IMRAS tahun ini diadakan dengan format berbeda dibandingkan tahun-tahun sebelumnya. Tahun-tahun sebelumnya kami memberikan kesempatan kepada para akademisi dan praktisi untuk memaparkan hasil penelitiannya, tahun ini kami memberikan kesempatan mereka untuk bisa menulis buku. SPS nanti akan membantu penerbitan bukunya," kata Irwa.

Irwa menambahkan, buku hasil penulisan dari para akademisi dan praktisi tadi diharapkan akan berguna bagi semua khalayak di industri pers nasional. "Kami berharap, buku tersebut akan berguna untuk rekan-rekan yang berkecimpung di dunia pers dan semua pihak yang *concern* terhadap industri pers di Indonesia. IMRAS sendiri merupakan salah satu bentuk *concern* SPS terhadap keberadaan akademisi dengan penelitian-penelitian yang ada dan berhubungan dengan industri pers," ujarnya.



Januar Primadi Ruswita. Ketua Harian SPS Pusat



Irwa Rochimah Zarkasi. Ketua Bidang SPS Pusat





Arek Pelabuhan Pasuruan (Arepas) Kapan pun Arepas Siap Bantu Sedulur!

Teks : Sigit Andriyono • Foto: Rohman/Dokumentasi Arepas

Sebuah organisasi komunitas lazimnya terbentuk atas dasar kesamaan dan kebersamaan. Bahkan, pada perkembangannya, asas yang muncul bisa lebih dalam lagi, persaudaraan. Jadi, tak perlu heran bila di kalangan pengemudi truk muncul istilah “sedulur” yang berarti “saudara”. Rasa persaudaraan ini juga yang menjadi asas dan tujuan utama komunitas Arepas (Arek Pelabuhan Pasuruan) yang didirikan pada 18 Agustus 2018.



Anggota Arepas berkomitmen untuk saling membantu jika ada rekan yang terlibat masalah dalam perjalanan. Sebagai salah satu perwujudannya, *basecamp* Arepas buka 24 jam dan siap membantu pengemudi yang memerlukan bantuan. Hebatnya, bantuan itu bukan hanya untuk anggota Arepas, melainkan juga untuk pengemudi anggota komunitas lain.

"Jika ada kecelakaan, kami siap membantu sampai selesai meskipun itu anggota komunitas lain. Kami di Arepas memiliki unit *storing* dan mekanik. Bagasi di kendaraan yang kami sediakan, sudah dilengkapi dengan peralatan dan *part* lengkap. Jadi, jika ada anggota atau nonanggota yang mengalami masalah di jalan, kami tawarkan bantuan. Jika pengemudi bersedia, tim Arepas meluncur ke lokasi. Divisi *Storing* wajib membantu anggota Arepas yang mengalami masalah di jalan. Sudah komitmen tim mekanik untuk mengatasi masalah truk anggota Arepas," tutur Edi Ikhwan, Ketua Arepas.

Untuk menjaga silaturahmi para sedulur, Arepas setiap bulan mengadakan acara *sharing* yang digelar di *basecamp*. "Kami setiap bulan berkumpul untuk mendengar keluhan dan pendapat dari anggota. Acara ini juga sebagai wadah untuk memberikan solusi dari masalah di komunitas. Selain itu, rapat laporan keuangan tiga bulan sekali, kami lakukan di rumah pengurus secara bergiliran," kata Edi menjelaskan.

Anggota Arepas tidak hanya ada di Kabupaten Pasuruan. Untuk mewadahi anggota di luar Kabupaten Pasuruan, pengurus membentuk koordinator wilayah (*korwil*). "Korwil ini juga memiliki pengurus. Rapat rutin jelas terpisah, *korwil* juga rapat dengan anggota di daerah mereka sendiri. Kesimpulan rapat di Arepas pusat akan diinformasikan ke grup pengurus sehingga semua pengurus pusat dan *korwil* bisa mengetahui hasilnya," kata Edi.



Mengembangkan diri

Arepa didirikan oleh sejumlah orang yang memiliki visi dan misi untuk mengembangkan paguyuban supir truk Pelabuhan Pasuruan. Mereka adalah orang-orang yang hidup dan bekerja di dalam pelabuhan. "Keseharian orang-orang ini bekerja untuk melayani muatan di internal pelabuhan. Kini anggota resmi Arepas sekitar 230 orang," ujar Edi.

Edi juga menjelaskan bahwa mereka memiliki keinginan yang sama yaitu memajukan paguyuban menjadi organisasi yang diakui secara nasional. Arepas harus mengembangkan diri serta memperbaiki internal komunitas. "Kami ingin menjadi organisasi atau komunitas resmi yang legal berdasarkan hukum karena lewat jalan itulah kami bisa mendapatkan anggota dari luar pelabuhan. Jika dulu namanya hanya Paguyuban Sopir Pelabuhan, setelah resmi menjadi Arepas. Kami menambahkan identitas Pasuruan dalam nama komunitas. Pergantian nama ini merupakan bagian dari prasyarat untuk legal. Nama komunitas harus ada kependekan atau singkatan. Kami pengurus inti rapat untuk mencari nama yang tepat dengan tetap membawa nama pelabuhan."

Perjalanan Arepas menuju organisasi resmi diawali pertemuan sepuluh anggota paguyuban pada 18 Agustus 2018. Kesepuluh orang itu, termasuk Edi Ikhwani, kemudian mendapat dukungan dari pekerja pelabuhan dan menjadi pengurus inti Arepas. Langkah berikutnya, Edi dan rekan-rekannya mengajukan surat permohonan legalitas kepada Kemenkumham pada 28 Desember 2019. Kabar baik bagi Arepas, komunitas pengemudi dari Pelabuhan Pasuruan ini dinyatakan legal pada 2 Januari 2019 di Jakarta. Hanya terselang kurang dari tiga bulan. Arepas mendeklarasikan diri untuk menunjukkan eksistensinya kepada masyarakat pada Maret 2019.

Setelah aspek legal tuntas, Arepas diharapkan dapat menjadi kebanggaan Kabupaten Pasuruan. "Menyandang nama Pasuruan, selain



untuk menunjukkan nama kota dan tempat sebagian besar anggota bekerja, Arepas diharapkan membanggakan orang-orang yang tinggal di Kabupaten Pasuruan. Diharapkan, masyarakat pun punya rasa memiliki Arepas karena nama daerahnya diabadikan untuk komunitas dengan visi dan misi yang mulia," harap Edi.

Langkah pengembangan tidak hanya dilakukan di internal, tetapi juga perluasan wilayah sesuai amanat Anggaran Dasar dan Anggaran Rumah Tangga Organisasi. "Sesuai dengan AD/ART dan anjuran dari Kemenkumham, kami ingin memiliki cabang di seluruh Indonesia. Sebagai grup yang sudah legal, Arepas bisa menerima anggota dari seluruh Indonesia dengan syarat memiliki e-KTP, minimal SIM A, dan Surat Keterangan Catatan Kepolisian," ujar dia.

Edi melanjutkan, "Bilamana ada informasi calon anggota yang berkelakuan tidak baik dari masyarakat, pengurus inti akan mempertimbangkan lagi kenaggotaannya. Kami akan periksa lebih lanjut. Kami selidiki dulu latar belakangnya. Jadi, kami tidak serta-merta menerima anggota. Pendaftar akan diterima jika pada formulir pendaftaran sudah mendapat stempel Arepas dan tanda tangan ketua. Pada saat proses menunggu inilah pengurus memeriksa latar belakang pendaftar dengan mengumpulkan informasi dari masyarakat. Kami juga melakukan survey ke lingkungan sekitar domisili calon anggota."



Mengenai identitas anggota Arepas dan paguyuban sopir truk pelabuhan, Edi menjelaskan tidak bisa melepas jati diri anggota yang dulunya sebagai transporter internal pelabuhan meskipun sudah berganti menjadi Arepas. "Orang-orang yang ada dalam Arepas ini awalnya adalah pekerja di pelabuhan. Sejatinya, paguyuban pelabuhan tidak bisa dimasuki orang yang aktivitasnya di luar pelabuhan. Pelabuhan didesain untuk menghidupi orang-orang di sekitar pelabuhan. Dalam perkembangannya kami juga membutuhkan anggota Arepas yang bekerja diluar pelabuhan. Kami akui jika suatu waktu, pelabuhan membutuhkan armada banyak dan mengambil dari anggota Arepas yang berada di luar pelabuhan. Namun, jika bicara mengenai pengangkutan di dalam pelabuhan, yang kami dahulukan adalah transporter di dalam pelabuhan. Intinya, kami melayani pelabuhan terlebih dahulu," tutur Edi.

Muatan Arepas berasal dari pengusaha di dalam pelabuhan. "Seperti halnya pengemudi di luar sana yang memiliki langganan, pengusaha di dalam pelabuhan juga punya langganan pengemudi dari paguyuban. Kami juga memiliki perusahaan ekspedisi untuk melayani kiriman barang jarak jauh, sedangkan untuk rute pendek di wilayah Jatim, rekan-rekan bisa berdiskusi langsung dengan pengusaha di pelabuhan."

"Arepas terbuka untuk anggota yang ingin memilih trayek sesuai keinginan, jika ingin rute pendek bisa bermitra dengan pengusaha di internal pelabuhan. Jika sedang ada kiriman barang besar-besaran, kadang-kadang kami juga meminta dukungan armada dari luar pelabuhan. Kami biasa meminta bantuan dari anggota korwil untuk mengirim barang ke luar pelabuhan," ujar Edi menambahkan.

Untuk sedulur dari komunitas lain, Arepas menyediakan muatan *balen* (muatan balik). "Muatan dalam kota dan internal pelabuhan sudah dikelola anggota Arepas. Untuk muatan dengan tujuan kota-kota yang jauh, biasa kami berikan kepada pengemudi yang meminta muatan *balen*. Misalnya Jateng, kami persilakan untuk tamu yang ingin pulang ke daerah membawa muatan *balen*. Selama masih di Jatim muatan akan dilayani Arepas. Jika anggota Arepas tidak menyanggupi, muatan akan diserahkan untuk pengemudi dari luar Arepas. Itu memang konsekuensi yang kami sepakati, agar tidak timbul kecemburuan dari anggota atau pengemudi di luar Arepas," katanya lagi.

Pasuruan termasuk salah satu daerah penyuplai ikan ke beberapa kota di Jatim. Muatan khas dari Arepas adalah kayu olahan, garam, dan ikan kering. Menurut Edi, pengiriman ikan segar biasanya dilakukan oleh armada sendiri – tidak menggunakan jasa angkutan umum. Ikan kering yang dibawa Arepas tersebar ke beberapa tujuan seperti Jakarta, Bandung, Yogyakarta, hingga Mataram. Angkutan kayu dilakukan hampir menyeluruh ke seluruh kota-kota di pulau Jawa, hingga Lombok,

Seperti halnya komunitas lain, untuk mendukung kegiatan Arepas, Edi memberlakukan iuran wajib dan iuran sosial. "Uang kas sudah dijelaskan di awal, ketika anggota mendaftar bersama ketentuan dan tata tertib yang tercantum dalam formulir tersebut. Nilai nominal iuran sosial tidak ditentukan. Semua anggota wajib membayar iuran setiap bulan, sedangkan iuran sosial tergantung pemanfaatannya. Biasanya, dana sosial kami keluarkan untuk anggota yang sakit atau kecelakaan dan memiliki kartu anggota," kata Edi. "Namun, anak dan istri anggota tidak termasuk dalam bantuan kami," katanya.





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

TATA MOTORS

PT. TATA MOTORS INDONESIA
Pondok Indah Office Tower 3
Floor 8 Suite 801A-B
Jl. Sultan Iskandar Muda Kav. V-TA, Pondok Pinang
Jakarta Selatan 12310
Telp. 021-2932 8041



FAW
PT Gaya Makmur Mobil
Jl. Lingkar Luar No.9, RT.14, Rw. Buaya,
Cengkareng, Kota Jakarta Barat, 11740
021-58300788

IVECO

IVECO
PT Chakra Jawa
Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 301
Jl. Cilandak KKO No. 1, Jakarta Selatan
Telp. 021 – 2997 6849



DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT
Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta
Telp. 021-3506138



PT HINO SALES MOTOR INDONESIA
Wisma Indomobil 2, Jl. MT. Haryono Kav.9, Jakarta
Telp. 021 8564570



VOLVO
PT Indotruck Utama
Jl. Raya Cakung Cilincing, Kav 3A Semper Timur,
Jakarta
Telp. 021 – 4412168



KORLANTAS POLRI
Jl. Letjen M.T Haryono No.37 – 36, Jakarta
Telp. 021 – 7989702



ALFI
Kantor Taman E3 Unit D3, Lantai 2
Jl. Dr. Ide Anak Agung Gede Agung, Jakarta 12950
Telp. 021-5795-6601



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



UD TRUCKS

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



KNKT
Jl. Medan Merdeka Timur No.5, Jakarta
Telp. 021 – 384 7601



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

ISUZU

ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA
Jl. Danau Sunter Utara Blok 0-3 Kav. 30, Sunter II,
Jakarta Utara
021 – 650 1000



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



MITSUBISHI MOTORS
Jl. Jenderal A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta
Telp. 021 – 4896108



PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Tbk
Jl. Rungkut Industri I Ruko SectionOne F7 - F11
Tenggilis Mejoyo, Surabaya
Jawa Timur, 60116



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



PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA
Jln. Letjend Sutoyo 110-112
Waru, Sidoarjo, Jawa Timur
Telp : 031-853166



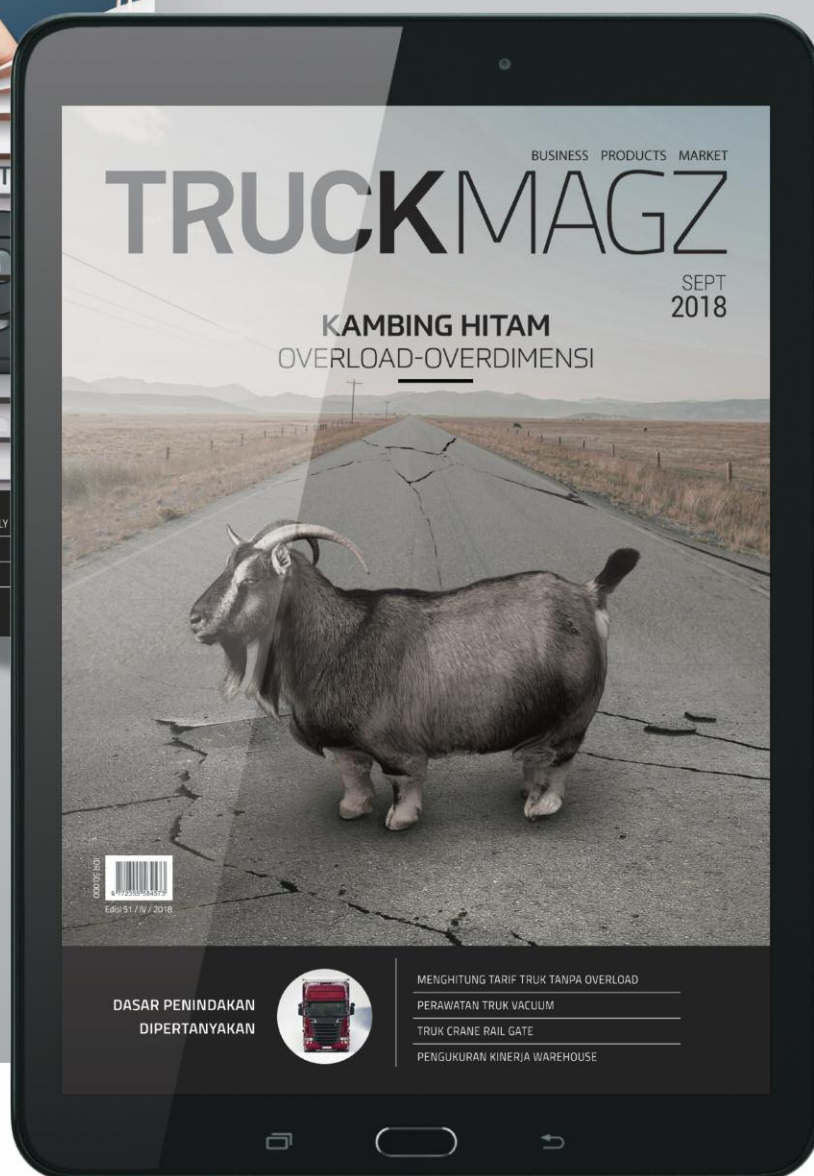
ANTILKA RAYA
Jl. Margomulyo Indah I No. 3-5, Surabaya 60186.
Telp. 031 7491818

GO DIGITAL!



SUBSCRIBE NOW!

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



**READ TRUCKMAGZ
ON YOUR GADGET**

www.truckmagz.com

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Komplek Ruko SectionOne Blok F7-F11 • Jl. Rungkut Industri I Kendangsari - Tenggilis Mejoyo, Surabaya
Kode Pos 60292 • Tlp. 031-9984-2822 • Email. info@truckmagz.com



**International Indonesia
Seafood & Meat Expo**
Focusing on Food Cold
Chain Technology
www.iism-expo.com

**BOOK
YOUR
SPACE
NOW**

Globalizing Indonesia's
Food Cold Chain Markets

23-25 September 2020 JIEXPO Kemayoran
Jakarta Indonesia

Organized by :



PT PELITA PROMO INTERNUSA
Perkomplekan Graha Kencana Blok CH
Jl. Raya Perjuangan No. 88 Kebon Jeruk
Jakarta 11530
Tel: (62) 21 5366 0804
Fax: (62) 21 5325 890
Email: sales@pelitapromo.com



[seafood.meat.expo](https://www.facebook.com/seafood.meat.expo)



[@iismexpo](https://www.instagram.com/iismexpo)