

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

JULY
2019

EMERGENCY

MENATA SISTEM MANAJEMEN LOGISTIK KEBENCANAAN

IDR 50.000



9 772355 584573

Edisi 61 / V / 2019

**PENERAPAN GMP
BAN VULKANISIR**



STRATEGI ATPM PERKUAT PASAR

GUNAKAN TRUK PENDINGIN, APA SAJA YANG HARUS DIPERHATIKAN

PERAWATAN TIE ROAD END

TIPS JAGA PERFORMA TRUK TRAILER



Indonesia Transport Supply Chain & Logistics

In-Conjunction with



Indonesia Trucks &
Commercial Vehicles

“
SHOWCASE,
LEARN,
NETWORK &
BE INSPIRED!
”

16-18
October
2019

HALL D
JAKARTA INTERNATIONAL EXPO

CONTACT US!

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

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

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

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

World Class Auto Show Series

the 27th GAIKINDO INDONESIA INTERNATIONAL AUTO SHOW

18-28
JULY 2019
ICE - BSD CITY

FUTURE
IN MOTION



Presenting
300+ Brands



10 Commercial Vehicles & Carrosseries



Hundreds of Supporting Industry Brands



20 Passenger Car Brands



11 Motorcycle Brands

www.indonesiaautoshow.com

#GIIAS2019

proud exhibitors



Update June 2019

Also participated by hundreds of brands from automotive supporting industry

for more information:



Driven with Passion by:

Host:



Organizer:



Member of:



Media Partner:

TRUCKMAGZ



Menata Sistem Manajemen Logistik Kebencanaan

Indonesia secara geografis berada dalam kawasan rawan bencana alam, seperti gempa bumi, erupsi gunung berapi, termasuk tsunami. Berdasarkan data Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), sekitar 2.175 bencana nasional telah terjadi setiap tahunnya yang disebabkan oleh faktor alam, faktor nonalam maupun faktor manusia. Dalam konteks ini, berbagai jenis bencana perlu dikelola dengan pendekatan solusi yang berbeda, dan logistik merupakan unsur terpenting dalam setiap upaya penanganan bantuan kemanusiaan. Namun di sisi lain, logistik juga menjadi aktivitas yang paling mahal dari setiap bantuan kemanusiaan. Sehingga Indonesia harus membangun *master plan* logistik kemanusiaan guna mengelola sistem manajemen logistik kebencanaan yang lebih baik, mulai dari prabencana hingga pasca-bencana.

Logistik kebencanaan atau *humanitarian logistics* dalam perspektif *supply chain* mencakup tiga komponen penting di dalamnya, yakni perencanaan, pencarian pasokan, dan logistik sebagai bagian dari rantai pasokan. Dalam hal ini, logistik kebencanaan merupakan kegiatan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian aliran bantuan kemanusiaan secara efisien serta hemat biaya, termasuk penyimpanan bantuan kemanusiaan yang mengacu pada konsep 'Tujuh Tepat', yaitu tepat jenis bantuan barang, tepat kuantitas, tepat kualitas, tepat waktu, tepat sasaran, tepat biaya, dan tepat pelaporan.

Pemerintah Indonesia memang telah mengalokasikan dana untuk penanggulangan bencana alam (*pooling fund*) sebesar Rp 1 triliun, yang dikelola khusus untuk kegiatan tanggap darurat, rehabilitasi dan rekonstruksi akibat bencana alam. Meski demikian, para pelaku logistik nasional masih melihat *awareness* terhadap urgensi dalam hal menangani logistik kebencanaan di Indonesia masih rendah terutama dari sisi regulasi dan SDM di internal *stakeholder* terkait. Dari sisi legitimasi dan legal formal terkait logistik kebencanaan, Indonesia belum kuat meski telah ada BNPB sebagai *leading sector* yang salah satu tugasnya mengelola logistik kebencanaan. Padahal *stakeholder* terkait lainnya sangat diperlukan karena hampir tidak mungkin penanganan kebencanaan nasional dilakukan hanya oleh BNPB tanpa melibatkan institusi terkait kebencanaan nasional yang lain.

Mengingat potensi terjadinya bencana alam di Indonesia sangat tinggi, pemerintah diharapkan segera membuat *master plan* sistem logistik kebencanaan nasional, dibarengi dengan satu platform berbasis regulasi yang memiliki kewenangan kuat untuk berkoordinasi dan menggerakkan semua pihak dalam penanggulangan kebencanaan skala nasional termasuk logistik kebencanaan di dalamnya.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Antonius Sulistyono

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
031 85 58 16 99
www.truckmagz.com



Cover

MENATA SISTEM MANAJEMEN LOGISTIK KEBENCANAAN / 61

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #61

Laporan Utama

- 06 INDONESIA PERLU MANAJEMEN LOGISTIK KEBENCANAAN
- 10 HUMANITARIAN LOGISTICS DALAM PERSPEKTIF SUPPLY CHAIN
- 14 LOGISTIK KEMANUSIAAN
- 18 PENGELOLAAN LOGISTIK BENCANA
- 22 PERLU SDM YANG MAMPU KELOLA LOGISTIK KEMANUSIAAN

Liputan Khusus

- 26 MANAJEMEN GUDANG DALAM LOGISTIK KEBENCANAAN
- 30 PENERAPAN GMP BAN VULKANISIR
- 34 GENCAR SOSIALISASI GMP KE DAERAH
- 38 STRATEGI PERKUAT PASAR
- 42 RANTAI PASOKAN KEMANUSIAAN
- 48 YOHANNES ROCKY
- 52 UPDATE (JANUARI - MEI 2019)
- 52 TUJUH PRODUK BARU TATA MOTOR
- 54 BLACKVUE
- 56 INDEKS HARGA TRUK BEKAS
- 62 GUNAKAN TRUK BERPENDINGIN, APA YANG HARUS DIPERHATIKAN?
- 66 PERAWATAN TIE ROD END
- 70 TIPS JAGA PERFORMA TRUK TRAILER
- 76 DELAPAN KESALAHAN MEMILIH TRUK BOKS

Market Review

Rantai Pasok

Leader interview

Data Gaikindo

ATPM Update

Info Produk

Bursa Truk

Tips & Trik

Spesial Truk

Variasi

Komunitas

- 80 HOOKLIFT TRUK SERBAGUNA
- 84 MENGENAL BAN SNI & ATURANNYA
- 88 MOJOSARI TRUCK LOVERS

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PETEMON GRAFIKA

Ruko Niaga Sentosa Kav. 3
Jln. Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo
Tlp. 031-85581699 Email. info@truckmagz.com

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



INDONESIA PERLU MANAJEMEN LOGISTIK KEBENCANAAN

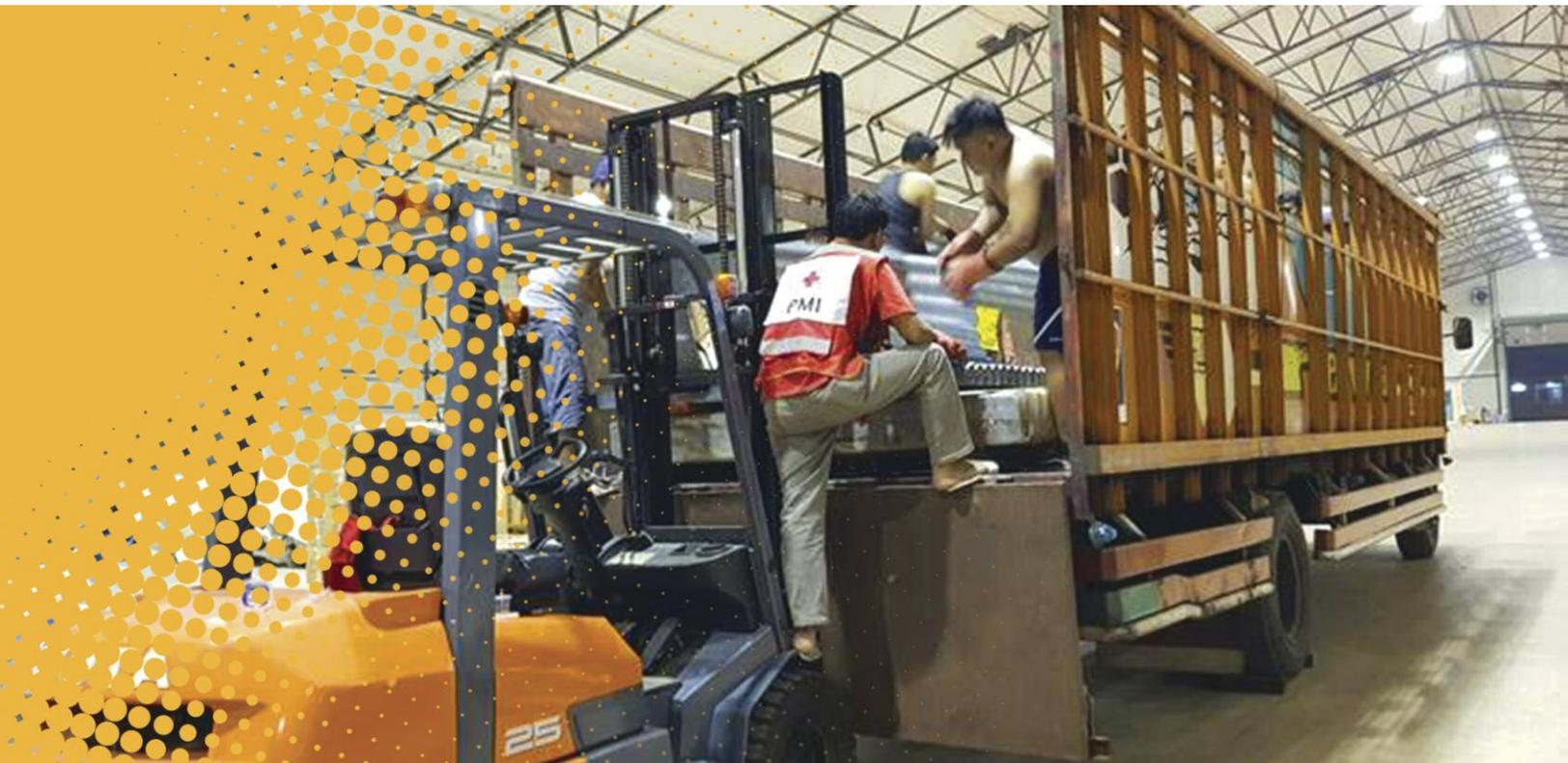
Teks: Antonius Sulistyono / Foto: PMI Pusat

Indonesia secara geografis terletak di wilayah *ring of fire* yang rawan bencana alam, seperti gempa bumi dan erupsi gunung berapi. Bahkan bencana alam lainnya, seperti banjir, tanah longsor, tsunami, kebakaran hutan, kekeringan, dan angin puting beliung kerap menghampiri Indonesia. Berdasarkan data Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), tidak kurang dari 2.175 bencana nasional telah terjadi setiap tahunnya. BNPB mendefinisikan bencana ini sebagai peristiwa atau rangkaian peristiwa yang mengancam dan mengganggu kehidupan dan penghidupan masyarakat, yang disebabkan oleh faktor alam, faktor nonalam maupun faktor manusia sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda, serta dampak psikologis.

Bencana alam yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa 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 bencana sosial merupakan bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang diakibatkan oleh manusia yang meliputi konflik sosial antarkelompok atau antarkomunitas masyarakat, dan teror.

“Jenis bencana yang berpotensi terjadi di Indonesia antara lain gempa bumi, letusan gunung api, tsunami, tanah longsor, banjir, banjir bandang, kekeringan, kebakaran, kebakaran hutan, angin puting beliung, gelombang pasang, abrasi, kecelakaan transportasi, kecelakaan industri, kejadian luar biasa, konflik sosial, aksi teror, dan sabotase,” kata Zaroni, Konsultan Senior Supply Chain Indonesia (SCI).

Menurut Zaroni, pengelolaan bencana dilakukan pada berbagai kondisi sesuai dengan waktu atau fase penanggulangan bencana. Mulai dari kesiapsiagaan (*emergency preparedness*), tanggap darurat (*emergency*), rehabilitasi (*rehabilitation*), dan pembangunan (*development*). “Kita memerlukan sistem manajemen logistik kebencanaan untuk memastikan proses logistik berjalan efektif dan efisien dalam penanggulangan bencana di Indonesia,” ujarnya menambahkan.



Sementara itu, Anggota Tim Ahli Klaster Logistik Nasional Bidang Kebencanaan BNPB, Nofrisel mengatakan, Indonesia adalah negara yang sangat rawan dengan bencana terutama gempa bumi maupun banjir. Ketika peristiwa itu terjadi biasanya yang menjadi persoalan adalah, bagaimana memberikan bantuan secepatnya kepada para korban ataupun menyelamatkan para korban.

“Dalam konteks logistik kemanusiaan atau *humanitarian logistics*, melibatkan pemberian hak pasokan kepada orang yang tepat, di tempat yang tepat, di waktu yang tepat, dan dalam jumlah yang tepat. Itu sebenarnya yang menjadi perhatian dari *humanitarian logistics*. Kebetulan beberapa kali saya pernah terlibat dalam penanganan korban bencana tsunami di Aceh, di Padang, dan Yogyakarta. Berdasarkan pengalaman-pengalaman itu, kami melihat bahwa ternyata di Indonesia perlu dilakukan pembenahan terhadap sistem logistik kebencanaan nasional. Pada waktu di Aceh itu belum ada, setelah itu baru pemerintah membentuk logistik kebencanaan nasional melalui BNPB yang sekarang, dan itu terus dilakukan pembenahan,” ujar Nofrisel.

Dalam operasi bantuan darurat, menurut Nofrisel, logistik diperlukan untuk mendukung organisasi dan implementasi operasi respons di Indonesia guna memastikan ketepatan waktu dan efisiensi. Selain itu, lanjutnya, memobilisasi staf, peralatan dan barang dari organisasi bantuan kemanusiaan, evakuasi korban cedera atau pemukiman kembali yang terkena dampak langsung bencana, membutuhkan sistem logistik untuk memaksimalkan efektivitas. “Maka selalu *emergency cycle*-nya itu adalah, ada *response* (pencarian dan penyelamatan, penilaian kebutuhan, mobilisasi sumberdaya, bantuan), ada *recovery* (membangun kembali dan rekonstruksi), ada mitigasi, dan ada *preparedness* (memantau peristiwa, peramalan, penimbunan, perencanaan yang memungkinkan, dan penilaian kapasitas logistik). Selalu begitu,” katanya.

Manajemen Logistik Bencana

Bencana dan tindakan destruktif menuntut upaya logistik yang lebih tinggi dalam hal pengetahuan dan biaya karena kejadian bencana mendadak memerlukan respons yang sangat cepat di daerah-daerah yang hancur. Berbagai jenis bencana perlu dikelola dengan cara pendekatan solusi yang berbeda. "Logistik adalah unsur yang paling penting dalam setiap upaya bantuan kemanusiaan, dan bagaimana cara kita mengelola logistik bantuan kemanusiaan akan menentukan apakah operasi penanggulangan bencana tersebut sukses atau gagal. Namun demikian, logistik juga menjadi aktivitas yang paling mahal dari setiap bantuan kemanusiaan. Berdasarkan studi, diperkirakan bahwa biaya logistik untuk penanggulangan bencana sekitar 80 persen dari total biaya dalam bantuan kemanusiaan," kata Zaroni.

Zaroni menjelaskan, sistem manajemen logistik kebencanaan untuk penanggulangan bencana merupakan suatu sistem yang memenuhi beberapa persyaratan. Pertama, dukungan bantuan kemanusiaan yang dibutuhkan harus berpusat pada kapasitas dan strategi bertahan hidup secara bermartabat bagi setiap orang yang dilakukan secara tepat waktu, tepat tempat, tepat jumlah, tepat kualitas, tepat kebutuhan, dan tepat sasaran, berdasarkan skala prioritas dan standar pelayanan. Kedua, penggunaan moda transportasi baik melalui darat, laut, sungai, danau, maupun udara secara efisien dan efektif. Ketiga, distribusi bantuan kemanusiaan dilakukan secara efektif dengan mengatasi



berbagai keterbatasan transportasi, penyebaran kejadian, dan keterisolasian ketika terjadi bencana, dengan melakukan koordinasi untuk penggunaan alat transportasi yang terbatas. Keempat, perencanaan kebutuhan, pengadaan, penyimpanan, dan pendistribusian sampai dengan pertanggungjawaban bantuan kemanusiaan kepada yang terkena bencana perlu memperhatikan dinamika masyarakat terdampak bencana. Kelima, memanfaatkan bantuan dan berkoordinasi dengan militer, kepolisian, sektor usaha, lembaga swadaya masyarakat, dan instansi terkait lainnya baik dari dalam maupun luar negeri.

“Faktor utama yang dapat mendukung berjalannya sistem logistik kebencanaan untuk penanggulangan bencana adalah kemampuan infrastruktur, ketersediaan, dan jumlah alat transportasi penanggulangan bencana baik secara nasional, regional, lokal maupun setempat. Efektivitas sistem logistik bantuan kemanusiaan ini sangat dipengaruhi oleh sistem informasi dan pengendaliannya,” kata Zaroni.

Dalam konteks logistik kemanusiaan atau *humanitarian logistics*, operasional logistik memang memerlukan dukungan pendanaan yang mencukupi. Sumber pendanaan ini berasal dari Pemerintah (APBN/APBD), partisipasi masyarakat, dan dunia usaha. “Berapa anggaran biaya logistik yang ideal? Ini bergantung pada perencanaan kebutuhan penanggulangan

bencana, mulai dari prabencana, tanggap darurat, rehabilitasi, dan rekonstruksi. Pengadaan bantuan kemanusiaan sebaiknya dilakukan secara cermat, tidak hanya bersumber dari APBN, namun perlu melibatkan dunia usaha dan masyarakat secara luas. Kepedulian dan antusias dunia usaha dan masyarakat untuk berkontribusi dalam pemberian bantuan kemanusiaan pada saat bencana perlu dikelola dengan baik,” ujar Zaroni. Ia menambahkan, pengumpulan bantuan kemanusiaan dari dunia usaha dan masyarakat dapat dilakukan setiap hari, sepanjang tahun. “Tidak hanya sporadis ketika bencana terjadi. Penentuan jenis bantuan kemanusiaan dan standardisasi kemasan perlu disampaikan kepada donor dan masyarakat luas,” imbuhnya.

Guna memudahkan pengumpulan bantuan kemanusiaan dari masyarakat, menurut Zaroni, perlu disiapkan *drop center* atau tempat penerimaan donasi bantuan kemanusiaan. BNPB dapat bekerja sama dengan kantor pos untuk penerimaan pengiriman bantuan kemanusiaan. Jaringan kantor pos yang luas dan tersebar di seluruh Indonesia akan memudahkan masyarakat dalam mengirim bantuan kemanusiaan ke alamat pos komando penanggulangan bencana. “Pengomunikasian jenis bantuan kemanusiaan yang tepat sesuai karakteristik bencana perlu disampaikan ke masyarakat agar pemberian donasi bantuan kemanusiaan sesuai kebutuhan. Demikian pula standar kemasan bantuan kemanusiaan, selain kemasan yang cukup kuat untuk melindungi isi bantuan kemanusiaan, juga standar kemasan akan dapat memudahkan dalam penanganan proses logistik pada saat transportasi, bongkar muat, maupun penyimpanan,” kata Zaroni.



HUMANITARIAN LOGISTICS DALAM PERSPEKTIF SUPPLY CHAIN

Kendalikan Aliran Bantuan secara Efisien dan Hemat Biaya

Teks: Antonius Sulistyó / Foto: PMI & BNPB

Rantai pasokan kemanusiaan atau *humanitarian supply chain* sangat kompleks, karena melibatkan banyak pihak. Siklus rantai pasokan ini mulai dari perencanaan dan penilaian kebutuhan bantuan kemanusiaan, pengadaan (*procurement*), pergudangan dan persediaan, transportasi, manajemen kendaraan, rantai pendingin (*cold chain*), *customs*, distribusi, dan evaluasi serta pengawasan. Tujuannya untuk mengisi stok di gudang penyimpanan dan memenuhi kebutuhan dalam rangka penanggulangan bencana. Dalam hal ini evaluasi dan pengawasan perlu dilakukan untuk memastikan kelancaran arus bantuan kemanusiaan, informasi, dan keuangan yang merupakan tiga pilar penting dalam setiap proses manajemen rantai pasokan.

Menurut Konsultan Senior Supply Chain Indonesia (SCI), Zaroni, ada tiga komponen penting dalam rantai pasokan kemanusiaan. Pertama adalah perencanaan (*planning*) yang dapat didefinisikan sebagai menerjemahkan persyaratan program ke dalam perencanaan logistik, dan mencakup pengembangan strategi untuk memilih dan mengelola sumber daya yang diperlukan untuk memantau efisiensi rantai pasokan. Kemudian pencarian pasokan (*sourcing*) yang mengacu pada proses mengidentifikasi sumber pasokan yang dapat memenuhi kebutuhan organisasi segera dan masa depan untuk barang dan jasa. Dalam situasi darurat, kebutuhan mendesak akan menjadi pertimbangan prioritas.

Terakhir adalah logistik sebagai bagian dari rantai pasokan. "Ini berkaitan dengan bahan fisik dan arus informasi dari bahan mentah ke tujuan akhir dari produk jadi. Penekanan utama sekarang ditempatkan pada pentingnya informasi serta arus fisik. Faktor tambahan dan sangat relevan adalah bahwa logistik terbalik, aliran produk dan kemasan kembali melalui sistem," kata Zaroni. Rantai pasokan yang sukses, kata Zaroni, adalah rantai pasokan secara efisien dan efektif serta menekankan peran informasi dalam mencapai ini. "Rantai pasokan yang efisien memastikan bahwa waktu dan sumber daya tidak terbuang sia-sia. Sementara rantai pasokan yang efektif adalah salah satu yang mencapai tujuan yang diinginkan," ujarnya.



Prasinta Dewi

Direktur Logistik BNPB

Senada dengan Zaroni, Direktur Logistik Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), Prasinta Dewi mengatakan bahwa logistik kemanusiaan merupakan kegiatan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian aliran bantuan kemanusiaan secara efisien serta hemat biaya, dan penyimpanan bantuan kemanusiaan. "Serta informasi terkait, dari titik asal ke titik konsumsi untuk tujuan mengurangi penderitaan korban bencana," ujar Prasinta menambahkan.

Manajemen rantai pasokan kemanusiaan menurut Van Wassenhove (2006), memiliki fokus pada tiga dari empat siklus manajemen bencana. Pertama, tahap *preparation* atau persiapan. Tahap ini mengacu pada berbagai operasi yang terjadi sebelum bencana (prabencana) terjadi. Fase ini sangat penting karena kegiatan pada fase ini adalah pengembangan desain jaringan fisik rantai pasokan, informasi dan sistem teknologi komunikasi, dan dasar untuk kolaborasi dengan *stakeholder* terkait. "Pada tahap prabencana ini perlu disiapkan sistem manajemen penanggulangan

bencana yang efektif. Upaya penanggulangan bencana memerlukan sistem manajemen logistik untuk mendistribusikan bantuan kemanusiaan dan peralatan penanggulangan bencana," kata Zaroni.

Kedua, tahap respons yang mengacu pada berbagai operasi yang langsung dilaksanakan setelah bencana terjadi. Kegiatan utama dari fase ini adalah mengaktifkan jaringan rantai pasokan sementara untuk merespons bencana, dan memberikan layanan dasar dan pengiriman bantuan kemanusiaan dalam jumlah besar ke posko layanan bantuan kemanusiaan. Terakhir adalah tahap rekonstruksi. Tahap ini mengacu pada operasi setelah terjadinya bencana. Ini melibatkan rehabilitasi, dan tahap ini bertujuan untuk mengatasi masalah dari perspektif jangka panjang. "Dari perspektif logistik kemanusiaan, perencanaan logistik untuk keputusan operasional meliputi apa yang harus dibagikan? Di mana harus didistribusikan? Kapan harus didistribusikan?" ujar Zaroni.

Prasinta menambahkan bahwa manajemen bencana sering digambarkan sebagai proses yang terdiri dari beberapa tahap. "Tahapan tersebut, yaitu mitigasi, persiapan, respons, dan rekonstruksi. Keempat tahapan ini merupakan siklus manajemen bencana yang fokus pada logistik dan manajemen rantai pasokan. Proses yang melibatkan logistik terutama menyangkut persiapan, respons, dan rekonstruksi secara bersama-sama merupakan aliran logistik kemanusiaan," kata Prasinta.

Saat merancang dan mengimplementasikan logistik kemanusiaan, menurut Zaroni, ada empat opsi penting untuk memenuhi kebutuhan penerima manfaat, yakni pengiriman langsung, pemberian layanan, pengiriman secara terus-menerus (*pipeline*), dan pengiriman satu kali. "Pengiriman langsung, ketika Anda mendistribusikan bantuan kemanusiaan secara langsung ke penerima manfaat. Misalnya, pengiriman barang-barang perlindungan. Pemberian layanan, ketika Anda memberikan layanan kepada penerima manfaat. Misalnya, penyediaan

layanan kesehatan atau konseling sosial). Pengiriman secara terus-menerus, bila Anda menyediakan barang bantuan terus-menerus secara teratur dan dilakukan secara berulang. Misalnya, makanan yang dipasok secara triwulanan atau paket higienis yang dipasok setiap bulan. Pengiriman satu kali, bila Anda hanya menyediakan satu kali kepada penerima manfaat. Pola ini cukup umum dalam keadaan darurat. Misalnya, menyediakan tenda setelah bencana alam," urai Zaroni.

Zaroni mengatakan, jenis pengiriman dan opsi frekuensi pengi-

riman tidak saling eksklusif. "Anda dapat melakukan pengiriman langsung satu kali barang-barang perlindungan seperti tenda. Selain itu, pilihan opsi pengiriman sangat dipengaruhi oleh jenis bantuan kemanusiaan yang akan didistribusikan. Misalnya, Anda tidak bisa memasukkan tenda ke dalam sistem pengiriman terus-menerus, karena ini adalah barang dengan masa hidup yang relatif lama dan tempat penampungan sementara di mana solusi berkelanjutan harus ditemukan setelah fase darurat awal," katanya.

'Tujuh Tepat' Sasaran

Logistik berperan penting dalam setiap fase penanggulangan bencana. Dampak korban bencana seringkali semakin parah bila manajemen logistik tidak cukup efektif untuk secara cepat dan tepat menanggulangi bencana. Ketika bencana terjadi diperlukan tanggap darurat. Logistik bencana akan memastikan distribusi bantuan kemanusiaan dan peralatan dapat menjangkau secara cepat ke sasaran.

"Tentu sangat penting, dalam hal ini, sistem manajemen logistik bantuan kemanusiaan berperan penting untuk memastikan kelancaran distribusi bantuan kemanusiaan dari gudang BNPB dan para donor dapat diterima dengan baik ke lokasi pengungsi atau penduduk terdampak bencana. Penyiapan dan pengelolaan gudang darurat pada saat tanggap darurat perlu dilakukan segera di lokasi terdekat dan aman dari ancaman bencana. Gudang darurat ini disiapkan dan dikelola dengan tetap mempertimbangkan desain dan tata cara pergudangan, seperti penerimaan barang, penempatan, penyimpanan, pengambilan,

pengepakan, pengeluaran, *layout*, dan alur pergerakan barang. Kerja sama antar-semua komponen bangsa, utamanya pemerintah, masyarakat, dan dunia usaha untuk kesiapsiagaan, tanggap darurat, dan upaya melakukan rekonstruksi dan rehabilitasi pascabencana, akan menghasilkan bangsa yang tangguh dalam penanggulangan bencana," kata Prasinta.

Sementara itu menurut Zaroni, logistik berperan penting dalam setiap fase penanggulangan bencana. "Dampak korban bencana seringkali semakin parah bila manajemen logistik tidak cukup efektif untuk secara cepat dan tepat menanggulangi bencana. Logistik memiliki peran penting dalam upaya penanggulangan bencana terutama pada saat prabencana, kesiapsiagaan, dan respons penanganan bencana, yang dapat memastikan 'Tujuh Tepat', yaitu tepat jenis bantuan barang, tepat kuantitas, tepat kualitas, tepat waktu, tepat sasaran, tepat biaya, dan tepat pelaporan. Pengelolaan logistik yang efektif, efisien, dan andal menjadi faktor penting dalam penanggulangan bencana.," kata Zaroni.

Menurut Zaroni, ada beberapa hal yang perlu di perhatikan agar ‘Tujuh Tepat’ sasaran logistik terpenuhi secara inklusif. Prinsip-prinsip untuk dipenuhi dalam memastikan ‘Tujuh Tepat’ sasaran yang inklusif, adalah sebagai berikut.

1 Data terpilah. Misalnya pada sasaran yang tepat, jenis bantuan yang tepat, dan jumlah yang tepat. Untuk memastikan sasaran, jenis bantuan dan jumlah tersebut tepat: tim logistik harus memiliki data yang terpilah menurut gender, usia, dan disabilitas. Data terpilah tersebut sangat erat kaitannya jika dihubungkan dengan kebutuhan gizi bagi penduduk, terutama untuk kelompok masyarakat yang berisiko tinggi. Kebutuhan gizi ibu hamil dan menyusui tentu berbeda dengan yang tidak hamil dan menyusui, Kebutuhan gizi untuk anak usia 6-24 bulan dan lansia juga sangatlah berbeda, termasuk jika ada anggota keluarga memiliki kerentanan untuk makanan jenis tertentu. Lebih lanjut kebutuhan spesifik terkait kebutuhan gizi umum untuk bayi, balita, usia lanjut, orang dengan HIV dan penyandang disabilitas.

2 Aksesibilitas. Penyediaan bantuan kemanusiaan dirancang agar dapat diakses oleh seluruh masyarakat terdampak dengan memikirkan kemampuan dan hambatan setiap orang untuk mengakses. Aksesibilitas mencakup fisik dan non-fisik. Aksesibilitas bersifat fisik misalnya toilet akses, fasilitas kesehatan akses, dll.). Aksesibilitas nonfisik dapat berupa penyediaan informasi tentang bantuan yang dapat mencapai dan dimengerti oleh semua masyarakat terdampak dengan mempertimbangkan hambatan fungsinya, misalnya hambatan pendengaran dan penglihatan.

3 Partisipasi. Dalam pengelolaan logistik dari hulu hingga hilir, partisipasi masyarakat sangat penting, terutama kelompok masyarakat yang berisiko paling tinggi terkena dampak bencana, untuk mengambil peran dalam perencanaan dan terlibat dalam pengambilan keputusan terutama yang langsung terkait dengan mereka, misalnya cara menyampaikan informasi atau pun jenis bantuan yang tepat untuk kebutuhan spesifik kelompok masyarakat seperti lansia, bayi, penyandang disabilitas dll. Selain terlibat dalam perencanaan logistik, masyarakat terdampak pun dapat secara langsung menjadi responder pada komunitasnya dan memberikan masukan melalui mekanisme umpan balik yang dapat diakses oleh semua masyarakat.

4 Peningkatan kapasitas. Seringkali masyarakat terdampak tidak dapat berpartisipasi dalam pengelolaan logistik karena belum adanya pengetahuan tentang bagian apa dan bagaimana mereka dapat terlibat. Peningkatan kapasitas masyarakat dapat membantu responder untuk merencanakan hingga mendistribusikan bantuan.

5 Prioritas perlindungan. Dalam situasi bencana masyarakat paling berisiko terdampak adalah lansia, orang sakit, ibu hamil dan menyusui, penyandang disabilitas, dan anak. Mereka adalah kelompok masyarakat yang paling penting mendapatkan prioritas perlindungan dalam hal keselamatan, keamanan, dan pemenuhan hak dasar. Perlindungan dan pemenuhan kebutuhan mereka dapat secara tepat diberikan bukan hanya dengan adanya perhatian dari responder tetapi dengan memenuhi keempat prinsip tersebut.

New truck brand of MAN and SINOTRUK

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



C7H 50.430 8x4



C7H 40.390 6x4





LOGISTIK KEMANUSIAAN

Terkendala Koordinasi antar-Institusi

Teks: Antonius Sulistyو / Foto: Giovanni Versandi

PERGUDANGAN



PELABUHAN



BANDARA



Misi utama logistik kemanusiaan adalah menyediakan bantuan kemanusiaan secara cepat dan tepat dalam penanggulangan bencana. Cepat menjangkau sasaran penerima ke lokasi terdampak bencana. Tepat waktu sesuai kebutuhan tanggap darurat untuk meminimalkan korban jiwa dan kerugian. Logistik kemanusiaan menghadapi tantangan yang kompleks sesuai dengan karakteristik kondisi bencana. Balcik dan Beamon (2008) mengidentifikasi karakteristik permasalahan logistik kebencanaan yang membedakan dengan logistik komersial, yakni pola permintaan yang tidak dapat diprediksi, baik dari aspek waktu, lokasi geografi, jenis, dan kuantitas kebutuhan jenis barang bantuan kemanusiaan yang diperlukan; *lead time* yang sangat pendek dan permintaan mendadak dalam jumlah besar untuk jenis barang bantuan kemanusiaan dan layanan yang sangat bervariasi; bantuan kemanusiaan sering kali mendapat tekanan dan perhatian dari media global terutama dari para pihak pemberi donor; serta keterbatasan sumber daya, seperti teknologi, kapasitas transportasi, peralatan penanganan bantuan, dan sumber daya manusia untuk operasional logistik bantuan kemanusiaan.

“Sering terjadi pada saat bencana, pengiriman bantuan kemanusiaan dalam jumlah besar dengan *lead time* yang sangat ketat dan kondisi infrastruktur transportasi mungkin terganggu, dapat memengaruhi kelancaran distribusi bantuan kemanusiaan. BNPB sebagai badan pemerintah yang menyelenggarakan penanggulangan bencana perlu melakukan koordinasi dan kerja sama dengan perusahaan-perusahaan penyedia jasa transportasi baik transportasi darat, laut, dan udara. Demikian juga koordinasi dan kerja sama dengan bandar udara, pelabuhan, dan *customs* untuk kelancaran distribusi bantuan kemanusiaan,” kata Zaroni, Konsultan Senior Supply Chain Indonesia.

“Permasalahannya sekarang, pemerintah harus menyiapkan skema dan mekanismenya seperti apa karena logistik kebencanaan ini berkaitan dengan situasi yang tidak normal. Jika bicara tarif angkutan logistik, bisa *nggak* kalau ada bencana yang berlaku itu tarif non-komersial? Hal itu harus ada semacam obligasi dari pemerintah untuk memaksa swasta. Misalnya, berapa ongkos yang umum berlaku secara komersial maka itu harus dikurangi menjadi tarif minimum. Kalau sekarang, *policy* itu belum ada dan tergantung tarif swasta masing-masing yang akhirnya biaya transportasinya jadi mahal, itu baru untuk kirim saja,” ujar Nofrisel selaku Ketua Dewan Pakar mewakili Asosiasi Logistik Indonesia (ALI).



Nofrisel

Ketua Dewan Pakar
Asosiasi Logistik Indonesia

Pemetaan Potensi Bencana

Berdasarkan analisis yang dilakukan ALI, beberapa tantangan utama yang biasanya dihadapi dalam logistik kemanusiaan, seperti ketidakpastian tinggi dalam permintaan atau *high uncertainty in demand*. “Namanya juga bencana itu datangnya tiba-tiba sehingga ketidakpastian dalam permintaan sangat tinggi. Tiba-tiba karena langka, barang menjadi mahal harganya. Tiba-tiba transportasi menjadi susah karena akses jalan terputus misalnya,” kata Nofrisel. Kemudian *high uncertainty in timing* atau ketidakpastian waktu yang tinggi. “Kalau bencana itu bisa direncanakan maka itu lebih baik, tetapi bencana alam ini kan tidak dapat direncanakan karena waktunya tiba-tiba. Siapa yang bisa menduga bencana alam itu akan terjadi?” ujarnya.

Nofrisel mencontohkan *high uncertainty in timing* dengan membagi wilayah Indonesia timur dan Indonesia barat, kemudian dikaitkan dengan informasi dari BMKG terkait bencana alam. "Itu menjadi referensi untuk menentukan *timing* kira-kira seperti apa, belum lagi *timing* terkait siang, pagi, atau malam hari. Ini juga berkaitan dengan *high uncertainty in location* atau ketidakpastian tinggi di lokasi. Bencana alam itu bisa terjadi di mana saja. Kalau misalnya kita membagi Indonesia ini menjadi tiga atau enam wilayah kebencanaan, mungkin di tiap enam wilayah itu ada pusat distribusi logistik untuk kebencanaan, semacam *hub*. Dengan demikian logistik itu bisa bergerak tidak mesti dari Makassar kalau lokasi bencananya ada di Medan, karena sudah ada *hub* di Medan atau di Padang yang lebih dekat, misalnya. Maka itu harus direncanakan," ujarnya.

Tantangan utama lainnya yang dihadapi logistik kemanusiaan, menurut Nofrisel, seperti ketidakpastian tinggi dan tantangan dalam pasokan; tantangan dalam kolaborasi antara banyak pemain dan pembuat keputusan dalam rantai pasokan kemanusiaan; dampak kondisi ekonomi, politik dan sosial budaya dari wilayah tersebut; ketergantungan yang kuat dari operasi *last mile* di lokasi dan keparahan bencana; serta keterbatasan infrastruktur telekomunikasi dan informasi. "Dari pengalaman saya ikut dalam penanganan bencana tsunami Aceh tahun 2004, untuk beberapa saat kami tidak bisa berkomunikasi samasekali dan harus pakai sambungan satelit saat itu. Semen-

tara biaya pakai satelit mahal pada waktu itu. Tetapi itu harus dilakukan karena kondisinya tidak normal," ujarnya.

"Di sini maksud saya, humanitarian logistics concept itu sebenarnya harus mengantisipasi hal-hal seperti itu, jadi kita *prepare* untuk *high uncertainty in demand*, kita *prepare* untuk *high uncertainty in timing* sebanyak mungkin. Humanitarian logistics dilihat dari berbagai aspek kebutuhannya perlu kesiapan dan dukungan bantuan dari penyedia prasarana transportasi seperti pelabuhan, penyedia barang, internasional maupun domestik transport, dari penyedia *warehouse* di lokal. Para pihak terkait ini perlu disiapkan dan disinergikan, dan ini pasti harus melibatkan pihak swasta karena pemerintah tidak akan sanggup untuk menanganinya sendiri," kata Nofrisel.

Sementara itu menurut Zaroni, desain logistik perlu disiapkan untuk kesiapsiagaan (*preparedness*) menghadapi bencana. Pemetaan potensi bencana di setiap daerah untuk memperoleh informasi jenis, karakteristik, dan potensi risiko terdampak bencana. Setiap bencana memerlukan kebutuhan bantuan kemanusiaan yang berbeda. Bencana kebakaran hutan misalnya, memerlukan bantuan kemanusiaan berupa masker, sementara bencana banjir memerlukan pakaian. Berdasarkan pemetaan tersebut, selanjutnya didesain jaringan logistik untuk penanggulangan bencana yang mencakup sebagai berikut.

1 Desain pergudangan: jumlah, lokasi, kapasitas, dan spesifikasi gudang. Gudang diperlukan untuk menyimpan bantuan kemanusiaan dan peralatan untuk penanggulangan bencana. Selain untuk penyimpanan, gudang difungsikan sebagai *hub* dan *cross-docking* barang-barang bantuan kemanusiaan dan peralatan. Dalam kondisi tertentu, seringkali diperlukan gudang berpendingin (*cold storage*) untuk menyimpan bantuan kemanusiaan berupa vaksin dan obat-obatan. Jumlah dan lokasi gudang penyimpanan bantuan kemanusiaan perlu ditetapkan dengan optimal untuk kecepatan dalam merespons penanggulangan bencana pada saat tanggap darurat (*emergency*).

2 Desain jaringan transportasi dan distribusi: perencanaan rute, jadwal, dan moda transportasi untuk distribusi bantuan kemanusiaan secara cepat dan tepat ke lokasi penerima terdampak.

Persoalan logistik kemanusiaan kerap dihadapi ketika penanggulangan bencana, seperti bantuan kemanusiaan yang menumpuk di suatu pos komando penanggulangan bencana, bandar udara, pelabuhan, dan gudang darurat. Persoalan lain misalnya bantuan kemanusiaan yang rusak, kadaluwarsa, atau bahkan bantuan kemanusiaan yang sebenarnya tidak diperlukan penduduk terdampak bencana.

"Dari perspektif logistik, jika bencana terjadi, maka infrastruktur dan sistem logistik suatu desa, kota, provinsi, atau bahkan negara yang terdampak bencana akan terganggu. Seberapa besar terganggunya infrastruktur dan sistem logistik ini tergantung pada jenis, karakteristik, dan skala dampak bencana. Infrastruktur utama logistik berupa jalan raya, pelabuhan, bandar udara, gudang, kendaraan, listrik, dan telekomunikasi. Umumnya pada saat terjadi bencana, infrastruktur logistik tersebut rusak bahkan lumpuh, tidak bisa digunakan lagi untuk mendukung aktivitas utama logistik seperti transportasi dan distribusi. Bila bencana terjadi, perlu segera dilakukan identifikasi infrastruktur logistik mana yang rusak dan apa implikasinya terhadap aktivitas logistik. Perlu dicari alternatif atau kontingensi untuk penggunaan infrastruktur logistik lainnya yang masih berfungsi," kata Zaroni. Ia menambahkan bahwa pasokan bahan baku dan komponen sangat mungkin terganggu, demikian pula distribusi produk jadi yang diproduksi oleh pabrikan di daerah terdampak bencana. "Perlu segera dilakukan pemulihan agar kelancaran produksi dan perdagangan normal kembali," ujarnya menambahkan.

Payung Hukum

Dukungan fasilitas dan infrastruktur logistik dalam penanganan bencana sejauh ini masih terkendala koordinasi antar-institusi. "Seperti terkait gudang, di bandara itu *kan* ada gudang tetapi gudang komersial. Begitu ada bencana di Bali misalnya, maka ada perintah dari pemerintah atau negara bahwa Angkasa Pura yang mengelola Bandara I Gusti Ngurah Rai harus mengalokasikan dua gudang kosong untuk urusan kebencanaan atau selama masa tanggap darurat bencana. Nah, perintah itu *kan* harus ada dan selama ini perangkat aturan untuk berkoordinasi itu belum ada," kata Nofrisel. Menurutnya, memang sejauh ini pihak Angkasa Pura sudah membantu dalam penyediaan gudang miliknya tetapi sifatnya masih komersial alias harus bayar. "Dalam konteks ini, bagaimana manajemen Angkasa Pura terlindungi oleh satu payung kebijakan yang bisa membuat mereka tidak disalahkan oleh pihak komisaris dan *top management*-nya, yang harusnya gudang miliknya itu dalam kondisi normal bisa dapat Rp 10 miliar misalnya, karena ada bencana hanya bisa dapat Rp 1 miliar saja," katanya.

Contoh lain dari sisi pergudangan, kata Nofrisel, BGR Logistics sebagai penyedia jasa pergudangan di Indonesia memiliki begitu banyak gudang. Kalau ada payung kebijakannya maka bisa dipakai gudangnya BGR. Perangkat atau payung kebijakan itu yang belum ada sampai saat ini. Biasanya, menurut Nofrisel, dengan kekuatan koordinasi nasional di bawah BNPB didukung regulasi atau undang-undang yang lebih menguatkan, akan menggerakkan semua pihak untuk berpikir hal yang sama. "Begitu ada bencana maka pihak pelabuhan sudah berpikir harus menyiapkan pelabuhan, pihak bandara sudah berpikir untuk menyiapkan fasilitas yang dibutuhkan, penyedia gudang juga berpikir bahwa dia harus siap gudangnya tidak dibayar atau dibayar tapi tidak komersial. Seperti itu konsep berpikirnya. Kalau tidak ada payung hukum yang kuat maka mereka akan bersikap sesuai kebijakan masing-masing, karena mereka pun akan diaudit," kata Nofrisel.

BNPB sendiri, lanjut Nofrisel, memang berdiri berdasarkan SK pembentukan lembaga BNPB, namun bukan sebagai lembaga koordinasi penanganan bencana nasional, "Untuk bisa melakukan koordinasi antar-lembaga ini yang tidak dimiliki BNPB, itu poin utamanya. Dalam diskusi di internal BNPB, saya pernah mengusulkan bahwa harus ada payung hukum tertinggi, mungkin dalam hal ini undang-undang sebab kalau tidak begitu daya *push*-nya tidak maksimal. Undang-undang itu untuk mengkoordinasikan antar-institusi negara. Jadi sebelum terjadinya bencana, pada saat bencana itu terjadi, hingga pasca-bencana harus dibangun semacam *integrated master plan* untuk menyiapkan seluruh komponen bangsa ini untuk bisa menyikapi tentang bagaimana memamanajemeni logistik kebencanaan yang baik. Tidak mungkin kita ini bekerja sendiri-sendiri, mesti bekerja dalam satu *platform* besar yang harus dikuatkan dengan satu legitimasi perangkat peraturan," ujarnya.



Pengelolaan Logistik Bencana

Maksimalkan Efisiensi seluruh Rantai Pasok Darurat

Teks: Antonius Sulistyio / Foto: Giovanni Versandi

Secara geografis dan struktur geologi, Indonesia terletak pada kawasan rawan bencana, baik bencana alam seperti gempa bumi, banjir, tanah longsor, letusan gunung berapi, badai, tsunami, kebakaran hutan dan lahan, maupun bencana nonalam seperti kegagalan teknologi, gagal modernisasi, epidemik, dan wabah penyakit. Untuk menanggulangi bencana, Pemerintah telah membentuk Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) di tingkat nasional dan Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) di tingkat daerah. Dalam penanggulangan bencana atau tanggap darurat, logistik berperan penting terutama ketika fase pra-bencana, kesiapsiagaan, dan respons penanganan bencana guna memastikan 'Tujuh Tepat', yaitu (1) tepat jenis bantuan barang; (2) tepat kuantitas; (3) tepat kualitas; (4) tepat sasaran; (5) tepat waktu; (6) tepat pelaporan; dan (7) tepat biaya.

Menurut Direktur Logistik Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), Prasinta Dewi, pengelolaan logistik yang efektif, efisien, dan andal menjadi faktor penting dalam penanggulangan bencana. Dalam konteks bencana, menurutnya, tentu penting untuk memastikan pengiriman bantuan kemanusiaan yang efisien dan efektif sehingga kebutuhan jenis bantuan kemanusiaan yang sesuai dan relawan dapat mencapai ke lokasi korban dengan cepat dan tepat. Ia mengatakan, optimalisasi kinerja logistik bantuan kemanusiaan mensyaratkan bahwa semua hubungan antara pihak atau pelaku yang terlibat dalam penanggulangan ben-

cana dikelola melalui pendekatan terpadu secara efisien dan efektif dalam mengoordinasikan kinerja antar-organisasi, menghilangkan redundansi (kelebihan pasokan), dan memaksimalkan efisiensi seluruh rantai pasok darurat.

“Saya sangat setuju, diperlukan sistem manajemen logistik kebencanaan yang terpadu dan menyeluruh. Penanggulangan bencana sejatinya adalah tanggung jawab seluruh elemen baik dunia usaha, masyarakat, dan pemerintah. Sistem manajemen logistik yang baik akan membuat seluruh elemen tersebut menjadi paham siapa berbuat apa, akan tercipta koordinasi yang baik sehingga pemenuhan kebutuhan dasar pengungsi terdampak bencana dapat segera terpenuhi dengan baik,” kata Prasinta Dewi, Direktur Logistik Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB).

“Khusus di logistik, kerja samanya sangat kuat antara PMI dengan instansi atau organisasi terkait lainnya, seperti BNPB. Untuk pengiriman melalui angkutan udara, PMI punya kerja sama dengan maskapai penerbangan Citilink. Contohnya saat pendistribusian logistik ke Sulawesi Tenggara, itu langsung dari gudang regional Gresik ke lokasi bencana di sana. Logistik bantuan datang dari mana saja baik dari masyarakat melalui markas pusat PMI termasuk dari gudang-gudang regional milik PMI,” ujar Ilham Huznul FN., Kepala Bagian Logistik Palang Merah Indonesia (PMI) Pusat.





Ilham mengatakan, sejauh ini proses pendistribusian bantuan yang ditangani PMI cepat sampai ke tujuan. "Dengan segala cara kami coba. Artinya, pengiriman logistik ini kami upayakan dari gudang PMI mana saja. Seperti ketika bencana di Palu (Sulawesi Tengah), kami memetakan gudang PMI mana yang terdekat dengan wilayah Palu, akses mana yang tercepat sampai ke Palu. Paling dekat memang gudang regional Makassar tetapi aksesnya pun paling lama karena jalur daratnya terputus akibat tertutup tanah longsor. Akhirnya kami coba dari gudang regional Banjarmasin dan jalur pengirimannya lewat laut. Memang saat itu kondisi di Pelabuhan Pantoloan (pelabuhan di Kota Palu) agak ter-

ganggu tetapi masih bisa diakses. Akhirnya kami putuskan melalui jalur itu dan berkomunikasi dengan pihak Pelni, dan akhirnya Pelni ikut membantu dengan membuka posko bantuan untuk korban bencana Palu," urainya. Menurut Ilham, Pelni dalam hal ini mendukung dengan membuka jalur pelayarannya khusus dari gudang regional Banjarmasin untuk pengiriman logistik bantuan yang menyesuaikan stok barang yang ada saat itu dan cukup banyak memang jumlahnya. "Kami juga kerja sama dengan TNI AU untuk pengiriman logistik bantuan melalui udara. Kami coba masukkan logistik bantuan ini dari mana saja dengan berbagai cara, supaya logistik bantuan ini cepat sampai ke lokasi bencana," katanya.



Ilham Huznul

Kepala Bagian Logistik PMI Pusat

KONDISI OVER-DEMAND

Logistik berperan di semua siklus bencana. Pada saat kondisi normal atau prabencana, BNPB perlu mengidentifikasi kebutuhan minimal barang bantuan kemanusiaan, baik dari aspek jenis bantuan kemanusiaan dan jumlah setiap jenis bantuan kemanusiaan tersebut. Sumber pendanaan pengadaan bantuan kemanusiaan ini dapat diperoleh dari APBN, masyarakat, dan dunia usaha. Pemerintah Indonesia pun untuk pertama kalinya dalam APBN 2019 telah mengalokasikan dana untuk penanggulangan bencana alam (*pooling fund*) sebesar Rp 1 triliun, yang dikelola khusus untuk kegiatan tang-

gap darurat, rehabilitasi dan rekonstruksi akibat bencana alam. Prasinta pun menanggapinya secara positif. "Sangat baik, ini bentuk keseriusan pemerintah dalam perhatiannya khususnya dalam bidang penanggulangan bencana. Penanggulangan bencana telah menjadi *concern* pemerintah dan menjadi program prioritas nasional," ujarnya.

Ketika terjadi bencana, kata Prasinta, sering dikenal dengan tanggap darurat, perlu respons dan tindakan cepat evakuasi penduduk terdampak bencana, evakuasi binatang ternak, penyiapan tempat pengungsi, dan distribusi bantuan kemanusiaan untuk para pengungsi. "Efektivitas dari penanggulangan bencana pada saat tanggap darurat ini

adalah kecepatan dalam melakukan evakuasi dan penyiapan lokasi pengungsi. Bila terjadi suatu bencana, seringkali terjadi banyak pihak yang terlibat, seperti Basarnas, TNI, Polri, BNPB, BPBD, PMI, dan relawan dalam upaya pencarian korban bencana, proses evakuasi, dan penampungan penduduk terdampak bencana di lokasi pengungsian," ujarnya.

Menurut Prasinta, penyiapan lokasi pengungsi memerlukan pe-nataan infrastruktur darurat yang memadai untuk menopang kegiatan dan kebutuhan para pengungsi selama masa tanggap darurat. Penyediaan *shelter*, sarana MCK, dapur umum, sarana listrik, air, gas, sarana komunikasi, pengobatan, *media center*, *trauma center*, dan lain-lain perlu

disiapkan di tempat pengungsian. "Kebutuhan bantuan kemanusiaan yang berisi makanan, minuman, dan pakaian sesuai keperluan penduduk di lokasi pengungsi perlu disiapkan dengan baik," katanya. Bila bencana sudah mulai berakhir, menurut Prasinta, tahap berikutnya dalam manajemen penanggulangan bencana adalah pemulihan (*recovery*). Inti dari tahap ini adalah aktivitas rekonstruksi dan rehabilitasi. Rekonstruksi berupa pembangunan kembali infrastruktur yang rusak akibat bencana untuk pemulihan kehidupan sosial dan ekonomi penduduk terdampak bencana. Pembangunan jalan, jembatan, sekolah, tempat ibadah, listrik, air, rumah, pasar, perkantoran, dan lain-lain dilakukan pada tahap pemulihan ini.

Dalam hal pendistribusian logistik kemanusiaan, Ilham mengakui bahwa pihaknya kerap mengalami hal-hal di luar perhitungan terkait aspek tepat sasaran dan tepat waktu dalam 'Tujuh Tepat'. "Kondisi *over-demand* sering kami alami dalam pengelolaan logistik kemanusiaan. Pernah dari Kabupaten Pasangkayu (Sulawesi Barat) ada tujuh truk untuk mengirim logistik bantuan ke Palu, satu truk yang paling belakang disetop oleh warga di wilayah Palu Selatan. Dalam hal ini bukan dijarah ya karena warga yang menyetop ini adalah orang-orang yang membutuhkan bantuan juga. Saat kejadian itu, kami langsung datang ke lokasi penyetopan truk tadi dan berkomunikasi dengan tokoh masyarakat dan kepala desa setempat termasuk TNI di sana, dan ternyata warga yang menyetop ini korban bencana juga dan kami berikan semua barang yang ada di truk tadi," tuturnya.

Ilham menegaskan, dalam pengiriman bantuan logistik, PMI tidak menyang-mentang sebagai badan kemanusiaan lantas menerapkan pola

harus sampai ke tujuan akhir sesuai rencana distribusi. "Tidak seperti itu. Terpenting tanda terimanya jelas dan alur distribusinya jelas, itu tidak masalah yang penting barang itu sampai kepada orang yang membutuhkan. Tetapi kami juga punya rencana distribusi yang jelas mencakup penetapan poin distribusinya, PIC di lokasinya, jumlahnya berapa, dan itu semua sudah ada SOP-nya. Memang untuk kondisi seperti truk yang disetop tadi di luar perhitungan meskipun sebelum melakukan distribusi kami juga melakukan analisa-analisa terlebih dulu. Sebagai antisipasinya, itu memang tergantung dengan kondisi. Kalau barangnya ada pasti kami ganti dengan pengiriman yang baru, karena kami harus memenuhi target dari rencana distribusi yang sudah ditentukan di awal," katanya menjelaskan.

BOOK YOUR SPACE NOW

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

Globalizing Indonesia's Food Cold Chain Markets

9 - 11
October 2019 **JIEXPO**
Kemayoran Jakarta Indonesia

Organized By: **PPI** PT PELITA PROMO INTERNUSA
 Parkomplek Graha Kencana Blok CH Jl. Raya Pejangan
 No. 88 Kebon Jenuk Jakarta 11530
 Telp: (62) 21 5365 0804 Fax: (62) 21 5325 890
 Email: info@ism-expo.com

In conjunction with: **SOLARAENERGY STORAGE INDONESIA** **Refrigeration & HVAC Indonesia**

Supporting Organizations:
 Ministry of Marine Affairs and Fisheries, Republic of Indonesia
 Ministry of Industry, Republic of Indonesia
 Ministry of Trade, Republic of Indonesia
 ASHRAE Indonesia Chapter
 APPI (Indonesian Fishery Product Processing and Marketing Association)
 AUI (Indonesian Logistics Association)
 GAPMMI (Indonesian Food & Beverage Association)
 IPI (Indonesian Packaging Federation)
 ICA (Indonesian Chef Association)
 Jakarta Innova Association
 NAMPA (National Meat Processing Association)
 Indonesian Chamber of Commerce and Industry (IADIN)
 Indonesian Exhibition Companies Association (IECA)



Perlu SDM yang mampu Kelola Logistik Kemanusiaan

Teks: Antonius Sulistyio / Foto: PMI & Anton

Sistem manajemen logistik kemanusiaan berperan penting untuk memastikan kelancaran distribusi bantuan kemanusiaan, sampai diterima dengan baik ke lokasi pengungsi atau penduduk terdampak bencana. Penyiapan dan pengelolaan gudang darurat dengan tetap mempertimbangkan desain dan tata cara pergudangan, seperti penerimaan barang, penempatan, penyimpanan, pengambilan, pengepakan, pengeluaran, *layout*, dan alur pergerakan barang pada saat tanggap darurat perlu dilakukan segera di lokasi terdekat dan aman dari ancaman bencana. “Pemahaman petugas BPBD (Badan Penanggulangan Bencana Daerah) sebagai pengelola gudang darurat di lokasi bencana mengenai manajemen pergudangan perlu terus ditingkatkan, agar mereka dapat menyiapkan dan mengelola pergudangan bantuan kemanusiaan secara efektif,” kata Zaroni, Konsultan Senior Supply Chain Indonesia (SCI).



Zaroni

Konsultan Senior
Supply Chain Indonesia

Dalam hal ini, Zaroni menekankan sumber daya manusia (SDM) di bidang logistik yang mampu mengelola logistik kemanusiaan secara efektif dan efisien untuk penanggulangan bencana. Menurutnya, ada tiga komponen penting, yaitu kompetensi, keterampilan, dan *leadership*. Kompetensi mencakup pemahaman dan penguasaan manajemen logistik kemanusiaan, pemahaman jenis bencana dan karakteristiknya. Dengan demikian mereka mampu merencanakan dan mengidentifikasi kebutuhan jenis bantuan kemanusiaan, serta bagaimana operasional logistiknya.

Sementara keterampilan, menurut Zaroni, mencakup penguasaan dan kemampuan mengelola secara teknis logistik kemanusiaan pada saat prabencana, tanggap darurat, dan pemulihan. Keterampilan ini mencakup operasional pergudangan, transportasi, dan distribusi bantuan kemanusiaan, dan lain-lain. "Sedangkan kepemimpinan atau *leadership* penting untuk diajarkan, dilatih, dan dikembangkan bagi pelaku logistik yang terlibat dalam penanggulangan bencana. Kemampuan perencanaan, pengorganisasian, komunikasi, dan pengendalian merupakan hal penting dalam manajemen logistik kemanusiaan. Penyiapan SDM logistik kemanusiaan ini bisa dilakukan melalui pendidikan, pelatihan, penugasan, magang, simulasi untuk meningkatkan kompetensi SDM logistik dalam penanggulangan bencana," ujarnya.

Menurut Kepala Bagian Logistik Palang Merah Indonesia (PMI) Pusat, Ilham Huznul FN., dalam logistik kemanusiaan terdapat unsur pengadaan, pergudangan, transportasi, dan distribusi yang masing-masing unsur tadi mempunyai spesialisasi. "Dalam hal ini SDM di masing-masing unsur logistik ini harus memiliki spesialisasi. Jangan sampai orang yang spesialisasinya di distribusi malah ditempatkan di pergudangan, akhirnya kan tidak *nyambung*. Jadi dalam ini harus betul-betul profesional, kalau ditempatkan di pergudangan harus orang yang punya kemampuan dalam hal pergudangan dan bersertifikasi terkait pergudangan. Begitu pun halnya di bagian pengadaan, transportasi, dan distribusi," kata Ilham.

Relawan PMI sendiri, kata Ilham, terdiri dari korps sukarela (KSR), tenaga sukarela (TSR), dan DDS (donor darah sukarela). "KSR ini orang-orang yang dilatih selama 120 jam dan diberikan 12 materi pelatihan oleh PMI mulai dari pertolongan pertama, logistik, pergudangan, air, dan sanitasi. Pada akhirnya orang-orang yang terlatih ini nantinya yang akan ditaruh di lokasi bencana. Sedangkan TSR adalah relawan PMI berdasarkan keahliannya, seperti guru, dokter, bidan, perawat yang diorientasikan kepalangmerahannya oleh PMI karena nantinya akan bekerja dalam konteks palang merah," ujarnya menjelaskan.

Pemahaman Pergudangan & Logistik

Ketua Dewan Pakar Asosiasi Logistik Indonesia (ALI), Nofrisel mengatakan bahwa edukasi tentang logistik dalam konteks kebencanaan sangat penting. "Saya tetap merasakan bahwa pemahaman tentang logistik itu harus terus dikampanyekan dan disosialisasikan agar tidak salah, karena banyak sekali orang bicara tentang logistik tetapi sebenarnya tidak mengerti esensi dari logistik itu sendiri. Kita punya gudang tetapi orang yang mengelola gudangnya itu adalah orang yang tidak mengerti manajemen logistik dan pergudangan di bidang logistik. Dengan segala hormat, walaupun BNPB yang salah satu tugasnya mengelola logistik kebencanaan, tetapi sangat sedikit teman-teman di BNPB yang mengerti tentang logistik termasuk teman-teman di Kementerian Sosial. Sehingga pada saat-saat seperti sekarang ini, tiap kali terjadi bencana, mohon maaf yang maju ke depan atau yang terlatih menangani bencana itu adalah lembaga-lembaga NGO (*non-government organization*/lembaga swadaya masyarakat) internasional karena pekerjaannya fokus di situ dan terlatih untuk itu," kata pria yang juga sebagai Anggota Tim Ahli Klaster Logistik Nasional bidang Kebencanaan, Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB).

Sementara itu, Direktur Logistik BNPB, Prasinta Dewi mengatakan, pemahaman petugas BNPB, BPBD, OPD, dan NGO sebagai pengelola gudang darurat di lokasi bencana mengenai manajemen pergudangan perlu terus ditingkatkan. "Agar mereka dapat menyiapkan dan mengelola pergudangan bantuan kemanusiaan secara efektif. Karena itu, diperlukan simulasi atau latihan tanggap darurat khususnya dalam penanganan logistik," ujarnya. Prasinta menegaskan bahwa diperlukan SDM yang tangkas, tanggap, dan tangguh yang memiliki daya juang dan militan serta mampu beradaptasi dengan berbagai masalah di lokasi bencana. "Dengan begitu, personel atau petugas logistik kemanusiaan dapat memberikan pelayanan yang baik kepada para pengungsi dan korban terdampak. BNPB dan BPBD di berbagai daerah sudah memiliki rencana kontigensi yang di dalamnya memuat peran dan kesiapan seluruh elemen dunia usaha, masyarakat dan pemerintah. Semua sudah disiapkan dan diskenariokan siapa berbuat apa, mulai dari kesiapan logistik *buffer stock*, kesiapan gudang-gudang darurat, kesiapan personel dari seluruh elemen," urainya.

"Kalau untuk kemampuan cepat tanggap itu tergantung sistem yang mendukungnya. Kalau secara tekniknya dalam mengelola logistiknya, baik itu gudang maupun transportasi, itu tidak ada bedanya. Khusus untuk orang-orang, program sertifikasi logistik kemanusiaan adalah salah satu pelatihan untuk mendidik orang lebih baik. Kita juga perlu menciptakan satu sistem informasi manajemen atau dukungan teknologi untuk mendapatkan satu informasi, baik informasi tentang kekuatan ketersediaan daya dorong fasilitas dan infrastruktur logistik, ketersediaan barang-barang yang mau dikirim ke lokasi bencana atau evaluasi terhadap performa kinerja masing-masing pihak ketika eksekusi di lapangan. Semua itu perlu dukungan teknologi," kata Nofrisel.



GIAS 2019

AJANG EKSTISTENSI

MEREK KENDARAAN KOMERSIAL

the 27th
GAIKINDO 18-28
 INDONESIA INTERNATIONAL
AUTO SHOW JULY 2019
 ICE - BSD CITY

Perkembangan Industri otomotif di Indonesia terus mengalami perubahan ke arah lebih baik. GAIKINDO (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia) akan kembali menghadirkan pameran otomotif. Dengan tema Future in Motion, GAIKINDO Indonesia International Auto Show (GIAS) 2019 akan berlangsung pada 18 – 28 Juli 2019, di Indonesia Convention Exhibiton (ICE) BSD.

GIAS adalah pameran teknologi otomotif bagian dari seri pameran otomotif kelas dunia, sejajar dengan Tokyo Motor Show, Paris Motor Show, Frankfurt Motor Show, Geneve Motor Show dan lainnya. Pada setiap kehadirannya GIAS menginspirasi publik dengan kehadiran teknologi otomotif terkini.

Tidak hanya memamerkan kendaraan penumpang, salah satu fokus GIAS adalah untuk mendorong eksistensi merek kendaraan komersial di Indonesia. Pertumbuhan kendaraan komersial diprediksi masih akan berlanjut pada 2019, meski masih dibayangi ketidakpastian akibat perang dagang antara Amerika Serikat dan Tiongkok serta adanya momentum pemilihan umum yang berpengaruh terhadap faktor stabilitas politik dan ekonomi sosial. Diyakini pertumbuhan kendaraan komersial akan kembali menggeliat pada semester ke dua tahun ini. Peluncuran berbagai produk dan teknologi baru pada GIAS 2019 diharapkan akan semakin meningkatkan pencapaian kendaraan komersial pada tahun 2019.

Alasan tersebut menjadi pendorong untuk GAIKINDO menyapa para pecinta otomotif Indonesia lewat GIAS The Series, yang berlangsung tidak hanya di Ibukota negara, namun juga hadir di kota-kota potensial di Indonesia. Hadir lebih awal, rangkaian GIAS The Series 2019 diawali dengan GIAS Surabaya pada April lalu dan akan berlanjut dengan The 27th GAIKINDO Indonesia International Auto Show (GIAS) 2019 yang akan hadir pada 18-28 Juli 2019 di ICE, BSD City, disusul dengan GIAS Makassar, 11–15 September 2019, di Celebes Convention Center, dan diakhiri di kota Medan, 23-27 Oktober 2019, di Santika Convention Center.

Peluncuran Dunia, ASIA, dan kendaraan Konsep

GIAS ditujukan untuk menjadi ajang yang paling tepat bagi Agen Pemegang Merek (APM) industri otomotif Indonesia untuk meluncurkan dan memperkenalkan kendaraan serta teknologi terkini. Sepanjang pelaksanaannya, GIAS telah menjadi tuan rumah bagi lebih dari 100 product launching, komersial sendiri menyumbang 4 peluncuran produk baru pada penyelenggaraan GIAS 2018 lalu. GIAS juga menjadi tuan rumah 6 world premiere atau peluncuran pertama didunia. Dan pada tahun 2017 GIAS menjadi ajang peluncuran pertama didunia kendaraan komersial UD Truck Kuzer.

Pada penyelenggaraannya di tahun 2018 GIAS menghadirkan lebih dari 40 kendaraan konsep. Kehadiran kendaraan konsep adalah poin penting bagi sebuah auto show karena dengan demikian dapat

dapat memberikan gambaran dengan jelas pada pengunjung tentang apa yang akan disajikan industri otomotif diwaktu yang akan datang.

Pameran resmi GAIKINDO ini menjadi pilihan hampir seluruh merek otomotif besar di Indonesia. Tahun ini GIAS 2019 diikuti oleh 20 merek kendaraan penumpang, 10 kendaraan komersial dan karoseri, 11 merek sepeda motor dan lebih dari 300 merek akan berpartisipasi pada GIAS 2019.

Proud Exhibitors



update Juni 2019

Yohannes Nangoi meyakini bahwa GIAS 2019 akan menjadi ajang yang memberikan berbagai benefit, baik untuk pengujung maupun untuk Industri otomotif Indonesia. "GIAS kali ini merupakan ajang edukasi bagi pengunjung dan pamer teknologi terbaru APM. Lewat tema Future in Motion para agen pemegang merek diajak untuk menampilkan perkembangan teknologi terkini," paparnya.

Pada penyelenggaraannya GIAS 2019 tidak hanya memamerkan kendaraan dengan teknologi terkini, namun melalui program Beyond Mobility Area, pengunjung akan merasakan dan mendapatkan informasi tentang perkembangan teknologi. Dalam program Beyond Mobility Experience, pengunjung akan mendapatkan pengarahan dari profesional tentang inovasi produk-produk yang dipamerkan pada area tersebut. Pengunjung GIAS berkesempatan untuk menjajal langsung kendaraan yang belum diproduksi secara masal tersebut. "Tidak hanya sekadar lihat, sentuh, atau foto, di GIAS pengunjung bisa mendapatkan informasi tentang teknologi dan bahkan bisa mendapatkan pengalaman mengendarai secara langsung," papar Rizwan Alamsjah, Ketua III GAIKINDO yang sekaligus adalah Ketua Penyelenggara pameran GIAS The Series 2019.

Sejumlah merek pun telah memastikan akan memberikan kejutan untuk publik Indonesia, GIAS 2019 dipastikan akan dipenuhi peluncuran kendaraan, Indonesian Premiere, ASIA premiere, dan bahkan World Premiere dijanjikan hadir di GIAS tahun ini.

Inovasi tidak hanya hadir dari industri otomotif, Astra Financial yang kembali menjadi Sponsor Platinum tahun ini juga akan mengusung penawaran dan pelayanan terbaiknya.

Produk terkini dan teknologi masa depan yang akan tampil, menjadikan The 27th GIAS 2019 layak untuk ditunggu dan wajib untuk disaksikan.



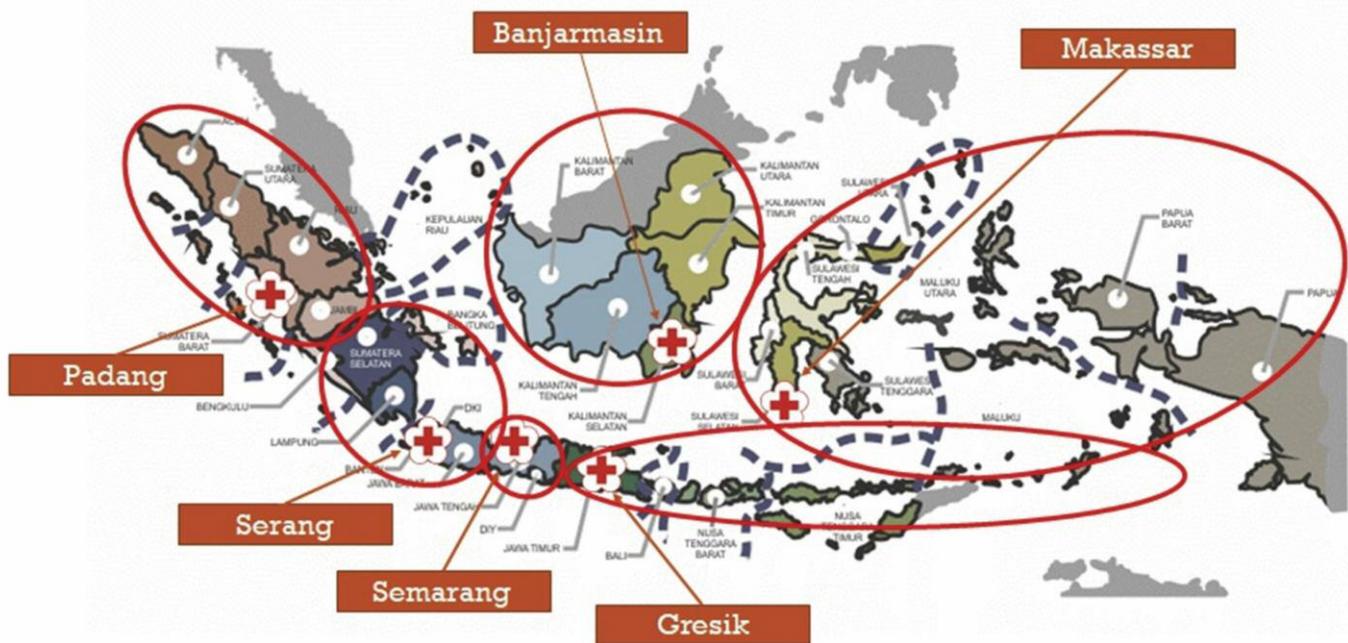
MANAJEMEN GUDANG DALAM LOGISTIK KEBENCANAAN

Teks: Antonius Sulistyono / Foto: PMI

Misi logistik kebencanaan sebenarnya secara prinsip sama dengan terminologi logistik secara umum. Pembedanya, logistik kebencanaan lebih fokus dari sisi *humanitarian* atau lebih mengutamakan aspek kemanusiaan. "Intinya dalam logistik kebencanaan adalah, bagaimana kita bisa mengirimkan barang dengan cepat. Perbedaannya, dalam masa kesiapsiagaan misalnya, ketika kondisinya normal pasti harga barang dan waktu pengirimannya pun normal, tetapi beda lagi pada saat bencana yang kondisinya tidak normal. Di sini butuh waktu yang cepat meski kondisi jalan atau akses ke lokasi terhambat," ujar Ilham Huznul FN., Kepala Bagian Logistik Palang Merah Indonesia (PMI) Pusat. Ilham memberikan contoh bencana banjir yang melanda Sulawesi Tenggara beberapa waktu lalu. Saat itu, menurutnya, akses jembatan di lokasi terdampak bencana terputus sehingga *supply chains* menjadi terganggu. "Akhirnya harus cari jalur alternatif dan itu memengaruhi harga barangnya akibat ongkos transportasinya menjadi lebih tinggi, karena perlu menempuh jalur yang lebih jauh agar dapat sampai ke lokasi bencana," ujarnya.

Guna mempercepat proses pendistribusian logistik bantuan akibat *supply chains* yang terganggu, menurut Ilham, PMI telah didukung sistem pergudangan yang terbagi dalam enam regional di Indonesia. Enam gudang regional ini merupakan gudang besar PMI untuk *buffer stock*, dan konsep gudang regional ini dimulai pada tahun 2008. Gudang regional pertama didirikan di Gresik pada 2008 dengan kapasitas untuk meng-cover 5.000 kepala keluarga (KK), gudang regional Serang di Banten berdiri pada 2010 dengan kapasitas untuk meng-cover 5.000 KK, gudang regional Padang berdiri tahun 2011 dengan kapasitas untuk meng-cover 2.000 KK, gudang regional Banjarmasin yang berdiri tahun 2011 punya kapasitas untuk meng-cover 2.000 KK, gudang regional Semarang yang berdiri tahun 2012 mampu untuk meng-cover 2.000 KK, dan gudang regional keenam berada di Kota Makassar yang berdiri tahun 2012 dengan kapasitas untuk meng-cover 2.000 KK.





"Dasar pembuatan gudang regional ini adalah, satu gudang regional itu untuk 35 juta penduduk. Itu sebabnya untuk wilayah Jawa ada tiga gudang regional (Serang, Semarang, Gresik) karena populasi di Jawa lebih banyak, sedangkan di wilayah timur hanya ada satu gudang regional di Makassar mengingat populasinya sedikit. Dari Aceh sampai Jambi di-cover oleh gudang regional Padang, Sumatera Selatan sampai Jawa Barat di-cover oleh gudang regional Serang, Jawa Timur sampai Nusa Tenggara Timur di-cover oleh gudang regional Gresik. Seluruh wilayah Kalimantan ter-cover oleh gudang regional Banjarmasin, dari Sulawesi hingga Papua ter-cover gudang regional Makassar. Gudang regional ini untuk mendukung kebijakan 'Enam Jam Tiba'," kata Ilham. Ia menjelaskan, PMI memiliki markas cabang di 34 provinsi dan di setiap kabupaten/kota, dan setelah 10 tahun lebih menjalankan konsep gudang regional, saat ini PMI mulai menerapkan

strategi desentralisasi atau zonasi dalam sistem logistik kebencanaannya. "Karena pada awalnya gudang regional itu akan difungsikan sebagai *the last resort* atau resor terakhir untuk distribusi logistik," ujarnya menambahkan.

Menurut Ilham, pertimbangan PMI melakukan strategi desentralisasi atau zonasi dalam sistem logistik kebencanaannya ini, ketika bencana terjadi maka gudang terdekat yang berlokasi di kabupaten/kota (gudang zonasi) yang terlebih dulu akan mengirimkan logistik bantuan. "Apabila gudang di kabupaten/kota tidak mampu meng-cover maka dia akan melakukan *request* ke gudang provinsi karena di setiap provinsi kami memiliki stok juga. Ketika gudang provinsi tidak bisa meng-cover juga atau bencananya lebih luas atau banyak korbannya, maka akan meminta bantuan ke gudang regional," katanya.

Saat ini sistem zonasi pergudangan PMI sedang dibuat SOP-nya dan untuk tahap awal disepakati untuk membuat lima zonasi untuk wilayah Jawa Barat. Sebagai pilot project, Zona Jawa Barat mencakup Zona 1 (Kabupaten Sukabumi, Kota Sukabumi, Kabupaten Cianjur, Kota Bekasi, Kota Depok); Zona 2 (Kota & Kabupaten Bekasi, Kota Karawang, Kota Purwakarta, Kota Subang); Zona 3 (Kabupaten Indramayu, Kabupaten & Kota Cirebon, Kabupaten Majalengka, Kabupaten Kuningan); Zona 4 (Kabupaten Garut, Kota & Kabupaten Tasikmalaya, Kabupaten Ciamis, Kota Banjar, Kabupaten Pangandaran); Zona 5 (Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, Kota & Kabupaten Bandung, Kota Sumedang).



"Nantinya dengan konsep zonasi ini, ketika terjadi bencana bukan berarti PMI membuat gudang baru namun kami menggunakan bangunan kosong atau lahan kosong yang dimiliki oleh PMI kabupaten/kota. Teknisnya, mengingat kapasitas gudang PMI di tingkat kabupaten/kota itu berbeda, ada yang kuat dan ada pula yang lemah, maka kami lempar ke setiap zona tadi. Nantinya, pihak PMI kabupaten/kota yang siap dan bersedia untuk menempatkan *buffer stock* di wilayahnya akan melakukan kesepakatan di dalam zonanya masing-masing, berapa korban yang harus dibantu dan kapasitas yang mesti didorong dari gudang zonasi ini. Kami tidak melakukan sistem penunjukan karena dikhawatirkan mereka nanti akan merasa terbe-

bani," kata Ilham. Menurutnya, ada beberapa kriteria pengadaan gudang zonasi PMI. Pertama, daerah tersebut rentan bencana alam dan tidak kalah penting adalah memiliki kapasitas sumber daya yang kuat. Kemudian memiliki staf untuk mengelola logistik, memiliki lahan atau bangunan yang mencukupi dan itu tidak harus besar karena cakupan wilayahnya hanya di tingkat kabupaten/kota. Sesuai SOP pergudangan PMI, gudang di tingkat kabupaten/kota untuk meng-cover 100 jiwa, gudang provinsi untuk meng-cover 500 jiwa.



Mobile Storage Unit

Selain sistem zonasi pergudangan, dalam penanganan bencana alam juga dikenal istilah gudang tanggap darurat. "Ketika dibutuhkan maka gudang tanggap darurat langsung dibangun di lapangan atau area terbuka, dengan total stok menyesuaikan dengan rencana operasi. Misalnya di Palu, kami membangun 10 gudang tanggap darurat, enam gudang dipakai oleh PMI dan IFRC (International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies), empat gudang kami pinjamkan untuk dipakai oleh BNPB dan WFP (World Food Programme)," sebut Ilham.

Lantaran peruntukannya untuk sementara, konstruksi gudang tanggap darurat semacam tenda besar. "Kami menyebutnya *mobile storage unit* atau MSU, tipenya *big hall* atau *up hall*. Kami juga pernah mencoba pakai gudang model kontainer karena di luar negeri juga banyak pakai gudang kontainer, tetapi karena iklim Indonesia cenderung panas maka kurang cocok dipakai di sini. Kami pernah pakai gudang kontainer di Papua dan sampai sekarang masih ada di sana, kemudian di Ternate kami pakai gudang kontainer, di Kupang juga kami pakai gudang kontainer. Ketika *hygiene kit* ditaruh di dalam gudang kontainer dan selama enam bulan tidak terdistribusi, saat kita cek itu odolnya sudah keras karena panas di dalam gudangnya. Jadi tidak bagus buat menyimpan *hygiene kit*, sehingga diputuskan menggunakan model tenda MSU karena ada ventilasi dan bisa dipasang AC juga," kata Ilham menjelaskan.

Dalam penanganan kebencanaan, PMI punya kriteria dalam hal mendirikan gudang tanggap darurat yang terdiri dari persyaratan gudang, mendirikan tenda, *setting* ruangan gudang, *layout*, dan penataan gudang. "Ketika bencana itu terjadi kami pasti melakukan *general assessment* terlebih dulu melalui kaji cepat untuk memperkirakan kebutuhannya apa, bencananya apa, korbannya berapa, hambatan dan kendalanya apa, fasilitas yang rusak apa, fasilitas yang bisa mendukung apa. Setelah itu, tim kaji cepat menginformasikan kepada seluruh tim pelayanan yang ada dalam PMI salah satunya pelayanan logistik. Kemudian kami di tim pelayanan logistik menangkap informasi yang diberikan oleh tim kaji cepat tadi, nanti kami akan melakukan *assessment* sektoral dari sisi logistik. *Assessment* sektoral ini dilakukan di masing-masing tim pelayanan PMI," kata Ilham.

Assessment sektoral dari sisi logistik ini, kata Ilham, berguna untuk menentukan lokasi bandara terdekat, tipe bandara, kondisi bandara apakah normal atau tidak, lokasi pelabuhan terdekat, tipe jalan, jarak dari bandara ke lokasi bencana, jalan bisa dilalui truk besar atau hanya bisa dilewati pikap. Kemudian mencari sumber air juga penting untuk mendukung pelayanan sanitasi. "Dari situ bisa ditentukan daerah mana yang aman, bukan area yang terkontaminasi bahan kimia, bukan daerah konflik, bukan daerah rawan bencana, bukan daerah terdampak bencana, tidak di area pinggir pantai terutama untuk kasus bencana alam tsunami. Intinya, gudang ini harus berada di daerah yang aman," ujarnya.

Setelah menemukan lokasi yang aman, menurut Ilham, harus diperhitungkan juga soal perizinan. "Contoh saat bencana di Palu, kami langsung meminta izin dengan pemilik lahannya dan langsung kami bawa ke Sekda (sekretaris daerah) waktu itu. Dalam hal ini kami berusaha untuk membuat izinnya betul-betul legal, ini untuk menghindari masalah ke depannya terkait pendudukan lahan secara ilegal. Meskipun operasi terkait kemanusiaan, pihak PMI tidak semena-mena mendirikan gudang di lahan milik orang lain tanpa izin. Dalam hal ini kearifan lokal tetap kami utamakan, karena PMI punya *code of conduct* (kode etik) dan kami juga punya standar mobilisasi. Tujuannya supaya jangan sampai melencong dari kebijakan karena kami membawa nama Palang Merah. Jangan sampai keberadaan kami di lokasi justru mengganggu masyarakat setempat bukannya malah membantu masyarakat, padahal tujuan kami untuk membantu masyarakat," katanya.





Penerapan GMP BAN VULKANISIR

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi

Vulkanisir ban merupakan industri penyerap karet alam kedua setelah industri ban, dengan serapan sebesar 90.000 ton per tahun. Data Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) menunjukkan, sebanyak 81 perusahaan vulkanisir kelas menengah atas tercatat mampu menyerap tenaga kerja 5.614 orang. Diperkirakan ada ribuan pelaku usaha skala kecil menengah yang tersebar di seluruh Indonesia dengan tenaga kerja puluhan ribu orang.

Di sisi lain, Kementerian Perindustrian (Kemenperin) Republik Indonesia menyebutkan kebutuhan nasional sebesar 22 juta ban per tahun dengan nilai ekonomi Rp 12,5 triliun. Sekitar 50 persen karet alam yang diserap untuk digunakan produksi ban, termasuk ban vulkanisir. Sayangnya, saat ini belum ada regulasi yang mengatur produksi ban vulkanisir di Indonesia.

Aturan yang dimaksud baru sebatas penggunaan ban vulkanisir saja khususnya untuk truk dan bus. Seperti yang tertuang pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 2574/AJ403/DRJD/2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kemudian aturan lain tentang Standar Nasional Indonesia (SNI) 06-3768-1995 telah direvisi melalui SNI 3768:2013-Ban Vulkanisir, sehingga hanya berlaku sukarela.

“Pelarangan ban vulkanisir tahun 2015 sempat merugikan kami, walau kemudian diperbolehkan kembali setelah pada 2017. Itu pun setelah Abvindo (Asosiasi Ban Vulkanisir Indonesia) melakukan lobi ke Direktorat Jenderal Perhubungan Darat,” kata Emiel Purwana, Ketua Umum Abvindo.



Dalam upaya lobi tersebut Abvindo meyakinkan Kemenperin bahwa ban vulkanisir secara umum kekuatannya sama dengan ban baru. Pihaknya juga menjelaskan tentang industri ban vulkanisir merupakan industri padat karya. Sebagai contoh, untuk satu industri vulkanisir saja, itu bisa menyerap paling sedikit itu 10 orang untuk skala industri kecil dan 70 orang untuk skala besar.

Pada pertemuan juga menghasilkan kesepakatan membuat suatu aturan standar produksi yang disebut *Good Manufacturing Process* (GMP). Di dalamnya nanti akan tercantum pabriknya di mana, kode pabriknya, dan kapan ban itu diproduksi. Kemudian semua industri ban vulkanisir yang mendapatkan sertifikasi GMP pasti akan terdaftar. Apabila nanti ada ban yang tidak terdaftar berarti ban itu diproduksi oleh perusahaan yang tidak memiliki GMP.

“Jika GMP diberlakukan wajib berarti sifatnya mengikat untuk semua industri vulkanisir. Intinya ke depan jika ada perusahaan yang belum memiliki GMP harus segera melengkapi, kalau tidak pasti ada konsekuensi hukumnya,” ucap Emiel.

Aturan Lama Ban Vulkanisir

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 523/AJ.402/DRJD/2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan

KONDISI BAN:

- Tidak ada sayatan.
- Tidak ada benjolan atau penyokan.
- Memiliki ukuran yang sama.
- Ban tidak boleh vulkanisir.
- Tidak terjadi kontak dinding akibat kurang angin atau salah pemasangan.



Aturan Baru Ban Vulkanisir

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 2574/AJ.403/DRJD/2017 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

KONDISI BAN:

- Tidak ada sayatan.
- Tidak ada bagian yang mengelupas.
- Tidak ada benjolan ada penyokan.
- Memiliki ukuran yang sama.
- Kedalaman alur minimal 1 milimeter.

Pengusaha Angkutan Sambut Positif GMP

Dalam industri angkutan barang, ban merupakan komponen pengeluaran kedua terbesar setelah bahan bakar minyak. Ban memberikan kontribusi 30 persen dari total operasional perusahaan angkutan khususnya dengan kendaraan berjenis truk. Padahal 70 persen nilai harga dari sebuah ban berada pada *casing* (rangka ban yang keras dan kuat untuk menahan tekanan beban) dan hanya 30 persen berada pada tapak ban.

Secara operasional, sebenarnya pengusaha angkutan menggunakan 30 persen saja dari keseluruhan material ban yang habis terpakai. Dengan tidak melakukan vulkanisir ban perusahaan melakukan pemborosan sebesar 70 persen dari harga ban tersebut.

Vulkanisir ban merupakan proses daur ulang ban yang telah aus terpakai menjadi baru dengan cara memberi telapak pada permukaan ban. Tanpa mengubah bentuk dan spesifikasi atau pun merek pada ban dasar dengan daya tahan tingkat keausan sekitar 90 persen dibandingkan dengan ban baru.

Oleh sebab itu, Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) menyambut baik adanya rencana penerapan GMP ban vulkanisir. Gemilang Tarigan, Ketua Umum Aprindo mengatakan, regulasi yang mengatur mutu ban vulkanisir utamanya dari sisi keamanan sangat dibutuhkan dan perlu diatur Kementerian Perindustrian.

"Ban vulkanisir memberi manfaat bagi pengusaha angkutan dari sisi penghematan operasional. Dengan begitu kita tidak perlu menggunakan ban baru sekali pakai, cukup divulkanisir bahkan bisa sampai tiga kali. Tapi agar tetap terjaga mutunya pemerintah wajib hadir untuk mengawasi dan mengatur," katanya.

Dari sisi lingkungan pun, pemerintah akan diuntungkan karena bisa menekan volume limbah ban imbas positif dari industri vulkanisir. Di sisi lain, Kemenperin mengklaim telah melakukan studi di beberapa negara yang hasilnya konsep GMP merupakan tepat ketimbang mewajibkan SNI Wajib.

Selain dengan asosiasi terkait, pihaknya juga telah berkoordinasi dengan Badan Standar Nasional (BSN) untuk berkoordinasi terkait parameter yang perlu ada dalam standar produksi. "Karakteristik dari industri vulkanisir ini mirip ke jasa mungkin lebih tepat dengan menstandarkan proses manufakturnya lewat GMP," jelas Taufiek Bawazier, Direktur Industri Kimia Hilir dan Farmasi Direktorat Jenderal Industri Kimia, Farmasi dan Tekstil, Kementerian Perindustrian.

Parameter yang dimaksud sendiri nantinya akan diputuskan oleh tim penyusun GMP yang terdiri dari perwakilan Kemenperin dan beberapa asosiasi terkait industri ban. Ia meyakini jika pemerintah berhasil melakukan standar pada proses produksinya tentu akan berpengaruh pada produknya menjadi lebih berkualitas.

“Soal status konsekuensi hukum GMP sendiri, nantinya bisa bersifat wajib atau sukarela. Tapi itu soal nanti, yang penting kita tentukan parameter teknis standar produksinya dulu,” tutupnya.



Emiel Purwana

Ketua Umum Abvindo

Tim Penyusun GMP Vulkanisir Ban

PEMBINA : Taufiek Bawazier (Kementerian Perindustrian)

KETUA : Dadi R. Maspanger (Pusat Penelitian Karet)

SEKRETARIS : Adi Cifriadi (Pusat Penelitian Karet)

ANGGOTA : 1. Agus Sarsito (Asosiasi Pengusaha Ban Indonesia)

2. Tonni Eriadi (Asosiasi Pabrik Vulkanisir Indonesia)

3. Achmad Gunawan (Asosiasi Pabrik Vulkanisir Indonesia)

4. Nana Supriatna (Asosiasi Pabrik Vulkanisir Indonesia)

5. Emiel Purwana (Asosiasi Ban Vulkanisir Indonesia)

6. Arief Subahari (Asosiasi Ban Vulkanisir Indonesia)

7. Andrias Laimsyamputti (Asosiasi Ban Vulkanisir Indonesia)



Gemilang Tarigan

Ketua Umum DPP Aprindo



GENCAR SOSIALISASI GMP KE DAERAH

Teks : Abdul Wachid / Foto : Giovanni Versandi



Pada pertemuan terakhir 16 April 2019 Asosiasi Ban Vulkanisir Indonesia (Abvindo) bersama Kementerian Perindustrian (Kemenperin) telah menyepakati beberapa hal teknis tentang skema *Good Manufacturing Process* (GMP) termasuk prosedur pengajuan sertifikat GMP oleh pemohon (perusahaan ban vulkanisir) yang pada tahap awalnya dilakukan secara mandiri. Dalam arti pemohon nanti dalam membuktikan lokasi, alat maupun fasilitas pabrik yang dimiliki cukup melampirkan foto dalam berkas pengajuannya.

Terkait pengujian produk, akan dilakukan *endurance test*, yakni menguji kekuatan ban dengan kecepatan dan beban yang bertambah. Pengujian ini sama persis dengan uji ban baru, yakni SNI 06-0100-2012 Ban Truk Ringan serta SNI 06-0099-2012 Ban Truk dan Bus. Pihak penguji diserahkan kepada Pusat Penelitian Karet (Puslit) dengan biaya uji Rp 4 juta sampai Rp 5 juta.

Satu hal yang belum disepakati kedua belah pihak adalah masa berlaku izin GMP. Pihak Kemenperin meminta masa berlaku izin selama empat tahun, sementara Abvindo mengusulkan lima tahun. Nantinya setelah aturan GMP telah berlaku, akan dilakukan sidak secara acak ke beberapa perusahaan ban vulkanisir guna memastikan aturan GMP konsisten dipatuhi.

Bentuk sidak yang dilakukan akan mengacu pada berkas dokumen yang pernah disetujui hingga izin GMP terbit. Beberapa hal yang dicek ulang mulai administratif seperti perizinan usaha, lokasi hingga fasilitas dan alat produksi. Apabila ternyata ditemukan fakta bahwa fasilitas yang diinfokan dahulu ternyata tidak ada, maka sertifikat GMP yang dimiliki akan dibatalkan.

“Nanti juga ada sanksi administrasinya berikut denda bisa mencapai Rp 3 miliar. Intinya boleh siapa saja mengajukan GMP asal telah mempersiapkan semua. Termasuk siap ketika didatangi untuk melakukan cek kebenaran berkas,” kata Emiel Purwana Ketua Umum Asosiasi Ban Vulkanisir Indonesia.



Dewanto Purnacandra

Kasubdit Uji Tipe Kendaraan Bermotor Direktorat

Sarana Dirjen Perhubungan Darat
Kementerian Perhubungan



Taufiek Bawazier

Direktur Industri Kimia Hilir dan Farmasi
Direktorat Jenderal Industri Kimia
Farmasi dan Tekstil
Kementerian Perindustrian



Saat ini tim penyusun skema GMP sedang pada tahap membuat kajian dan analisa tentang dampak pemberlakuan aturan GMP. Setelah semua aspek tersusun, draf aturan GMP kemudian akan diajukan ke Biro Hukum Kementerian Perindustrian untuk dilakukan uji publik di lembaga terkait, seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Korlantas Polri.

Sampai akhirnya nanti telah diterbitkan, aturan GMP akan disosialisasikan pelaku industri ban vulkanisir. Abvindo bersama pelaku industri lainnya juga meminta waktu tiga tahun untuk melakukan penyesuaian terhadap aturan GMP. Ditargetkan paling lambat pada Oktober tahun ini Kementerian Perindustrian bersama tim penyusun GMP mampu merampungkan untuk segera bisa disahkan.

Pasca-aturan diterbitkan, tim penyusun GMP akan beralih tugas menjadi dewan pengawas dengan tanggung jawab memastikan aturan GMP terlaksana termasuk tugasnya sesekali melakukan sidak dan pengecekan secara acak di beberapa pabrik ban vulkanisir pemegang sertifikat GMP.

Agar berjalan efektif, Abvindo akan membantu Kementerian Perindustrian melakukan sortir perusahaan-perusahaan ban vulkanisir yang mengajukan sertifikat GMP. Detailnya, dengan jaringan anggota yang tersebar di seluruh Indonesia, Abvindo akan membantu pemerintah melacak kebenaran perusahaan. “Benar atau tidak ada perusahaannya atau barangkali ada perusahaan yang ternyata bermasalah,” ucap Emiel.

Ia menambahkan, pemberlakuan sertifikat GMP tidak hanya berlaku bagi perusahaan baru, tetapi juga perusahaan yang telah berdiri lama. Tidak ada pengecualian bagi perusahaan kecil maupun besar, semua diperlakukan sama. Oleh sebab itu, terkait alat produksi di dalam skema GMP tidak distandarkan secara khusus teknis spesifikasi. Hal terpenting adalah hasil produksi memenuhi standar GMP dan lolos uji *endurance test*.

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN SIAP BANTU SOSIALISASI

Kementerian Perindustrian RI berencana menerbitkan aturan tentang GMP dalam bentuk Peraturan Menteri Perindustrian (Permen). “Nanti di dalam dijelaskan konten apa itu GMP, prasyarat GMP dan lain-lain,” ucap Taufiek Bawazier, Direktur Industri Kimia Hilir dan Farmasi Direktorat Jenderal Industri Kimia, Farmasi dan Tekstil, Kementerian Perindustrian.

Ia mengharapkan, setelah benar-benar Permen tentang aturan GMP terbit, pekerjaan berikutnya adalah peningkatan kompetensi kerja Sumber Daya Manusia (SDM). Melalui penerapan Standar Kompetensi Kerja Nasional Indonesia (SKKNI) lewat Lembaga Sertifikasi Profesi yang dibentuk pihak asosiasi.

Sementara itu, Dewanto Purnacandra, Kasubdit Uji Tipe Kendaraan Bermotor Direktorat Sarana Dirjen Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan mengatakan, pihaknya siap membantu Abvindo dan Kemenperin melakukan sosialisasi aturan GMP terutama sosialisasi mulai dari tingkat petugas lapangan yang seringkali melakukan salah melakukan penindakan terhadap pengguna ban vulkanisir.



“Kami mendapat laporan masih ada beberapa petugas dari kami yang belum paham. Bahwa ban vulkanisir sudah diperbolehkan sejak tahun 2017. Adanya wacana penerapan GMP ini bisa menjadi momen tepat untuk melakukan sosialisasi,” ujarnya.

Senada dengan Dewanto, Gemilang Tarigan, Ketua Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aprindo) menuturkan, temuan petugas Dinas Perhubungan di daerah yang menganggap ban vulkanisir dilarang masih jamak ditemui. Khususnya saat para pengusaha truk melakukan uji kir di Unit Pengelola (UP) Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB).

Alhasil, agar lolos uji kir pengemudi truk terpaksa mengganti dahulu ban vulkanisir dengan ban baru. “Kadang juga kami terpaksa harus menyewa ban baru hanya demi lolos uji kir, ini kan nambah beban biaya. Padahal kalau petugasnya paham ban vulkanisir itu dibolehkan, *nggak* akan seperti ini,” katanya.

Menanggapi hal itu, pihak Emiel mengatakan, pihaknya juga akan melakukan sosialisasi ke pelaku usaha angkutan barang dengan menggelar *roadshow* ke berbagai daerah. Targetnya, agar semua pihak memahami bahwa ban vulkanisir diperbolehkan dan kini akan memiliki standar produk lewat aturan GMP.



STRATEGI PERKUAT PASAR

Product Campaign hingga Bantu Customer Tekan Biaya

Teks & Foto: **Antonius Sulisty**

Gaikindo Indonesia International Auto Show (GIIAS) ke-27 sebagai rangkaian dari GIIAS 2019, kembali digelar pada 18-28 Juli 2019 di Indonesia Convention Exhibition (ICE), BSD City, Tangerang. *Event* tahunan milik Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia

(Gaikindo) kali ini mengusung tema *Future in Motion*, yang diartikan sebagai sebuah gerakan pengaruh teknologi dari kendaraan listrik, otonom, dan digital. GIIAS 2019 akan menampilkan transformasi teknologi dari industri otomotif melalui beragam program selama pameran.



“GIIAS akan merepresentasikan teknologi otomotif terkini dari industri otomotif Indonesia. Gaikindo fokus menjadikan GIIAS ajang yang menginspirasi publik dengan kehadiran teknologi otomotif dan transformasi terkininya menuju masa depan,” kata Yohannes Nangoi, Ketua Umum Gaikindo. Menurut Nangoi, perkembangan industri otomotif ada dalam kecepatan penuh, yang saat ini di Indonesia sudah mulai merasakan efek kehadirannya. “Kehadiran kendaraan *hybrid*, *plug-in hybrid*, *electric* hingga *autonomous* adalah masa depan otomotif yang mesti kita antisipasi kehadirannya. Lewat GIIAS, Gaikindo ingin memberikan edukasi awal tentang berbagai inovasi dari industri otomotif, sehingga Indonesia siap menyambut perubahan positifnya,” ujarnya.



Yohanes Pratama

General Manager Sales IAMI

Sementara itu, Ketua III Gaikindo, Rizwan Alamsjah mengatakan, inspirasi teknologi otomotif akan ditampilkan di seluruh sisi penyelenggaraan GIIAS tahun ini. “Tidak hanya sekadar lihat, sentuh, atau foto, di GIIAS pengunjung bisa mendapatkan informasi tentang teknologi dan bahkan bisa mendapatkan pengalaman mengendarainya langsung,” ujar pria yang juga sebagai Ketua Penyelenggara GIIAS The Series 2019.

Melalui program *Beyond Mobility Area* di GIIAS, pengunjung dapat merasakan dan mendapatkan informasi tentang perkembangan teknologi. Dalam program *Beyond Mobility Experience*, pengunjung akan mendapatkan pengarahan dari profesional tentang inovasi produk-produk yang dipamerkan pada area tersebut. Empat merek peserta telah berkomitmen menghadirkan teknologi masa depannya pada program ini. Salah satunya adalah Hino yang mewakili segmen kendaraan komersial di GIIAS 2019.

Truk Hybrid

Sales and Promotion Director PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI), Santiko Wardoyo mengatakan bila pihaknya tidak menghadirkan varian atau model truk baru di GIIAS tahun ini. "Tidak ada (varian/model baru). Namun dalam GIIAS kali ini, Hino akan pertama kali menghadirkan di Indonesia truk *hybrid* yang efisien dan ramah lingkungan karena dapat mengurangi polusi udara," kata Santiko.

Truk *hybrid*, menurut Santiko, merupakan produk ramah lingkungan karena dapat menekan angka polusi di jalan, mengingat risiko pencemaran udara akan menjadi lebih rendah daripada penggunaan mesin bakar konvensional yang tidak lagi dominan. Meski tidak dijual dalam waktu dekat di Indone-

sia, truk *hybrid* Hino yang akan di-boyong HMSI ini sudah dipasarkan secara global. Dalam konteks ini, Hino Indonesia punya misi memperkenalkan teknologi ramah lingkungan, yang diharapkan dapat menginspirasi para *stakeholder* di Tanah Air agar lebih serius dalam menjaga keseimbangan lingkungan hidup pada masa depan.

Menurut Santiko, di pameran GIIAS 2019 Hino memiliki konsep *Trucks and Buses that Do More be Connected to Customer's Future by Human Touch and Information Technology*. Melalui konsep ini, Hino ingin memberikan kendaraan komersial yang tidak hanya berfungsi sebagai pengangkut tetapi juga memberikan kemudahan untuk pemakainya dalam kehidupan, serta membantu dunia menjadi tem-

pat yang lebih baik sesuai dengan visi dan misi dari Hino. "Hal yang terpenting adalah Hino tetap juga menampilkan unit-unit andalannya yang sudah *existing* dan terbukti membantu bisnis *customer* berjalan dengan mudah, seperti New Generation Ranger, Hino New Dutro, dan juga Hino Bus," ujarnya menambahkan.

Selain menampilkan produk andalan serta truk masa depan, kata Santiko, Hino Indonesia juga akan menampilkan truk juara *rally* Dakar sebagai *trade mark* kekuatan Hino dalam 10 tahun terakhir di kelas *under 10L* bersama sang pembalap, Teruhito Sugawara yang akan menyapa pengunjung *booth* Hino di GIIAS nanti.

Perkuat Branding

Pameran GIIAS setiap tahunnya kerap dijadikan momen untuk memperkuat *branding* terkait produk baru atau peremajaan merek. Seperti yang dilakukan Mitsubishi Fuso yang akan menghadirkan beberapa model baru dari varian anyarnya, *Fighter*. "Iya benar, rencananya kami akan menampilkan varian baru *Fighter* yang nantinya di tampilkan di stan Mitsubishi Fuso pada ajang tersebut. Penambahan varian ini merupakan upaya kami ke pelanggan untuk melengkapi *line up* produk *Fighter* yang telah diluncurkan sebelumnya," ujar Dony Her-

mawan, *Head of PR Dept.* PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB) selaku agen pemegang merek (APM) truk Mitsubishi Fuso di Indonesia.

Menurut Dony, sejalan dengan moto Mitsubishi Fuso sebagai Andalan Bisnis Sejati, KTB juga menghadirkan varian-varian yang memenuhi kebutuhan konsumen terhadap kendaraan niaga di semua lini bisnis. "Selain menyediakan produk profesional, kami juga akan meluncurkan layanan profesional berupa fitur-fitur terbaru yang berbasis pada internet dan teknologi, untuk mendukung performa bisnis pelanggan Mitsubishi Fuso,"

katanya. Melalui produk atau varian baru yang diperkenalkan, Dony menyebut pihaknya juga senantiasa menambah fasilitas-fasilitas baru yang dapat dinikmati konsumen setia Mitsubishi Fuso. "Salah satunya adalah pembaruan sistem *Runner Telematics* serta fitur lain yang tengah kami persiapkan," imbuhnya.

Demikian halnya dengan Isuzu yang menghadirkan prototipe *Traga Bus* dari produk terbarunya, *Isuzu Traga*. "Kami mempunyai prototipe *Traga Bus*. Sejauh ini belum ada perubahan atau penambahan fitur atau teknologi, hanya fungsi

angkutanannya saja untuk orang dan aplikasi dari Traga sendiri," ungkap Yohanes Pratama, *General Manager Sales* PT Isuzu Astra Motor Indonesia (IAMI) selaku APM kendaraan Isuzu di Tanah Air. Yohanes menambahkan bahwa IAMI lebih memperkuat *branding* terkait peremajaan merek di ajang GIIAS kali ini. "Lebih ke *branding* Isuzu yang terbaru Isuzu *Real Partner, Real Journey*," katanya.

Tahun 2019 merupakan lembaran baru bagi keluarga besar Isuzu Indonesia. Pihak IAMI menyatakan, dengan proses yang cukup panjang maka mulai awal tahun 2019 Isuzu memperkenalkan dan mengusung *tagline* baru, yakni Isuzu *Real Partner, Real Journey*. IAMI secara resmi melakukan *brand rejuvenation* atau peremajaan merek dengan beberapa alasan demi menjaga kelanggengan merek pada suatu pasar. Selain itu, langkah ini juga menjadi pertimbangan serius agar menjadi relevansi terhadap minat konsumen saat ini.

Terkait strategi yang akan dilakukan sampai dengan akhir tahun nanti, masing-masing APM saling mengedepankan konsep layanan terbaik guna menjaga loyalitas konsumennya. "Hino akan terus memberikan layanan Total Support kepada konsumen setia untuk memberikan nilai lebih bagi mereka dan mempermudah bisnis mereka. Prinsip dasar kami melalui aktivitas Total Support adalah memberikan *uptime* maksimal atau waktu bekerja operasional truk yang maksimal, untuk bekerja terus dan meminimalkan biaya operasional kendaraan. Den-



gan ini maka *customer trust* akan terus terbangun dan terjaga, dan ini dibuktikan dengan posisi kami yang terus menjadi *market leader medium duty truck* dalam 19 tahun terakhir ini," kata Santiko.

Sementara itu, KTB akan berkomitmen untuk terus menggelar *product campaign* hingga akhir 2019. "Tentunya strategi ini dibuat guna memenuhi kebutuhan konsumen. Setelah penambahan varian Fighter yang dihadirkan untuk melengkapi jajaran produk Mitsubishi Fuso, kami akan menggelar acara *Truck Campaign* dan *Fuso Gathering* di Indonesia untuk memperkenalkan produk kami dengan lebih intens kepada masyarakat Indonesia," ucap Dony.

Sedangkan strategi yang akan dilakoni Isuzu hingga penghujung tahun ini dengan berupaya membantu pelanggannya dalam menekan biaya operasionalnya. "Isuzu sebagai mitra bisnis *cus-*

tomer akan terus berusaha menghadirkan *owning* dan *operation cost* yang kompetitif, sehingga dapat meringankan biaya operasional *customer*. Dengan kondisi pasar yang cenderung lesu maka *customer* dituntut seoptimal mungkin menggunakan truknya bersamaan dengan menekan biaya operasional kendaraan," ujar Yohanes.

Yohanes menjelaskan, sampai saat ini 40 persen lebih dari biaya operasional yang dikeluarkan oleh *customer* didominasi oleh biaya bahan bakar, dan Isuzu hadir memberikan solusi yang salah satunya melalui efisiensi bahan bakar. "Di luar itu, kami juga akan melanjutkan kesuksesan Isuzu Traga sepanjang semester kedua tahun 2019 ini. Terima kasih kami ucapkan atas kepercayaan *customer* kepada Isuzu Traga yang sudah terbukti menjadi salah satu pilihan unggulan *customer* untuk membantu mengembangkan bisnisnya," katanya.



(Sumber: Logcluster.org)

Rantai pasokan kemanusiaan (*humanitarian supply chain*) sangat kompleks karena melibatkan banyak pihak. Rantai pasokan kemanusiaan dimulai dari perencanaan dan penilaian kebutuhan bantuan kemanusiaan, pengadaan (*procurement*), pergudangan dan persediaan, transportasi, manajemen kendaraan, rantai pendingin (*cold chain*), *customs*, distribusi, serta evaluasi dan *monitoring* (Rushton *et al.*, 2014).

Perencanaan dan penilaian kebutuhan (*demand planning*) bantuan kemanusiaan dilakukan untuk menentukan data kebutuhan bantuan kemanusiaan, peralatan, dan fasilitas. Data ini meliputi jenis, spesifikasi, jumlah, lokasi, waktu, dan tingkat urgensi.

Persediaan penyangga (*buffer stock*) harus disediakan, mengingat persediaan diperlukan untuk berjaga-jaga dalam pemenuhan bantuan kemanusiaan pada kondisi tanggap darurat yang tidak dapat diprediksi dengan tepat. *Buffer stock* harus dihitung lebih cermat agar persediaan optimal sehingga tidak berlebihan dan tidak kekurangan.

Perencanaan kebutuhan bantuan kemanusiaan dilakukan dengan metode kuantitatif dan kualitatif. Estimasi kebutuhan bantuan kemanusiaan dengan mempertimbangkan parameter dan kontekstual, data historis, prediksi, dan lain-lain.

Pada umumnya parameter yang digunakan, yaitu jenis dan karakteristik bencana berdasarkan potensi kerawanan daerah bencana, potensi daerah dan penduduk yang terdampak bencana, akses transportasi, infrastruktur jalan raya, serta topografi wilayah yang terdampak bencana. Pendekatan kualitatif dalam perencanaan kebutuhan bantuan kemanusiaan didasarkan pada kebijakan organisasi penyelenggara penanggulangan bencana.

Dari analisis kebutuhan ini selanjutnya dilakukan pengadaan untuk pemenuhan *stock* kebutuhan bantuan kemanusiaan. Sumber pengadaan bantuan kemanusiaan dari donor, pemerintah, dunia usaha, dan masyarakat. Dalam pengadaan ditentukan kapan pengadaan dilakukan, berapa banyak, dan frekuensi pengadaan untuk mendapatkan bantuan kemanusiaan dengan biaya pengadaan yang paling efisien.

Bantuan kemanusiaan yang diperoleh dari kegiatan pengadaan selanjutnya disimpan di gudang. Transportasi dan distribusi bantuan kemanusiaan ke penerima di lokasi terdampak pada saat bencana. Bantuan kemanusiaan yang diperoleh dari bantuan luar negeri memerlukan proses pengurusan *customs*.

Siklus rantai pasokan kemanusiaan untuk mengisi *stock* di gudang penyimpanan dan memenuhi kebutuhan dalam rangka penanggulangan bencana. Evaluasi dan *monitoring* perlu dilakukan untuk memastikan kelancaran arus bantuan kemanusiaan, informasi, dan keuangan yang merupakan tiga pilar penting dalam setiap proses manajemen rantai pasokan.



Zaroni

Head of Consulting Division
Supply Chain Indonesia

TIGA KOMPONEN RANTAI PASOKAN KEMANUSIAAN ANTARA LAIN:

- Perencanaan (*planning*) dapat didefinisikan sebagai menerjemahkan persyaratan program ke dalam perencanaan logistik dan mencakup pengembangan strategi untuk memilih dan mengelola sumber daya yang diperlukan untuk memantau efisiensi rantai pasokan.
- Pencarian pasokan (*sourcing*) mengacu pada proses mengidentifikasi sumber pasokan yang dapat memenuhi kebutuhan organisasi segera dan masa depan untuk barang dan jasa. Dalam situasi darurat, kebutuhan mendesak akan menjadi pertimbangan prioritas.
- Logistik (*logistics*) hanyalah bagian dari rantai pasokan. Hal ini berkaitan dengan bahan fisik dan arus informasi dari bahan mentah ke tujuan akhir dari produk jadi. Penekanan utama ditempatkan pada pentingnya informasi serta arus fisik dan faktor tambahan. Sangat relevan adalah bahwa logistik terbalik - aliran produk dan kemasan kembali melalui sistem.

Rantai pasokan yang sukses adalah “efisien” dan “efektif” serta menekankan peran informasi dalam mencapai rantai pasokan. Rantai pasokan yang efisien adalah memastikan bahwa waktu dan sumber daya tidak terbuang sia-sia, sementara rantai pasokan yang efektif adalah salah satu yang mencapai tujuan yang diinginkan.

Oleh karena itu, rantai pasokan kemanusiaan yang efisien dan efektif adalah yang memberikan produk yang tepat, dalam jumlah yang tepat, di tempat yang tepat, di waktu yang tepat, untuk pelanggan yang tepat, dengan biaya yang tepat, dan dalam kondisi yang tepat.

Informasi (pengumpulan dan berbagi) adalah komponen kunci dari keberhasilan rantai pasokan kemanusiaan. Dimulai dengan mengumpulkan informasi yang benar mengenai identifikasi kebutuhan dan termasuk berbagi informasi dan koordinasi antara berbagai bagian rantai pasokan kemanusiaan (seperti mitra). Koordinasi dimulai dengan berbicara bahasa yang sama, artinya bekerja menuju standarisasi yang lebih baik.

ELEMEN PENTING & AKTOR DALAM RANTAI PASOKAN

Rantai pasokan kemanusiaan ditentukan oleh:

1. Konteks operasional

Konteks operasional menentukan kendala yang dihadapi oleh staf logistik tanggap darurat ketika menyiapkan operasi logistik. Kendala-kendala semacam itu pada gilirannya akan memengaruhi pemilihan rute pasokan dan moda transportasi, pemilihan penyedia layanan, dan jenis kontrak yang dikeluarkan. Ketika menilai konteks operasional, staf logistik harus menganalisis tiga elemen berbeda, yaitu:

Faktor lingkungan eksternal. Ini merujuk pada elemen-elemen eksternal yang memengaruhi operasi logistik dan di luar kendali, seperti geografi, iklim, infrastruktur, situasi keamanan kawasan, dan pertimbangan bisnis dan ekonomi musiman.

Persyaratan operasional internal. Ini merujuk pada elemen yang ditentukan oleh persyaratan program, seperti lokasi penerima manfaat (titik pengiriman akhir), volume, frekuensi, dan waktu pengiriman.

Pasar pasokan, transportasi, dan penyimpanan. Ini merujuk tidak hanya pada struktur pasar secara keseluruhan, tetapi juga pada kapasitas aktual yang dapat dilakukan oleh penyedia layanan, hubungan keseluruhan antara pemasok dan pelanggan (penawaran dan permintaan), serta posisi, dan kekuatan daya tawar Anda di pasar.

2. Jenis kargo

Jenis kargo yang akan didistribusikan sangat memengaruhi pemilihan opsi penyimpanan, transportasi, dan distribusi. Staf logistik perlu mengembangkan pengetahuan yang baik tentang karakteristik dan persyaratan penanganan berbagai jenis kargo kemanusiaan untuk mengoptimalkan rantai pasokan.

TAHAPAN RANTAI PASOKAN DALAM PENANGGULANGAN BENCANA

Manajemen rantai pasokan kemanusiaan merupakan rangkaian kegiatan perencanaan, implementasi dan pengendalian dengan efisien, penyimpanan barang dan peralatan sesuai dengan informasi yang diperoleh dalam mengalirkan bantuan kemanusiaan dari titik awal hingga titik tujuan.

Menurut Van Wassenhove (2006) bahwa manajemen rantai pasokan kemanusiaan memiliki fokus pada tiga dari empat siklus manajemen bencana, yaitu:

1. TAHAP PREPARATION

Tahap ini mengacu pada berbagai operasi yang terjadi sebelum bencana (prabencana) terjadi. Fase ini sangat penting karena kegiatan pada fase ini adalah pengembangan desain jaringan fisik rantai pasokan, informasi dan sistem teknologi komunikasi, serta dasar untuk kolaborasi dengan *stakeholder* terkait.

2. TAHAP RESPONSE

Tahap ini mengacu pada berbagai operasi yang langsung dilaksanakan setelah bencana terjadi. Kegiatan utama dari fase ini adalah:

- Mengaktifkan jaringan rantai pasokan sementara untuk merespons bencana; dan
- Memberikan layanan dasar dan pengiriman bantuan kemanusiaan dalam jumlah besar ke posko layanan bantuan kemanusiaan.

3. TAHAP RECONSTRUCTION

Tahap ini mengacu pada operasi setelah terjadinya bencana. Ini melibatkan rehabilitasi dan tahap ini bertujuan untuk mengatasi masalah dari perspektif jangka panjang. Pada tahap prabencana ini perlu disiapkan sistem manajemen penanggulangan bencana yang efektif. Upaya penanggulangan bencana memerlukan sistem manajemen logistik untuk mendistribusikan bantuan kemanusiaan dan peralatan penanggulangan bencana.

Perlu disiapkan gudang (*warehouse*) tempat penyimpanan barang bantuan kemanusiaan. Gudang-gudang ini perlu dibangun di lokasi strategis yang mendekati daerah rawan bencana. Lokasi gudang agar mudah diakses oleh sarana atau moda transportasi, baik transportasi darat, laut, sungai, maupun udara.

Pada saat kondisi normal atau prabencana, perlu diidentifikasi kebutuhan minimal barang bantuan kemanusiaan ini, baik dari aspek jenis bantuan kemanusiaan dan jumlah setiap jenis bantuan kemanusiaan tersebut. Sumber pendanaan pengadaan bantuan kemanusiaan ini dapat diperoleh dari APBN, masyarakat, atau dunia usaha.

Pada saat terjadi bencana sering kita kenal dengan tanggap darurat, perlu respons dan tindakan cepat evakuasi penduduk terdampak bencana, evakuasi binatang ternak, penyiapan tempat pengungsi, dan distribusi bantuan kemanusiaan untuk para pengungsi.

Efektivitas dari penanggulangan bencana pada saat tanggap darurat ini adalah kecepatan dalam melakukan evakuasi dan penyiapan lokasi pengungsi. Bila terjadi suatu bencana, seringkali terjadi banyak pihak yang terlibat, seperti BASARNAS, TNI, Polri, BNPB, BPBD, PMI, dan relawan dalam upaya pencarian korban bencana, proses evakuasi, dan penampungan penduduk terdampak bencana di lokasi pengungsian.

Penyiapan lokasi pengungsi memerlukan penataan infrastruktur darurat yang memadai untuk menopang kegiatan dan kebutuhan para pengungsi selama masa tanggap darurat. Penyediaan *shelter*, sarana MCK, dapur umum, sarana listrik, air, gas, sarana komunikasi, pengobatan, *media center*, *trauma center*, dan lain-lain perlu disiapkan di tempat pengungsian. Kebutuhan bantuan kemanusiaan yang berisi makanan, minuman, dan pakaian sesuai keperluan penduduk di lokasi pengungsi perlu disiapkan dengan baik.

Dalam hal ini, sistem manajemen logistik kemanusiaan berperan penting untuk memastikan kelancaran distribusi bantuan kemanusiaan dari gudang BNPB dan para donor dapat diterima dengan baik ke lokasi pengungsi atau penduduk terdampak bencana.

Penyiapan dan pengelolaan gudang darurat pada saat tanggap darurat perlu dilakukan segera di lokasi terdekat dan aman dari ancaman bencana. Gudang darurat ini disiapkan dan dikelola dengan tetap memperhatikan desain dan tata cara pergudangan, seperti penerimaan barang, penempatan, penyimpanan, pengambilan, pengepakan,

pengeluaran, *layout*, dan alur pergerakan barang. Pemahaman petugas BPBD sebagai pengelola gudang darurat di lokasi bencana mengenai manajemen pergudangan perlu terus ditingkatkan agar mereka dapat menyiapkan dan mengelola pergudangan bantuan kemanusiaan secara efektif.

Bila bencana sudah mulai berakhir, tahap berikutnya dalam manajemen penanggulangan bencana adalah pemulihan (*recovery*). Inti dari tahap ini adalah aktivitas rekonstruksi dan rehabilitasi.

Rekonstruksi berupa pembangunan kembali infrastruktur yang rusak akibat bencana untuk pemulihan kehidupan sosial dan ekonomi penduduk yang terdampak bencana. Pembangunan jalan, jembatan, sekolah, tempat ibadah, listrik, air, rumah, pasar, perkantoran, dan lain-lain dilakukan pada tahap pemulihan ini.

Jika bencana terjadi, maka infrastruktur dan sistem logistik suatu desa, kota, provinsi, atau bahkan negara yang terdampak bencana akan terganggu. Seberapa besar terganggunya infrastruktur dan sistem logistik ini tergantung pada jenis, karakteristik, dan skala dampak bencana. Infrastruktur utama logistik berupa jalan raya, pelabuhan, bandar udara, gudang, kendaraan, listrik, dan telekomunikasi.

Umumnya pada saat terjadi bencana, infrastruktur logistik tersebut rusak bahkan lumpuh, tidak bisa digunakan lagi untuk mendukung aktivitas utama logistik seperti transportasi dan distribusi. Bila bencana terjadi, perlu segera dilakukan identi-

fikasi infrastruktur logistik mana yang rusak dan apa implikasinya terhadap aktivitas logistik. Perlu dicari alternatif atau kontinjensi untuk penggunaan infrastruktur logistik lainnya yang masih berfungsi.

Pasokan bahan baku dan komponen sangat mungkin terganggu, demikian pula distribusi produk jadi yang diproduksi oleh pabrik di daerah terdampak bencana. Perlu segera dilakukan pemulihan agar kelancaran produksi dan perdagangan normal kembali.

PENGAJIAN & PERENCANAAN RANTAI PASOKAN

Prioritas kebutuhan penduduk yang terkena bencana diidentifikasi melalui pengkajian kontekstual yang sistematis. Pengkajian berbasis kebutuhan mencakup semua populasi yang terkena dampak bencana. Upaya-upaya khusus diperlukan untuk mengkaji setiap orang di lokasi yang sulit dijangkau. Hal yang sama berlaku untuk setiap orang yang sulit diakses tetapi sering berisiko, seperti penyandang cacat, setiap orang tua, setiap orang yang harus tinggal di rumah, anak-anak dan pemuda yang mungkin menjadi sasaran sebagai tentara anak atau dapat mengalami kekerasan berbasis *gender*.

Sumber informasi utama meliputi observasi langsung, diskusi kelompok fokus, survei, dan diskusi dengan setiap orang dan kelompok (otoritas lokal, laki-laki dan tokoh masyarakat perempuan, laki-laki tua dan perempuan, pekerja kesehatan, guru dan tenaga pendidikan lainnya, pedagang dan lembaga-lembaga kemanusiaan lainnya).

Berbicara secara terbuka mungkin sulit atau berbahaya bagi sebagian orang. Bicaralah dengan anak-anak secara terpisah karena mereka tidak mungkin untuk berbicara di depan orang dewasa dan melakukannya dapat menempatkan anak-anak dalam risiko. Kebanyakan kasus, perempuan dan anak perempuan harus diajak berkonsultasi di ruang terpisah.

Informasi prabencana: Sebuah penyatuan informasi bersama yang ada sangat berharga bagi pengkajian awal dan cepat. Sejumlah besar informasi hampir selalu tersedia tentang konteks (misalnya politik, sosial, ekonomi, keamanan, konflik, dan lingkungan alam) dan masyarakat (seperti usia, jenis kelamin, kesehatan, spiritualitas, budaya, dan pendidikan).

Data terpilah: pemilahan rinci awalnya sangat sulit tetapi sangat penting untuk mengidentifikasi berbagai kebutuhan dan hak anak-anak dan setiap orang dewasa dari segala usia.

Logistik berperan penting dalam setiap fase penanggulangan bencana. Dampak korban bencana seringkali semakin parah bila manajemen logistik tidak cukup efektif untuk secara cepat dan tepat menanggulangi bencana. Ketika bencana terjadi diperlukan tanggap darurat. Logistik bencana akan memastikan distribusi bantuan kemanusiaan dan peralatan dapat menjangkau secara cepat ke sasaran.



LEADER INTERVIEW

... MORE IMPORTANT
THAN YOUR
CAPABILITIES.

SIMILARLY, YOUR DECISION

... MORE IMPORTANT

THAN YOUR CAPABILITIES.

JACK MA-



Johannes Rocky

**SIAPKAN
ENAM LAYANAN
DALAM SATU
APLIKASI**

Teks: Abdul Wachid / Foto: On-Trucks

PT Phos Tekno Indonesia, perusahaan yang membawahi layanan *trucking* berbasis *online*, yakni On-Trucks pada tahun ini berencana meluncurkan lima layanan baru, yaitu pergudangan (On-Storage), pengiriman kurir (On-Xpress), *financial technology* (Modal Teman), alat berat (On-Hequip), dan periklanan (Smart Ads). Semuanya akan terintegrasi dalam satu aplikasi yang sama atau biasa disebut *super-app*.

Lewat beragam layanan tersebut, On-Trucks yakin pada tahun ini bisa meraup Rp 100 miliar nilai transaksi pada tahun ini atau setara 20 kali lipat dari nilai transaksi tahun sebelumnya, yakni hanya Rp 5 miliar. Keyakinan itu merujuk pada riset yang menyebutkan potensi pasar logistik di Indonesia mencapai Rp 3.000 triliun.

Sementara dari sisi jumlah armada, On-Trucks menargetkan mampu menggaet 10 persen dari total populasi truk saat ini yang diperkirakan sejumlah tujuh juta unit. Bagaimana cara On-Trucks mencapai target itu semua? Apa strategi On-Trucks agar mampu bersaing dengan *trucking online* lainnya? Berikut wawancara *TruckMagz* dengan Yohannes Rocky, *Chief Executive Officer* On Trucks.



ON-XPRESS

Features

- B2B Last mile delivery Service
- To Provide retail and ecommerce Delivery solution
- Launch on Q3 2019



ON-STORAGE

Features

- Marketplace for warehouse
- Handling and system provided
- Launch on Q4 2019



SMART ADS

Features

- To provide a Advertising B2B Solution
- Increase Profitability by receiving Passive Income for Partner
- Launch on Q3 2019



MODAL TEMAN

Features

- Provide capital support for customer
- Integrated to all On-Trucks platform and services
- Launch on Q4 2019



ON-HEQUIP

Features

- Provide logistics needs for Heavy equipment
- Marketplace ecosystem that enables logistics solution for carrying heavy cargo
- Launch on Q1 2020

Bagaimana perkembangan terkini On-Trucks?

On-Trucks *launching* pada November 2016, total sampai tahun ini berjalan hampir tiga tahun. Sejak 2017 PT Telkom Indonesia menjadi salah satu investor kami. Ini murni produk lokal sekalipun dari sisi nama terkesan asing, sebab pemegang saham On-Trucks 100 persen dari Indonesia.

Tujuan kami hadir bukan untuk berkompetisi atau mengganggu bisnis *trucking* yang sudah ada karena kami tidak mengambil order muatan mereka. Justru On-Trucks membantu untuk optimalisasi muatan atau utilisasi kendaraan yang rendah.

Harapannya, ketika pemilik truk bergabung dengan On-Trucks, omset yang didapat bisa naik sampai 70 persen. Sebab salah satu yang membuat utilisasi mereka rendah juga efek tidak adanya muatan balik. Melalui On-Trucks, kendala itu bisa teratasi.

Penentuan tarif di On-Trucks berdasarkan apa?

Tarif angkut di industri logistik gelap, ibaratnya mulai dari harga satu sampai sepuluh itu ada. Karena kami tahu tidak patokan tarif untuk bisnis ini seperti halnya angkutan penumpang. Harapannya di On-Trucks kami bisa membuat standar tarif angkut, supaya penyewa tidak merasa kemahalan dan pemilik truk tidak rugi.

Makanya, dalam menentukan tarif kami berbasis kilometer, kubik atau sesuai beban muatan dengan hitungan yang jelas dan transparan. Misalnya, untuk muatan ringan seperti produk makanan tarif berdasarkan per kubik, sementara muatan berat seperti besi atau semen dihitung per ton.



Satu sisi, sudah menjadi rahasia umum kalau tarif angkut hari ini sebagian masih dikendalikan pihak ketiga atau biasa disebut calo. Ini salah satu faktor penyumbang biaya logistik kami masih tinggi. On-Trucks hadir untuk memangkas calo-calo ini.

Jenis komoditas atau muatan apa saja yang sering ditangani?

Sejauh ini semua komoditas yang kami angkut, mulai dari FMCG (*Fast Moving Consumer Goods*), manufaktur, otomotif, dan konstruksi. Kami menyasar konsumen *business to business*. Total klien yang sudah kami layani sampai saat ini berkisar 50 perusahaan besar. Sedangkan konsumen dengan level bisnis menengah ke bawah sudah mencapai 3.000 member.

Jadi On-Trucks memiliki dua segmen klien, yakni *Last Enterprise* dan *Small Middle Enterprise (SME)*. *Last Enterprise (LE)* artinya mereka ini klien yang pembayarannya menggunakan *invoice* dengan jeda pembayaran 30 hari sampai 60 hari. Mereka ini yang order muatan per hari bisa sampai 50 truk.

Kalau SME itu seperti pedagang Tanah Abang atau UKM dan harganya mengikuti yang tercantum di aplikasi. Pemilik barang harus bayar dulu di depan baru kendaraan angkut datang. Sedangkan, klien LE itu tarif angkutnya masih bisa negosiasi.

Sebaran muatan yang ditangani lebih banyak di mana?

Sebaran muatan paling dominan berada di Pulau Jawa mencapai 50 persen dari total muatan yang dilayani On-Trucks. Komoditas yang diangkut mulai dari FMCG, otomotif, konstruksi dan lain-lain.

Siapa saja yang bisa bergabung jadi mitra On-Trucks?

Pengemudi tidak bisa jadi mitra On-Trucks, kecuali dia pemilik truk sekaligus menjadi pengemudinya. Ini kenapa moto kami itu *Safety Delivered*, karena isu di Indonesia itu masih seputar keamanan. Truk hilang, barang digelapkan pengemudi, lalu seringnya terjadi kecelakaan. Maka dari itu, yang boleh gabung di On-Trucks haruslah *owner*. *Owner* ini mereka memiliki satu unit kendaraan angkut tidak masalah. Hal terpenting mereka benar-benar pemilik.

Sejauh ini berapa jumlah mitra yang sudah bergabung?

Pemilik truk yang mitra On-Trucks sudah mencapai 500 vendor. Masing-masing vendor ini memiliki jumlah truk yang bervariasi, mulai dari hanya satu unit sampai 500 unit. Rata-rata vendor yang memiliki truk di bawah 10 unit lima persen saja. Jadi total armada hari ini yang bergabung 5.000 unit.

Adakah batas usia kendaraan agar bisa bergabung dengan On-Trucks?

Soal batas usia kendaraan kami mengikuti aturan pemerintah saja. Sepanjang kendaraan itu memiliki STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan) kami perbolehkan.

Soal jaminan keamanan, apakah menjadi perhatian On-Trucks juga?

Soal keamanan, perangkat GPS yang kami gunakan tidak sekadar mengandalkan aplikasi yang terpasang di *handphone* pengemudi. Tetapi, setiap armada milik vendor juga dipasang GPS tersendiri. Ini semata-mata mengantisipasi pengemudi nakal.

Sebenarnya On-Trucks sampai dengan hari ini apakah sudah meraup untung?

Sampai detik ini On-Trucks belum memungut profit dari vendor. Andai pun nanti sudah, kami akan pungut fee kepada vendor sekitar 15 persen.

Berdasarkan pengalaman On-Trucks, tren muatan di Indonesia seperti apa?

Tren logistik di Indonesia saat *peak season* terjadi pada tiga bulan sebelum lebaran. Setelah Lebaran biasanya muatan drop, mulai membaik lagi bulan berikutnya sampai menjelang akhir tahun saat Natal dan Tahun Baru. Bisa dikatakan rata-rata masa aktif order muatan di dalam negeri berkisar 10 bulan sampai 11 bulan saja.

Bagaimana prediksi On-Trucks melihat potensi pasar logistik Indonesia ke depan?

Potensi pasar logistik di Indonesia menurut riset mencapai Rp 3.000 triliun. Gambaran sederhananya, seperti produk rokok yang dijual di pasaran rata-rata biaya logistik yang ditanggung per item barang bisa 50 persen dari harga jual produk. Begitu juga produk-produk lain 30 persen sampai 50 persen merupakan biaya logistik. Jadi potensi pasarnya begitu besar sekali.

Bagaimana cara On-Trucks mendapatkan bagian kue logistik sebesar itu?

Kami ingin jadi *one stop logistic solution*. Artinya, nanti ada beberapa layanan tambahan seperti, pergudangan (On-Storage), pengiriman kurir (On-Xpress), *financial technology* (Modal Teman), alat berat (On-Hequip), dan periklanan (Smart Ads).

Khusus *financial technology* misalnya, ini berangkat dari masalah yang seringkali dialami vendor karena modal kerjanya habis untuk mengutang pemilik barang. Melalui layanan kami, mereka bisa mendapatkan modal baru dan bisnis tetap jalan. Rencananya kelima layanan itu tahun ini kami akan memulainya Agustus.

Apa target yang ingin dicapai On-Trucks pada masa mendatang?

Kami menargetkan meraup Rp 100 miliar nilai transaksi pada tahun ini. Angka 20 kali lipat dari nilai transaksi tahun sebelumnya yakni hanya Rp 5 miliar. On-Trucks juga menargetkan bisa menggaet vendor lebih banyak dengan jumlah armada 10 persen dari total populasi truk sekarang.

Kami yakin mencapai angka itu, karena semua vendor yang bergabung dengan On Trucks kami bayar tunai. Tidak perlu lagi menunggu pembayaran dari pabrik atau pemilik barang sampai tiga bulan kemudian. Apalagi muatan kami rutin, jadi vendor *nggak* usah repot-repot cari muatan lagi. Cukup bergabung dengan kami, utilisasi kendaraannya bakal tinggi.

Kalau dari sisi pemilik barang, mereka bisa untung ketika mendapatkan unit kendaraan yang sedang membutuhkan muatan balik. Dengan begitu memungkinkan dapat ongkos angkut yang lebih murah 30 persen dari ongkos normal.



Data Gaikindo

Diolah oleh: Antonius Sulisty

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	SUZUKI	19,376	37.25%
2	DAIHATSU	14,969	28.78%
3	MITSUBISHI MOTORS	13,007	25.01%
4	ISUZU	2,572	4.94%
5	TOYOTA	1,121	2.16%
6	DFSK	612	1.18%
7	TATA MOTORS	219	0.42%
8	CHEVROLET	106	0.20%
9	HYUNDAI	35	0.07%
TOTAL PENJUALAN		52,017	100.00%

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

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI MOTORS	3,068	57.66%
2	TOYOTA	1,946	36.57%
3	NISSAN	216	4.06%
4	ISUZU	90	1.69%
5	MAZDA	1	0.02%
TOTAL PENJUALAN		5,321	100.00%

Wholesales Light-Duty Truck / GVW 5-10 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	13,695	56.04%
2	ISUZU	5,248	21.48%
3	HINO	5,061	20.71%
4	TOYOTA	404	1.65%
5	TATA MOTORS	24	0.10%
6	FAW	4	0.02%
TOTAL PENJUALAN		24,436	100.00%

Wholesales Medium-Duty Truck / GVW 10-24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	MITSUBISHI FUSO	990	35.7%
2	ISUZU	883	31.9%
3	HINO	822	29.7%
4	UD TRUCKS	74	2.7%
5	FAW	2	0.1%
TOTAL PENJUALAN		2,771	100.00%

Wholesales Heavy-Duty Truck / GVW >24 Ton

NO	MERЕК	PENJUALAN (UNIT)	PERSENTASE
1	HINO	5,485	66.0%
2	MITSUBISHI FUSO	1,062	12.8%
3	UD TRUCKS	1,014	12.2%
4	ISUZU	327	3.9%
5	SCANIA	226	2.7%
6	FAW	101	1.2%
7	TATA MOTORS	75	0.9%
8	MAN TRUCK	17	0.2%
TOTAL PENJUALAN		8,307	100.00%

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

NO	KATEGORI	BULAN					TOTAL PRODUKSI
		JANUARI	FEBRUARI	MARET	APRIL	MEI	
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	12,665	6,730	15,075	10,318	10,744	55,532
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	-		-
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	7,126	7,076	6,844	5,030	4,360	30,436
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	675	947	749	723	597	3,691
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	2,533	2,022	1,805	1,344	1,202	8,906
	TOTAL PRODUKSI	22,999	16,775	24,473	17,415	16,903	98,565

WHOLESALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-MEI 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-MEI 2019	JANUARI-MEI 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	52,017	58,517	(6,500)	-11%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	5,321	7,122	(1,801)	-25%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	24,436	32,288	(7,852)	-24%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2,771	2,662	109	4%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	8,307	12,213	(3,906)	-32%

RETAIL SALES BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-MEI 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-MEI 2019	JANUARI-MEI 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	53,120	55,180	(2,060)	-4%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	5,696	6,202	(506)	-8%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	24,172	29,771	(5,599)	-19%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	2,756	2,846	(90)	-3%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	8,369	11,992	(3,623)	-30%

PRODUKSI BERDASARKAN KATEGORI JANUARI-MEI 2019

NO	KATEGORI	JANUARI-MEI 2019	JANUARI-MEI 2018	+/-	%
1	PICK UP (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	55,532	68,592	(13,060)	-19%
2	DOUBLE CABIN (LIGHT COMMERCIAL VEHICLE/LCV GVW < 5 TON)	-	-	-	0%
3	LIGHT-DUTY TRUCK / GVW 5-10 TON	30,436	36,178	(5,742)	-16%
4	MEDIUM-DUTY TRUCK / GVW 10-24 TON	3,691	4,064	(373)	-9%
5	HEAVY-DUTY TRUCK / GVW >24 TON	8,906	10,557	(1,651)	-16%

Tujuh Produk Baru Tata Motor Dirilis Tahun Ini

Teks: Antonius Sulistyio / Foto: Dok. TruckMagz



PT Tata Motors Distribusi Indonesia (TMDI) selaku agen pemegang merek kendaraan niaga Tata Motors akan merilis tujuh produk barunya pada tahun ini. Langkah ini didasarkan atas serapan pasar kendaraan komersial khususnya di sektor logistik, komoditas energi, serta konstruksi sepanjang tahun 2018 yang dianggap cukup signifikan men-

dongkrak kinerja penjualannya. Alhasil pada tahun 2019, TMDI percaya diri untuk memperkenalkan tujuh kendaraan niaga baru di segmen truk dan pikap.

Ketujuh produk tersebut, yaitu Tata Super Ace HT2 Facelift, Tata LPT 407-34 WB, Tata Ultra 1014-45 dan 33 WB, Tata LPT 813-38 WB, Tata LPT 1116-42 WB, Tata Prima 3338.K 8x4 52 WB, dan Tata Prima 3123.T. Kehadiran tujuh produk baru Tata Motors ini tak lain demi memperkuat posisi Tata Motors di segmen truk *medium* dan *heavy duty* untuk tambang, logistik, dan konstruksi.

"Kami yakin produk baru kami dapat diminati pengusaha yang membutuhkan kendaraan niaga yang kuat, efisien dan terjamin purnajualnya. Dengan kehadiran tujuh produk baru ini, kami memberikan pilihan yang cerdas kepada pelanggan Indonesia. Saat ini, hampir 85 persen pasar *commercial vehicle* di Indonesia sudah kami huni," kata Biswadev Sengupta, Presiden Direktur TMDI. Seperti halnya seluruh varian dari Tata Motors di Indonesia, Biswadev menyatakan bila ketujuh produk baru tersebut akan diluncurkan secara bertahap hingga akhir tahun ini.

DCVI Mulai Program ToT Tahun Ini

Teks: Antonius Sulistyio / Foto: DCVI

PT Daimler Commercial Vehicles Indonesia (DCVI) selaku *principal* merek kendaraan komersial Mercedes-Benz di Indonesia, tahun ini memulai program pelatihan bagi para pelatih atau *training of trainer* (ToT). Target dari program ToT ini adalah, perwakilan *trainer* dari setiap diler nantinya akan mewakili pihak *principal* untuk mengantisipasi ketika populasi kendaraan komersial yang dijualnya semakin meningkat, dan dari sisi *principal* sudah tidak bisa mengakomodir lagi.

"Para *trainer* dari setiap diler resmi Mercedes-Benz akan didedikasikan untuk menjadi *trainer* per diler," kata Imam Nugroho, *Field Support and Training, Customer Service Technical Operation* DCVI.

Menurut Imam, program ToT yang saat ini berjalan adalah menggabungkan antara truk Eropa, truk Asia (Axor), dan bus. "Program ini dilakukan secara bertahap yang dimulai pada Maret 2019 dan selesai pada Oktober 2019 sampai *assessment* selesai," imbuhnya.

Imam mengatakan, saat ini program ToT hanya fokus ke *driver* namun tetap disisipkan aspek *maintenance* di dalamnya meski sifatnya tidak terlalu teknis. "Artinya, tidak menyeluruh mengenai *engine*-nya itu seperti apa, namun lebih kepada penanganan unit itu ketika digunakan di lokasi ini tepatnya nanti olinya harus diganti di kilometer berapa. Kemudian *forecast parts*-nya harus seperti apa,

itu yang nanti lebih ditekankan dari sisi *maintenance*. ToT untuk sopir ini lebih kepada cara pengoperasian kendaraan yang aman dan secara objektifnya ke *economical driving* untuk yang *on-road*. Untuk yang *off-road* biasanya mereka lebih ditekankan trik *defensive driving*-nya. ToT ini dilakukan secara *on-site* di lokasi *customer*," ujarnya.

Program ToT dari DCVI ini nantinya akan dilengkapi dengan sertifikasi pada akhir tahun, setelah *dedicated trainer* dari program ini mengadakan pelatihan langsung *face to face* ke *customer*. "Si *dedicated trainer* dari masing-masing diler ini yang akan mengeluarkan sertifikat untuk pengemudi si *customer*. Mengingat

UD Trucks Tes Jalan dengan Solar B30

Teks: Antonius Sulistyو • Foto: UD Trucks Indonesia



Sesuai dengan komitmennya dalam rangka mendukung logistik cerdas, UD Trucks Indonesia mengikuti uji jalan atau *road test* B30 yang diresmikan Menteri Energi dan Sumber Mineral (ESDM), Ignasius Jonan. Implementasi *road test* yang digelar pada 13 Juni ini demi mengikuti Peraturan Menteri ESDM No.12 tahun 2015 tentang Pemasokan, Pemanfaatan, dan Perdagangan Biofuel sebagai Bahan Bakar.

Uji jalan ini juga bertujuan untuk memastikan performa mesin diesel truk yang mengonsumsi bahan bakar solar jenis B30 tetap baik, namun biaya pemeliharaan tidak meningkat. *Road test* B30 sejatinya mulai dilakukan pada 20 Mei 2019 selama 149 hari dengan jarak tempuh 40.000 km dengan rute Lembang, Karawang, Cipali, Subang, dan kembali lagi ke Lembang. Sesi *road test* B30 ini mendapat dukungan penuh dari Astra UD Trucks Cabang Bandung dan Cirebon terkait dukungan layanan pemeliharaan, perbaikan, dan menyediakan *mobile service* selama kegiatan ini.

"UD Trucks mendukung program pemerintah untuk B30 yang rencana akan diimplementasikan pada tahun 2020. Kami mengharapkan juga ada konsistensi dalam hal standar mutu bahan bakar B30 ke depannya. Saat ini kami masih menunggu hasil uji tes ini, semoga positif," kata Christine Arifin, Direktur *Marketing* dan *Business Plan* UD Trucks Indonesia. Christine menambahkan, sesuai dengan *brand promise* UD Trucks *Going the Extra Mile*, dengan menjadi peserta uji jalan ini merupakan komitmen UD Trucks Indonesia agar dapat terus menyediakan produk serta pelayanan yang dibutuhkan pasar Indonesia.



sekarang belum terbentuk ToT untuk semua diler, maka yang mengeluarkan sertifikatnya untuk ke *customer* langsung dari DCVI selaku *principal*," kata Imam.

ToT ini punya batas kuota minimal 10 orang, dan jika kurang dari itu bisa ditawarkan slotnya ke *customer* lain. Beberapa pemain logistik yang sudah melakukan ToT dari DCVI, yakni Iron Bird, Semen Indonesia Logistik, Siba Surya, Wika, dan Pionir Beton. "Semuanya masih di-*conduct* oleh DCVI selaku *principal*, ditemani oleh rekan-rekan diler dari masing-masing *customer* tadi," ujarnya.

Program ToT dari DCVI ini rencananya akan terus berlanjut ke depannya. Bahkan menurut Imam, pada tahun 2020 akan di-*launching* program training baru dengan konsep *apprentice training* khusus truk, bekerja sama dengan sekolah-sekolah terbaik setingkat SMA sederajat. "Dalam program ini, lulusan terbaik dari SMA dan SMK terbaik tadi akan dididik di *training center* kami di Ciputat selama sekitar dua tahun, dan pendaftarannya dibuka mulai Juli tahun depan, terbuka untuk umum untuk 18 siswa. Lulusannya nanti akan diproyeksikan untuk siap menangani produk komersial khususnya truk, karena *apprentice training* selama ini hanya mencakup *passenger car*. Biasanya lulusan dari *training center* kami akan diambil oleh rekan-rekan diler untuk dijadikan calon-calon mekaniknya," kata Imam menjelaskan.



Ascendo AR 358 TIPE TERLARIS & SPESIALIS TAMBANG

Teks: Abdul Wachid / Ascendo



Beberapa transporter yang bergerak di industri tambang masih minim pengetahuan tentang produk ban yang sesuai dengan kebutuhannya. Alhasil, tak sedikit transporter yang terbebani dengan tingginya beban operasional ban dan sering berganti merek ban. Padahal, idealnya transporter harus memahami dahulu kondisi jalan yang dilalui.

Termasuk kondisi lokasi bongkar-muat, jarak tempuh yang dilalui hingga beban muatan yang ditanggung setiap ban. Eri Suhendri, *General Manager* PT Ascendo International, distributor utama ban Ascendo menjelaskan, kondisi jalan akan menentukan spesifikasi ban yang cocok digunakan. Jika dikaitkan dengan ban khusus area tambang, kondisi jalannya tentu

cendrung berbatu serta seringkali membuat dinding ban mudah tergores dan sobek.

"Solusinya kami punya produk unggulan, yakni Ascendo AR 358. Ini tipe terlaris, karena khusus tipe ini keunggulannya lebih fleksibel dalam pemakaian, bisa digunakan di jalan raya maupun lokasi tambang. Terbukti produk ini banyak dipakai di area tambang di Sumatera, Bengkulu dan Kalimantan," ucapnya.

Ia menambahkan, Ascendo AR 358 juga memiliki bentuk telapak lebih lebar dan terbuka, dengan begitu memperkuat daya cengkram ban terhadap jalan. Memiliki pola telapak yang saling mengikat yang berpengaruh terhadap ketahanan telapak terhadap benturan.

BLACKVUE HADIRKAN 4 PRODUK TERBARU

Teks: Abdul Wachid / Foto: Blackvue

Blackvue, produsen *dashboard camera* (dashcam) asal Korea Selatan meluncurkan empat produk sekaligus yang dinamai Blackvue Taxi pada pameran otomotif tahunan di Jakarta, Mei. Empat produk tersebut antara lain, Blackvue Cloud 4K, Blackvue Cloud Full HD, Blackvue Wifi dan Blackvue Simple. Dari keempat varian yang dimiliki Blackvue Taxi harga yang dipatok berkisar dari Rp 3 juta sampai Rp 7 juta.

Semua produk tersebut dilengkapi *infrared camera* yang diklaim mampu merekam jelas situasi kabin kendaraan meski dalam kondisi gelap total. Meski dinamai Blackvue

Taxi, Rudy Ham, Direktur Pemasaran PT Whiteeast Indonesia, distributor Blackvue menjelaskan, penggunaan dashcam tidak hanya diperuntukkan untuk kendaraan pribadi atau penumpang.

Di Indonesia dashcam mulai dipergunakan beberapa perusahaan angkutan barang sebagai bagian komponen penerapan *fleet management*. Terlebih produk Blackvue dilengkapi teknologi GPS (Global Positioning System), semakin memudahkan pemilik truk mengawasi keberadaan armada dan pengemudinya.



On-Storage SEWA GUDANG BISA HARIAN

Teks: Abdul Wachid / On-Trucks



ON-STORAGE

On-Trucks, penyedia jasa angkutan barang berbasis *online* pada Agustus 2019 ini akan meluncurkan layanan pergudangan. Luas gudang yang disewakan mulai dari standar gudang pabrik sampai ruang penyimpanan skala kecil seperti di ruko (rumah toko). Layanan yang dinamai On-Storage ini direncanakan terintegrasi dengan On-Trucks dalam *platform* yang sama.

"Jadi kami ingin menghubungkan antara pemilik barang dengan pemilik gudang. Sebab, pengalaman kami banyak ditemukan gudang-gudang kosong. Padahal, pada waktu bersamaan banyak pemilik membutuhkan tempat penyimpanan karena gudang mereka sedang penuh," Yohannes Rocky, *Chief Executive Officer* On-Trucks (PT Phos Tekno Indonesia).

Lewat On-Storage pemilik barang cukup membayar harga sewa sesuai jangka waktu yang dibutuhkan. Mulai dari per hari, bulan hingga tahun. "Kalau mereka sewa harian kan susah, karena umumnya sewa gudang minimal setahun. On-Storage memfasilitasi itu semua, jadi *nggak* perlu sewa sampai tahunan," tambahnya.

On-Truck hadir sejak 2016, kini telah bermitra dengan 400 perusahaan *trucking* yang mampu mensuplai armada hingga 5.000 unit. Model bisnis yang diterapkan berbasis *website* dan aplikasi android dengan ketersediaan kendaraan mulai dari terkecil, yakni pikap hingga terbesar seperti truk trailer.

Konsumen yang dilayani didominasi perorangan atau perusahaan yang membutuhkan jasa angkut hanya untuk jangka pendek atau sekali pakai. On-Truck menerapkan standar tarif pada setiap rutenya dengan besaran tarif ditentukan oleh jarak dan jenis kendaraan yang digunakan.



"Di luar negeri penggunaan dashcam untuk kendaraan termasuk truk sudah diwajibkan, karena ini produk keselamatan dan keamanan. Di kawasan Asia Tenggara saja, seperti Singapura penggunaan dashcam sudah diwajibkan. Di Indonesia *dashcam* masih dalam fase pengenalan dan sosialisasi, belum sampai jadi keharusan. Kami harapkan pemerintah mengetahui itu, karena ini produk keselamatan," terangnya.

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



Indeks Harga Truk Bekas

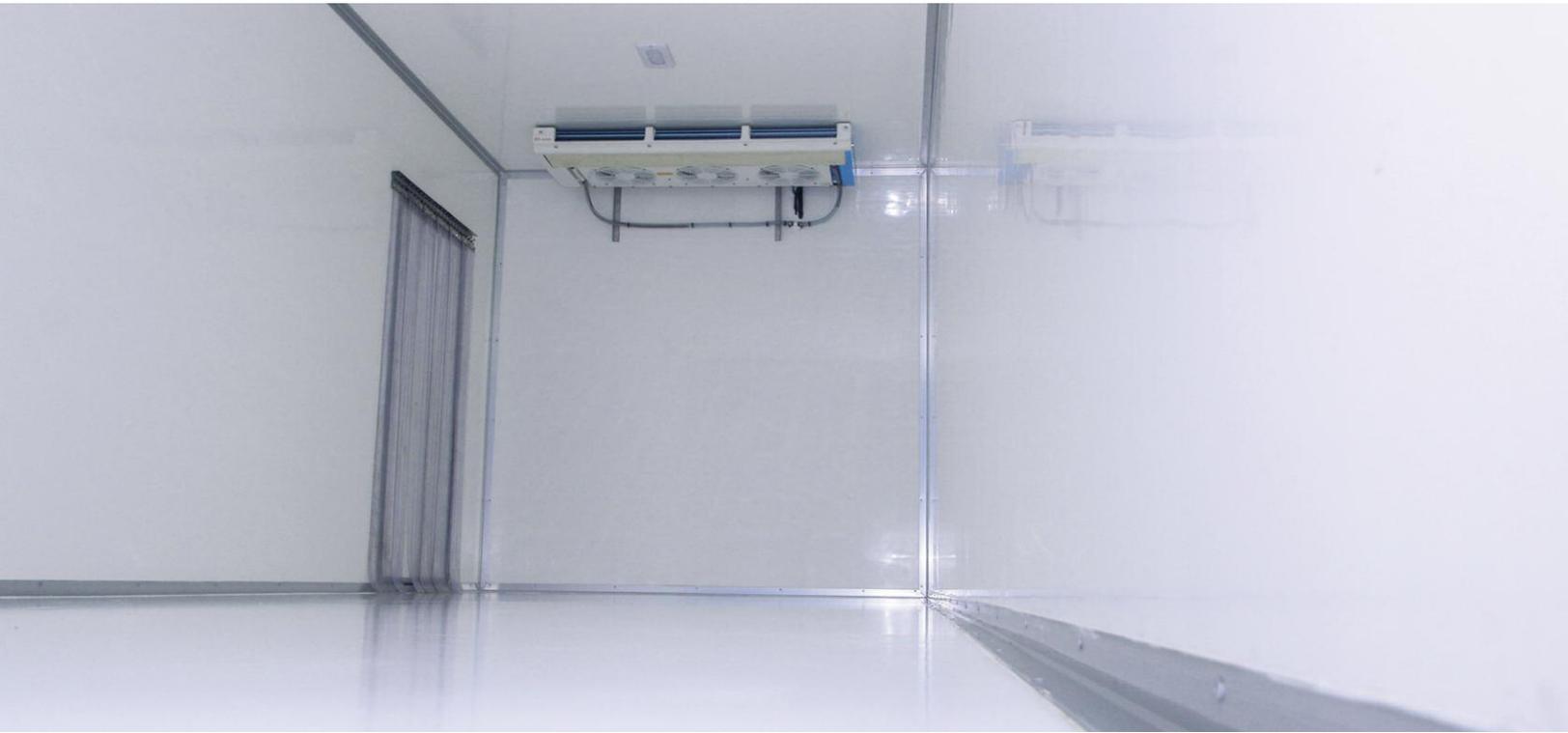
MERЕК	TIPE	TAHUN	RENTANG HARGA
Hino 300	Dutro 130 MD	2009	Rp 100 juta-Rp 105 juta
Hino 300	Dutro 130 HD	2009	Rp 170 juta-Rp 180 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2010	Rp 120 juta-Rp 125 juta
Hino 300	Dutro 110 SDL	2010	Rp 130 juta-Rp 150 juta
Hino 300	Dutro 110 SD	2011	Rp 130 juta-Rp 135 juta
Hino 300	Dutro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

Hino 500	FM320TI	2012	Rp 370 juta-Rp 380 juta
Hino 500	FG235JP	2012	Rp 305 juta-Rp 315 juta
Hino 500	FL235JW	2012	Rp 425 juta-Rp 480 juta
Hino 500	SG260TI	2012	Rp 490 juta-Rp 500 juta
Hino 500	FL235TI	2012	Rp 500 juta-Rp 515 juta
Hino 500	FM260TI	2013	Rp 420 juta-Rp 465 juta
Hino 500	FM260JW	2013	Rp 680 juta-Rp 690 juta
Hino 500	FL235JW	2013	Rp 480 juta-Rp 500 juta
Hino 500	FG235JP	2014	Rp 465 juta-Rp 475 juta
Hino 500	FM320TI	2014	Rp 750 juta-Rp 800 juta
Hino 500	FL235TI	2014	Rp 450 juta-Rp 460 juta
Hino 500	FM260JM	2014	Rp 720 juta-Rp 730 juta
Hino 500	FM220TI	2014	Rp 460 juta-Rp 475 juta
Hino 500	FL235JW	2014	Rp 500 juta-Rp 535 juta
Hino 500	FJ190TI	2014	Rp 325 juta-Rp 350 juta
Hino 500	FM320TI	2014	Rp 750 juta-Rp 800 juta
Hino 500	FG235TI	2015	Rp 410 juta-Rp 430 juta
Hino 500	FC190TI	2015	Rp 325 juta-Rp 350 juta
Hino 500	SG260TI	2015	Rp 525 juta-Rp 545 juta
Hino 500	FM285JD	2016	Rp 800 juta-Rp 830 juta
Hino 500	SG260TI	2017	Rp 590 juta-Rp 610 juta
Hino 500	FG235TI	2017	Rp 500 juta-Rp 525 juta
Hino 500	SG260TH	2018	Rp 750 juta-Rp 770 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2000	Rp 55 juta-Rp 60 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2007	Rp 70 juta-Rp 75 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2011	Rp 95 juta-Rp 100 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2012	Rp 155 juta-Rp 165 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2012	Rp 110 juta-Rp 115 juta
Isuzu Elf	NKR71	2013	Rp 170 juta-Rp 175 juta
Isuzu Elf	NKR71HD	2013	Rp 180 juta-Rp 190 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2014	Rp 150 juta-Rp 155 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2015	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2015	Rp 185 juta-Rp 190 juta
Isuzu Elf	NKR 55	2016	Rp. 165 juta-Rp 170 juta
Isuzu Elf	NHR 55	2016	Rp 155 juta-Rp 160 juta
Isuzu Elf	NKR 71 LWB	2016	Rp 225 juta-Rp 230 juta

Isuzu Elf	NMR 71	2017	Rp 260 juta-Rp 265 juta
Isuzu Giga	FVZ34P 285PS	2012	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Isuzu Giga	FVM240 240PS	2012	Rp 330 juta-Rp 355 juta
Isuzu Giga	FVM240W 240PS	2012	Rp 350 juta-Rp 360 juta
Isuzu Giga	FTR90S 210PS	2014	Rp 300 juta-Rp 315 juta
Isuzu Giga	FVM34Q 240PS	2014	Rp 395 juta-Rp 415 juta
Isuzu Giga	FVR34P	2014	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Isuzu Giga	FVM34W 240PS	2015	Rp 440 juta-Rp 450 juta
Isuzu Giga	FVR34P 240PS	2016	Rp 445 juta-Rp 460 juta
Mercedes-Benz	Axor 2528 C	2017	Rp 645 juta-Rp 655 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2009	Rp 150 juta-Rp 155 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2011	Rp 165 juta-Rp 170 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2012	Rp 220 juta-Rp 225 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2013	Rp 225 juta-Rp 230 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 136PS HD-L	2013	Rp 230 juta-Rp 235 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2014	Rp 235 juta-Rp 245 juta
Mitsubishi Fuso	Canter Super HD-X	2014	Rp 245 juta-Rp 250 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2015	Rp 230 juta-Rp 235 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 HD	2016	Rp 235 juta-Rp 240 juta
Mitsubishi Fuso	Canter 125 Super HD	2016	Rp 260 juta-Rp 265 juta
Mitsubishi Fuso	Colt Diesel 125 Super HD	2017	Rp 310 juta-Rp 315 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2006	Rp 270 juta-Rp 280 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2011	Rp 360 juta-Rp 370 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517	2012	Rp 335 juta-Rp 340 juta
Mitsubishi Fuso	FN 517	2012	Rp 400 juta-Rp 405 juta
Mitsubishi Fuso	FN 627	2012	Rp 850 juta-Rp 875 juta
Mitsubishi Fuso	FM 517 HL	2012	Rp 380 juta-Rp 390 juta
Mitsubishi Fuso	FN 527 ML	2014	Rp 590 juta-Rp 600 juta
Mitsubishi Fuso	FJ 2523	2017	Rp 630 juta-Rp 645 juta
Scania	P380	2007	Rp 680 juta-Rp 690 juta
Tata Motors	Tata LPT 913 EX2	2017	

Toyota Dyna	130 HT	2003	Rp 80 juta-Rp 90 juta
Toyota Dyna	115 ET	2003	Rp 60 juta-Rp 65 juta
Toyota Dyna	115 ET	2005	Rp 65 juta-Rp 70 juta
Toyota Dyna	125 LT	2006	Rp 60 juta-Rp 70 juta
Toyota Dyna	110 ST	2007	Rp 90 juta-Rp 100 juta
Toyota Dyna	110 ET	2007	Rp 90 juta-Rp 100 juta
Toyota Dyna	110 ST	2008	Rp 100 juta-Rp 105 juta
Toyota Dyna	110 ET	2008	Rp 105 juta-Rp 110 juta
Toyota Dyna	110 ST	2010	Rp 115 juta-Rp 120 juta
Toyota Dyna	110 ST	2011	Rp 145 juta-Rp 150 juta
Toyota Dyna	130 HT	2011	Rp 140 juta-Rp 175 juta
Toyota Dyna	110 FT	2012	Rp 145 juta-Rp 160 juta
Toyota Dyna	110 ST	2012	Rp 125 juta-Rp 130 juta
Toyota Dyna	130 HT	2012	Rp 160 juta-Rp 165 juta
Toyota Dyna	130 XT	2012	Rp 165 juta-Rp 175 juta
Toyota Dyna	130 HT	2013	Rp 180 juta-Rp 185 juta
Toyota Dyna	110 FT	2013	Rp 160 juta-Rp 175 juta
Toyota Dyna	130 HT	2016	Rp 240 juta-Rp 250 juta
Toyota Dyna	130 HT	2017	Rp 250 juta-Rp 265 juta
UD Trucks	CDA 220	2006	Rp 245 juta-Rp 300 juta
UD Trucks	CWA 260	2007	Rp 310 juta-Rp 325 juta
UD Trucks	CDA 260	2007	Rp 315 juta-Rp 320 juta
UD Trucks	CWM 330	2008	Rp 285 juta-Rp 295 juta
UD Trucks	PK260CT	2009	Rp 280 juta-Rp 290 juta
UD Trucks	CWM 330	2010	Rp 300 juta-Rp 310 juta
UD Trucks	PK 215	2010	Rp 335 juta-Rp 350 juta
UD Trucks	CWA260HT	2013	Rp 420 juta-Rp 480 juta
UD Trucks	PK260CT	2013	Rp 420 juta-Rp 430 juta
UD Trucks	PK260CT	2014	Rp 475 juta-Rp 490 juta
UD Trucks	Quester CWE 280	2017	Rp 670 juta-Rp 680 juta
Volvo	FH12	2005	Rp 170 juta-Rp 180 juta
Volvo	FMX 440	2012	Rp 540 juta-Rp 550 juta
Volvo	FM 440	2012	Rp 350 juta-Rp 355 juta

CATATAN : Daftar harga disusun berdasarkan data yang terkumpul sampai dengan tanggal 17 Juni 2019. Data merupakan harga pasaran truk bekas dalam kondisi laik jalan dari pedagang truk bekas dan pemilik unit di wilayah Jabotabek, Jawa Tengah, Jawa Timur, Sumatera, Kalimantan. Harga tidak mengikat dan dapat berubah sewaktu-waktu tanpa pemberitahuan lebih dahulu.



GUNAKAN TRUK BERPENDINGIN, Apa yang harus Diperhatikan?

Manfaat luas truk berpendingin sangat terasa di sekitar kita. Tanpa truk berpendingin, swalayan, restoran, dan pasar akan mengalami penurunan pilihan makanan yang tersedia. Truk berpendingin membantu memastikan kesegaran dan keamanan bahan makanan ketika diangkut ke daerah yang jauh dari asalnya. Truk berpendingin memainkan peran penting dalam memberikan produk dan makanan segar serta barang-barang yang rentan terhadap perubahan suhu.

Iskandar Muladi *Quality Control* Supervisor Karoseri Tiga Putra mengatakan, "Jika truk berpendingin tidak bisa mendinginkan muatannya dari satu tempat ke tempat lain, artinya menjaga kualitas dan keamanan barang, konsumen seakan dipaksa untuk bepergian jauh untuk mendapatkan akses ke barang yang diinginkannya. Oleh karena itu, truk berpendingin juga memainkan peran besar dalam perekonomian," jelasnya.



FAKTA TRUK BERPENDINGIN

Sekarang ini, truk berpendingin telah berkontribusi melalui jaringan ekspedisi yang berkembang. Truk berpendingin adalah sumber daya yang sempurna untuk bisnis yang ingin memberikan produk dan layanan berkualitas. Berikut beberapa fakta menariknya.

Transportasi Produk yang Aman

Truk berpendingin telah digunakan untuk mengangkut berbagai produk yang rentan terhadap perubahan suhu, mulai dari obat hingga hewan hidup. Misalnya di luar negeri, truk berpendingin juga digunakan untuk mengangkut lebah madu dan penguin, yang membutuhkan suhu dingin terkontrol. Truk berpendingin juga menguntungkan perusahaan elektronik. Konsumen mungkin tidak menyadari bahwa perangkat elektronik tertentu memerlukan suhu dingin untuk beroperasi.

“Perusahaan pengiriman bunga juga menggunakan truk berpendingin untuk menjaga produk agar tidak layu sebelum waktunya. Perusahaan yang menjual parfum juga menggunakan truk berpendingin karena muatan jenis ini perlu dipertahankan pada suhu dingin. Ini mencegah bahan kimia dalam parfum atau *cologne* memanas sehingga mengubah aroma. Selain itu juga galeri seni atau museum juga mengandalkan kendaraan berpendingin untuk menjaga kualitas karya seni. Ini sangat penting untuk karya seni yang sudah tua dengan cat, minyak, dan kanvas yang sensitif terhadap suhu,” tambahnya.

Kombinasi Desain dan Perangkat Pendingin

Truk berpendingin diperlukan menjaga ikan tetap hidup di suhu yang sesuai dengan lingkungan mereka dalam perjalanan. Untuk membawa hewan hidup diperlukan juga ventilasi yang memadai di ruang kargo. Ada dua jenis sistem pendingin umum di jasa pengangkutan, dipasang di atap dan dipasang di ujung bok. Unit pendingin yang dipasang di ujung bok ideal untuk truk dan trailer berukuran sedang. Perangkat pendingin dipasang pada ujung depan belakang kabin. Desain ini dapat memudahkan akses mekanik ketika melakukan perawatan rutin.

Unit pendingin yang dipasang di atap ideal untuk trailer dan truk yang berukuran besar karena perlu pengaturan ventilasi. Jumlah pendingin yang diperlukan tergantung pada suhu eksternal rata-rata selama pengangkutan. Hal ini termasuk suhu yang sesuai

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi



untuk produk, jumlah panas yang dapat dihasilkan produk, dan jumlah isolasi yang dimiliki kendaraan. Jenis perangkat ini direkomendasikan untuk perusahaan dengan spesialisasi mengantarkan daging beku, susu, atau makanan laut.

Menyesuaikan Truk dengan Muatannya

Desain perangkat pendingin perlu menyesuaikan dengan karakteristik produk. Misalnya, perusahaan bunga mendapat manfaat dari suhu hangat dan dingin untuk pengiriman. Ini karena beragamnya tanaman tropis yang sensitif. Dengan unit pendingin yang tepat, klien memiliki beberapa pengaturan suhu yang dapat disesuaikan. Ini sangat bagus untuk perusahaan yang mengangkut berbagai jenis produk yang membutuhkan suhu berbeda selama transportasi. Ruang kargo disesuaikan untuk mengakomodasi berbagai produk yang sensitif terhadap suhu. Satu ruang untuk barang yang memerlukan suhu dingin sementara ruang lain dapat mempertahankan suhu yang berbeda.

Sewa atau Beli

Sebelum sebuah perusahaan memilih berinvestasi truk berpendingin, perlu mempertimbangkan antara sewa atau membeli truk berpendingin. Perhatikan beberapa hal-hal berikut.

Apa yang Diangkut?

Hal ini akan menentukan kisaran kelembaban dan suhu yang harus dijaga. Pastikan truk berpendingin yang dipilih dapat mengakomodasi karakteristik muatan. "Ini merupakan pertimbangan pertama juga dalam memutuskan besar-kecilnya truk. Muatan yang memerlukan pendinginan biasanya membutuhkan kontainer tersendiri," imbuh Iskandar.

Berapa Banyak yang Diangkut?

Ini akan menentukan berapa banyak ruang yang diperlukan. Pertimbangkan bahwa pengemasan yang terlalu berlebih pada truk dapat menyebabkan kondisi lingkungan yang buruk, seperti udara yang tidak dapat bersirkulasi dengan benar atau peralatan yang tidak dapat mencapai suhu yang diinginkan di dalam truk.



Seberapa Jauh Barang Diangkut?

Truk berpendingin dapat digunakan untuk perjalanan jarak pendek dan jarak jauh. Namun perlu mempertimbangkan seberapa jauh jaraknya, karena akan menentukan biaya keseluruhan, dan usia pakai truk. Sebagai tambahan, pertimbangan juga perlu memperhatikan truk baru dalam banyak situasi. Truk baru memiliki jarak tempuh yang lebih baik, insulasi yang lebih baik, dan biaya operasional yang lebih rendah.

Setiap model truk berpendingin dibuat sedikit berbeda, bagaimana pun juga memiliki kelebihan dan kelemahan untuk produk yang rentan terhadap suhu. Karena itu, perlu juga memastikan bahwa barang tetap aman dan selamat sampai tempat tujuan. Sebagian besar truk berpendingin dilengkapi dengan sistem pemantauan suhu.



Tips Perawatan Truk Berpendingin

Hal penting lainnya adalah menjaga truk tetap bekerja optimal. Berikut beberapa tips untuk menjaga keawetan truk berpendingin.

Menjaga Kendaraan tetap Bersih

Bau dapat bertahan setelah barang dibongkar. Beberapa pengemudi truk berpendingin sering menggunakan kopi bubuk untuk membantu menyerap bau. "Kopi masih dalam kategori aman untuk pengangkutan ikan atau muatan berbau kuat lainnya. Tetapi jika mengangkut daging, darah bisa tercecer ke lantai dan mencemari muatan berikutnya. Untuk menghindari ini, pastikan mencuci truk setiap kali bongkar-muat. Terkadang di gudang disediakan selang air yang bisa sopir gunakan untuk mencuci lantai. Untuk perusahaan pengangkutan makanan, prosedur pembersihan truk setelah bongkar-muat menjadi hal yang utama. Karena itu, perlu memastikan bahan makanan siap saji tidak menyentuh makanan mentah dan tidak ada kontaminasi silang terjadi antara makanan dan barang-barang bukan makanan," katanya.

Suhu Ruang Kargo harus Dingin lebih Dulu

Kargo beku harus selalu dimuat ke trailer yang sudah didinginkan sebelumnya pada suhu yang sesuai. Mendinginkan boks terlebih dulu, mencegah perubahan karakteristik muatan selama transportasi. Perlu diketahui lamanya proses pendinginan suhu ruang boks sebelum muatan dimasukkan. Jika pada cuaca panas, mungkin waktu yang diperlukan sedikit lebih lama.

Pantau Suhu

Selalu jaga komunikasi dengan operator di truk suhu selama transportasi. Ada beberapa klien yang sangat sensitif terhadap laporan perubahan suhu, penurunan satu derajat pun bisa membuat muatan diklaim. Kondisi rawan untuk pertumbuhan bakteri adalah pada suhu 4 derajat Celcius hingga 60 derajat Celcius. "Operator juga perlu proaktif memeriksa suhu ruang kargo dengan alat *portable*, jangan terlalu mengandalkan pengukur suhu di dalam ruang kargo. Periksa dan catat suhu muatan saat dinaikkan, dalam perjalanan, dan bongkar-muat," sarannya.

Pada musim panas mungkin lingkungan luar berperan besar untuk kinerja truk berpendingin. Tidak semua rute pengiriman dibuat sama dan suhu luar dapat berdampak negatif pada barang. Truk harus cukup andal agar tahan terhadap suhu eksternal, apakah di bawah titik beku atau panas.

Masalah terbesar dengan truk berpendingin atau adalah biaya. Penting untuk dicatat bahwa biaya ini mencakup semuanya. Dari komponen peralatan elektrik hingga kebutuhan perawatan atau perbaikan rutin. Untuk menghemat biaya jangka panjang, hindari membeli komponen yang tidak direkomendasi. Jaga truk berpendingin agar tidak terjadi pembengkakan biaya di luar rencana servis.

Kinerja Truk harus Optimal sesuai Jarak Distribusi

Sampai di gudang barang, truk harus siap kerja dan usahakan BBM dalam keadaan penuh. Umumnya truk berpendingin memasang generator diesel sendiri untuk peralatan pendingin. Karena itu, tangki BBM untuk truk dan generator harus dipastikan dalam keadaan penuh. Saat mengangkut barang yang mudah rusak karena suhu, pemilik barang harus memperhitungkan apakah akan mengirim barang secara lokal atau jarak jauh. Truk harus dapat mempertahankan fungsi kelistrikan yang tepat sepanjang perjalanan. Jika peralatan pendingin yang dipasang untuk pengiriman lokal, seperti karangan bunga segar, maka sangat masuk akal bahwa truk tersebut tidak mungkin bisa digunakan untuk transportasi jarak jauh.

Buat Catatan Perjalanan

Untuk mencapai kepuasan pelanggan, prosedur menjaga keamanan muatan bagian dari perawatan rutin kendaraan. Mekanik perusahaan harus membuat jadwal pemeriksaan rutin untuk setiap truk selama periode tertentu. Setiap trayek tertentu ada cek poin sendiri sesuai peruntukannya.



PERAWATAN TIE ROD END

Bukan hanya mobil penumpang yang perlu dalam kondisi sehat demi berkendara aman. Truk juga memerlukan kondisi fit agar bisa bekerja optimal. Konstruksi kemudi, suspensi, dan sasis dihubungkan sejumlah perangkat yang bisa saja aus atau komponen yang longgar, sehingga bisa menyebabkan masalah. Abdur Rohmat Asisten Kepala Bengkel Surya Kalioso Sidoarjo mengatakan, "Seperti halnya truk berkendara jarak jauh dan membawa muatan penuh, semuanya akan berisiko jika ada masalah pada suspensi dan sistem kemudi. Kedua bagian itu dihubungkan dengan komponen yang disebut *tie rod end*. Konstruksinya harus rapat dan aman," jelas Rohmat.

Sebagai bagian dari persiapan sebelum memulai perawatan *tie rod*, mekanik perlu melakukan inspeksi kesejajaran roda. Ini penting jika ada penyimpangan dari kemudi, periksa seberapa besar penyimpangan atau keausan ban. Lalu periksa juga *drive axle* yang dapat menyebabkan kerusakan pada komponen sistem kemudi lain. Pemeriksaan *tie rod end* bisa dilakukan ketika *axle* dilumasi. Periksa kerusakan *seal*, *ball socket* yang aus, dan baut yang longgar.

Berikut beberapa hal yang perlu diperhatikan sebelum memeriksa *tie rod end*.

1 Jangan melumasi *tie rod* sebelum melakukan inspeksi.

2 *Tie rod* longgar atau aus tidak bisa diperiksa selama truk beroperasi. Truk harus berhenti beberapa jam terlebih dahulu.

3 Dalam kondisi operasional normal, keausan *tie rod* akan semakin parah.

4 *Bearing* pada *tie rod* memberikan sedikit tahanan, yang dapat berpengaruh pada kontrol kemudi, keausan ban depan, dan komponen *axle* lainnya.

5 Inspeksi dan perawatan rutin membantu meminimalkan efek keausan *tie rod*.

6 Ketika inspeksi *tie rod*, parkir kendaraan di lantai yang permukaannya rata dengan semua roda.

7 Beri tahanan pada roda untuk mencegah kendaraan bergerak. Lalu atur rem parkir.



Penting untuk menjaga kesejajaran *tie rod*

PERAWATAN TIE ROD END

1 Periksa apakah *cover tie rod* sepenuhnya menutup *ball joint* dari *tie rod end* tanpa retak atau sobek. Jika ada kerusakan pada *cover*, seluruh ujung *tie rod* harus diganti. Hal ini merupakan tanda keausan.

2 Pastikan mur *tie rod* dalam keadaan kencang sesuai dengan spesifikasi yang tepat dan pengunci dipasang dengan benar pada mur. Jika pengunci hilang, mur *tie rod* bisa longgar dan kemudi akan terpengaruh.

3 Bagian *tie rod* yang seperti mur berulir harus dimasukkan sepenuhnya. Hal ini penting agar *tie rod* terjepit sempurna. Ganti komponen jika ulir sudah tidak simetris.

4 Untuk melindungi tabung *tie rod*, gunakan tangan atau kunci *shock* untuk memutar tabung. Pastikan tabung bisa bergerak bebas ke arah depan dan belakang. Pasang kembali kedua *tie rod end*. Ganti komponen jika perangkat tidak berputar ke dua arah.

5 Jika tabung atau klem bengkok, retak atau rusak, segera ganti. Jangan mencoba memperbaiki tabung, karena hal ini dapat merusak *axle*.

6 Penempatan *cover* berpengaruh pada mur dan bautnya. Penempatannya harus memastikan jarak bebas. Inspeksi *tie rod end* harus selalu dilakukan sebelum pelumasan. Jika inspeksi dilakukan setelah pelumasan, ada kemungkinan indikasi salah bahwa *tie rod end* tidak ada masalah.

7 Setelah semua sudah disiapkan, parkir kendaraan pada posisi semua roda lurus ke depan, lalu matikan kendaraan.

8 Tempatkan balok penyangga di depan dan belakang roda depan untuk mencegah kendaraan bergerak.

9 Jika *seal* dan *bearing* masih dalam kondisi bagus, coba untuk menggerakkan *tie rod cross* dengan tangan.

10 Jika ketika digoyang terasa longgar, atur indikator pengukur sesuai buku manual.

11 Ada dua metode terpisah yang dapat digunakan untuk memeriksa tingkat kerenggangan *tie rod end*. *Pertama*, untuk memeriksa gerakan aksial, yaitu atas dan bawah, atur indikator pengukur ke bagian bawah indikator pada lengan *tie rod*. Kemudian, letakkan ujung indikator di bagian bawah *tie rod end* di area yang rata. Lalu, untuk memeriksa gerakan radial, yaitu bolak-balik, atur indikator pengukur berada pada *tie rod arm*. Kemudian, tempatkan ujung indikator pada soket *tie rod end*. Pastikan untuk memosisikan indikator pengukur sesuai dengan arah gerakan.

12 Atur indikator pengukur ke nol.

13 Sekali lagi, gerakkan tabung *tie rod* ke atas dan ke bawah atau ke depan dan ke belakang, tergantung pada arah mana ingin memeriksa kelonggaran. Jika pembacaan indikator 0,060 inci atau lebih, segera ganti *tie rod end*. Jika pembacaan indikator di atas 0,030 inci, sebaiknya diganti pada jadwal *maintenance* berikutnya. Jangan lepaskan *tie rod end* dari lengan *tie rod* untuk memeriksa torsi ulir *stud ball*, karena dapat merusak *seal*, jika alat pengukur dilepas mendadak.

14 Ulangi langkah 9 hingga 13 untuk *tie rod end* lainnya. Ketika satu *tie rod end* diganti, disarankan untuk mengganti keduanya secara bersamaan.

PENGGANTIAN TIE ROD END

1 Lepaskan *tie rod end*.

2 Jika tabung ulir juga diganti, catat jumlah garis pada ulirnya.

3 Longgarkan mur penjepit dan buka *cover tie rod*.

4 Pasang *tie rod end* baru atau tabung ulir baru. Tabung ulir terdapat sejumlah garis ulir pada *tie rod arm* kanan dan kiri untuk mensejajarkan roda. Samakan kedua jumlah baris pada tabung ulir.

5 Jumlah baris *tie rod end* pada bagian dalam tabung ulir, menunjukkan pengukuran kesejajaran *tie rod end*. Jumlah ulir yang tampak dari tabung harus sama pada kedua *tie rod end* kiri dan kanan.



PROSEDUR GREASING TIE ROD END

1 Dengan truk yang sudah terparkir pada permukaan lantai yang rata, ganjal bagian depan dan belakang roda agar kendaraan tidak bergerak. Atur rem parkir. Selalu ukur radial atau *endplay tie rod end* sebelum *grease* dioleskan. Pelumasan sebelum melakukan inspeksi akan memberikan hasil yang salah. Pelumasan komponen *steer axle* tidak hanya untuk melumasi komponen internal, tetapi lebih penting lagi, bisa membersihkan kontaminasi yang berhasil melewati *seal*.

2 Lanjutkan pelumasan hingga seluruh *grease* keluar dari katup pengurasan. Bersihkan *grease* lama yang menempel pada peralatan sebelum memasukkan *grease* baru.

3 Masukkan *grease* ke katup pengisian. *Grease* diisikan sampai *grease* baru sedikit menetes dari katup pengurasan *tie rod end*.

INSPEKSI TERAKHIR

1 Jangan ubah atau pindah truk dari posisi terakhir ketika inspeksi.

2 Turunkan *axle* ke tanah. Jika truk sudah menggunakan *air suspension*, jaga tekanan balon tetap pada tekanan operasional.

3 Setel roda pada posisi lurus ke depan dengan sedikit menarik roda lurus ke depan 60-150 cm.

4 Majukan truk beberapa meter lalu berhenti dan pasang rem parkir.

5 Matikan mesin dan guncangkan *axle* roda di beberapa titik.

6 Kembalikan ke posisi awal semua komponen yang tadi sudah diturunkan.

7 Gunakan pengukur atau *trammel bar* untuk mencapai angka satu per enam belas inci hingga satu per delapan inci pada posisi *toe in* dengan mengukur jarak dari garis tengah satu ban ke arah ban yang ditunjuk di bagian belakang *axle*. Ulangi pengukuran di bagian depan *axle*.

8 Setelah semua sejajar, periksa *end play* kemudi maksimal. Putar setir penuh ke kanan dan ke kiri.



TIPS JAGA PERFORMA TRUK TRAILER

Teks : Sigit Andriyono | Foto : Giovanni Versandi

Terlepas dari daya tahan terhadap operasional di medan berat, truk diproduksi dari rangkaian komponen bergerak, yang pasti akan mengalami penurunan performa seiring waktu. Truk memerlukan perawatan yang rutin untuk menjaga agar komponen mesin dan bagian lainnya tetap bekerja optimal. “*Tractor head* biasa bekerja menarik trailer melalui medan kerja yang bervariasi. Jenis truk ini umum memuat bahan makanan, BBM hingga bahan bangunan. *Tractor head* juga dipilih karena kemampuannya untuk transportasi jarak jauh,” kata Hanafi Kariyono Supervisor *Quality Control* PT Ragam Putra Perkasa Gresik yang akan menjelaskan poin-poin penting perawatan untuk truk trailer.

Semua truk memiliki satu kesamaan, yaitu membutuhkan *tune-up* untuk memastikan kondisi operasional yang optimal dan menghindari kerusakan. Mesin memerlukan penggantian oli dan transmisi perlu dilumasi secara benar. Tetapi apakah sampai di situ saja untuk mendapatkan kinerja truk yang efisien dan tahan lama? Berikut beberapa poin penting dalam perawatan truk trailer.



1. Memeriksa Sistem Pengereman

Kegagalan rem adalah penyebab umum kecelakaan, yang sering mengakibatkan kerusakan pada komponen lain, cedera pihak ketiga, dan sanksi hukum. "Guna menghindari musibah karena rem, pastikan pemilik kendaraan membuat jadwal pemeriksaan sistem rem sebagai bagian perawatan truk secara tersendiri. Atur interval pemeriksaan sesuai jarak tempuh truk. Karena bisa saja sistem rem perlu pemeriksaan yang lebih sering mengingat pertimbangan gaya mengemudi sopir. Tetapi paling aman untuk memeriksa sistem rem adalah setiap penggantian oli mesin," jelasnya.

"Periksa keausan komponen rem dan ganti *part* secara teratur. Indikator pada kampas rem aus adalah melihat pada bantalannya. Saat mengganti kampas rem, mekanik juga harus memeriksa pegas, pin, dan *bushing* rem. Jika ada kerusakan segera ganti baru. Permukaan *drum brake* harus dibersihkan ketika kampas rem diganti baru. Karena bisa saja kotoran yang menempel pada plat besi membuat rem tidak pakem. Tekanan udara pada sistem rem juga harus diperiksa, karena inilah penghantar gaya dari pedal rem ke sistem rem di dekat roda. Periksa tekanan udara minimal 60 psi atau lebih besar, antara 100 psi dan 125 psi. Itu adalah tekanan ideal truk aman untuk beroperasi. Jika tekanannya kurang dari 100 psi, periksalah rem," tambahnya.

2. Lakukan Pengujian Performa Mesin Truk

Masalah mesin dan *drivetrain* membuat truk lebih cepat mengalami keausan dini. Mekanik menyebutnya *downtime*. Salah satu tanda paling jelas masalah pada mesin, adanya asap yang berlebihan, tekanan oli berkurang, dan tenaga mesin gembos. Gejala mesin yang tidak sehat dan harus ditangani segera. Jika seperti itu segera lakukan perbaikan.

"Untuk mesin, lakukan tes kompresi secara teratur. Ini dimaksudkan untuk memberi gambaran berapa lama mesin akan bertahan. Pemeriksaan lainnya termasuk memantau temperatur *coolant* dan mesin, memantau kondisi oli serta tekanannya. Periksalah semua bagian mesin yang memiliki *seal*, *bushing*, dan *bearing*. Lalu periksa juga keselarasan roda secara teratur," sarannya.

3. Antisipasi Terjadi Korosi

Korosi adalah alasan kuat kenapa suatu kendaraan harus diistirahatkan lebih awal dari perkiraan operasionalnya. Garam dan bahan kimia lain adalah penyebab utama karat. Jika truk sering melewati area pantai atau bekerja di lingkungan yang lembab, konstruksi truk yang sebagian besar terdiri dari besi akan mengalami korosi lebih cepat. Karat bisa dicegah dan ada cara memperpanjang umur kendaraan dengan beberapa tips sederhana.

Cat yang mengelupas adalah area yang tepat untuk karat mulai menghancurkan kendaraan. Ini harus segera ditangani. Segera lakukan pengecatan ulang pada bodi dengan prosedur yang benar mulai dari pengelupasan cat lama, pendempulan, aplikasi cat dasar hingga cat utama.

Jika truk memang harus bekerja di area yang terpapar garam dan lembab, cuci truk setiap seminggu sekali atau tergantung kebutuhan. Mencuci truk menjaga efek merusak kontaminan ke lapisan cat primer dan logam yang tidak dicat. Selain itu, pastikan untuk menjaga talang air pada bagian truk dari kotoran yang menyumbat.

Semprotkan cairan penetran atau antikarat pada engsel dan lubang kunci. Ini akan melindungi peralatan mekanik dari karat.

Cuci truk segera setelah kehujanan. Hujan bisa mengumpulkan polutan dan merusak lapisan pelindung cat.

Hindari truk melewati genangan air besar di jalan atau tempat parkir. Genangan air ini mengumpulkan kontaminan bersama dengan kotoran dan debu yang dapat menimbulkan korosi parah pada bagian bawah kendaraan.

4. Periksa Sistem Kelistrikan Kendaraan

Truk modern bergantung pada sistem kelistrikan untuk menjaga mesin tetap pada efisiensi puncak. Kendaraan baru menggunakan teknologi modern seperti menggunakan sepaket kabel dan sensor untuk mengatur dan mengontrol kondisi mesin.

"Untuk mesin yang menggunakan Engine Control Module (ECM) perlu perangkat komputer yang hanya dimiliki diler resmi. Mekanik ATPM akan mendiagnosis dan *maintenance* truk beserta sistem kelistrikannya. Beberapa hal sebaiknya diserahkan kepada profesional. Jika hanya memeriksa alur kabel bodi, cukup mengandalkan mekanik perusahaan saja," ujar Hanafi.



5. Ganti Suku Cadang yang Terindikasi Menyebabkan Aus atau Rusak

Ketika ada suku cadang yang aus maka harus segera diganti. Tetapi kenyataan di lapangan, *spare part* pengganti sulit didapat karena pabrikan sudah tidak memproduksinya lagi. "Caranya, jika ada *part* yang masih bisa digunakan untuk truk lain, simpan *part* tersebut. Jika ada kerusakan *part* yang memerlukan penggantian, beli produk yang memberikan garansi seumur hidup atau garansi yang cukup lama, misalnya lima tahun. Memang tidak semua komponen truk ada jaminan seumur hidup seperti *bearing*, *alternator*, *starter*, hingga *seal* oli. Untuk ke depan, bagian *support* bengkel atau bagian pembelanjaan di perusahaan perlu membuat daftar *part* yang mungkin akan rusak dan sulit sekali ditemukan di pasaran. Sedia payung sebelum hujan, mungkin belanja *part* yang belum rusak pada awalnya tampak mahal, tetapi sisi positifnya pikiran lebih tenang karena sudah tersedia di gudang *part*," imbuhnya.



6. Manajemen Pelumasan

Menjaga agar komponen truk berumur panjang dengan manajemen pelumasan. Cukup gunakan oli dan *grease* berkualitas tinggi untuk suspensi, sistem kemudi, dan *drivetrain*. Jika pelumasan tidak diperhatikan dengan benar, bagian dari mesin akan mengalami keausan dini. Akibatnya, pembengkakkan biaya karena kerusakan yang tidak terduga.

Pastikan untuk melakukan inspeksi visual untuk kebocoran di *drivetrain*. Pemeriksaan visual ini bisa dilakukan sopir sebelum berangkat kerja. Cara terbaik untuk mencegah kerusakan lebih besar adalah menjaga keawetan komponen itu sendiri.

7. Hindari Mesin *Idle* Dalam Waktu Lama

Salah satu kebiasaan sopir ketika parkir atau menunggu muatan adalah menyalakan mesin. Berbagai macam alasan tetapi hal ini tidak benar. Jika memungkinkan, perusahaan bisa memasang pompa listrik untuk mengalirkan oli ke bagian-bagian penting sebelum mesin dihidupkan. Selain itu, juga bisa menambahkan pengatur waktu turbo, yang akan mendeteksi panas mesin dan menjaga mesin tetap hidup sampai cukup dingin untuk dimatikan.

8. Ganti Oli secara Teratur

"Rata-rata kerusakan mesin terjadi setiap beberapa ribu kilometer dan itu terjadi karena truk dipaksa terus bekerja. Mesin akhirnya aus. Untuk meminimalkan kerusakan dini, jaga interval penggantian oli. Semakin lama dipakai, oli mengalami penurunan fungsi. Gesekan antar-komponen terus terjadi seiring mesin dihidupkan. Kondisi seperti ini bisa berbahaya. Meskipun beberapa pabrikan merekomendasikan penggantian oli setiap 8.000 hingga 12.000 km, pada kenyataannya bisa bervariasi berdasarkan operasional truk. Perlu penggantian oli lebih sering jika truk digunakan untuk pengiriman jarak jauh dan medan kerja yang berat," sarannya.

9. Jaga Filter Jangan Sampai Tersumbat

Kita semua tahu kualitas BBM di Indonesia kurang begitu baik. Sementara teknologi kontrol emisi pada mesin terus berkembang. Meskipun mesin modern, kinerjanya bisa saja turun jika menggunakan BBM yang berkualitas rendah tanpa memikirkan penggantian filter. Memperhatikan jadwal penggantian filter adalah solusi terbaik untuk mesin diesel modern.

"Injektor yang kotor atau tersumbat, berakibat penggunaan BBM akan boros. Sehingga penumpukan jelaga di ruang bakar akan lebih cepat. Pengaruh buruknya akan memperlambat efektivitas filter dan kinerja keseluruhan kendaraan. Intinya, jadwal *maintenance* rutin harus mencakup perbaikan dan penggantian filter seperti yang direkomendasikan oleh pabrikan," katanya.

10. Jaga Kondisi *Belt* pada Mesin

Belt mesin menggerakkan semuanya dari alternator ke kompresor atau *fan*. *Belt* yang berbahan dasar karet, semakin lama akan getas. *Belt* yang putus ketika truk bergerak akan menyebabkan kerusakan serius pada mesin dan secara permanen merusak beberapa bagian vital mesin.

Periksa kondisi *belt* setiap kira-kira 40.000 km dan ganti sekitar 80.000 km sekali. *Belt* perlu diperiksa secara visual untuk melihat ada gejala aus seperti muncul serat halus dan retak.

11. Periksa Kontaminasi Tangki BBM

Menjaga tangki BBM bebas dari kontaminasi dan kelembaban mampu menjaga pasokan BBM ke mesin tetap lancar. Selalu kontrol kelembaban tangki BBM untuk menghindari akumulasi air di dalam solar. Air dalam solar dapat menyebabkan masalah pada mesin.

12. Hindari Masalah pada Sistem Pendinginan

Banyak kerusakan dini pada mesin karena perawatan yang tidak tepat dari sistem pendingin. Memastikan suhu mesin pada keadaan normal adalah tugas dari sistem pendingin. "Jaga kebersihan sistem pendingin, termasuk mengganti komponen yang rusak atau korosi. Pastikan menggunakan jenis *coolant* dan jumlah yang tepat. Ada beberapa merek *coolant* yang memerlukan pengenceran untuk menjaga suhu mesin, biasanya dicampur air dengan perbandingan 50:50. Cara lain adalah melakukan diagnosa sistem pendingin adalah memeriksa filter sistem pendingin dengan membersihkan endapan atau kontaminan lain yang terlihat di filter," ujar Hanafi.

Jadi, *maintenance* rutin tidak hanya akan mengurangi biaya yang berkaitan langsung dengan perbaikan, tetapi juga penghematan ekstra dengan menghindari pembengkakan biaya operasional dan menjaga keselamatan pengguna jalan lain.

PAMERAN MOBIL TERBESAR DI MAKASSAR

GIIAS MAKASSAR

PANTAI LOSARI

AUTOVAGANZA

11 - 15 SEP 2019

CELEBES CONVENTION CENTER
MAKASSAR

Driven with Passion by:

Media Partner

Host:

Organizer:



TRUCKMAGZ

 [giias_makassar](#)

 www.indonesiaautoshow.com/giias-the-series



Delapan Kesalahan Memilih Truk Boks

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

Perusahaan jasa pengangkutan pada suatu saat bisa mengalami *peak season*, sehingga kekurangan armada untuk melayani klien. Selain itu, tidak jarang juga suatu perusahaan jasa atau produk, belum memiliki kemampuan untuk investasi truk. Dari dua kondisi tersebut, opsi sewa dirasa paling hemat untuk perusahaan.

Ketika memutuskan untuk menyewa truk, selain melihat harga, perusahaan juga perlu melihat kapasitas dan kebutuhan. Dua faktor terakhir ini berkaitan erat dengan spesifikasi kendaraan. "Umumnya perusahaan jasa atau produk menyewa truk bak kayu atau truk boks. Truk boks paling banyak disewa karena lebih praktis dan fleksibel. Ketika memilih truk boks yang tepat, perlu melihat kebutuhan perusahaan, hindari kesalahan pemilihan seperti bodi terlalu pendek atau terlalu panjang, sasis terlalu ringan hingga *ground clearance* yang terlalu rendah. Itu beberapa contoh kesalahan memilih truk untuk bisnis," kata Dimas Adnan Supervisor Produk Khusus PT Joyosemi Bumi Jaya Gresik.

Jika ada kesalahan dalam pemilihan truk, produktivitas akan terhambat dan biaya operasional naik secara signifikan. Hal-hal yang seharusnya tidak terjadi seperti perbaikan atau keausan dini yang disebabkan karena kesalahan spesifikasi bisa dihindari sejak awal. Untuk mengurangi risiko kesalahan ketika memilih truk boks, hindari delapan kesalahan berikut.



Axle belakang akan cepat rusak karena over kapasitas

Keliru Memilih Sasis Truk

Perusahaan memilih sasis tertentu untuk mencapai porsi yang setara antara kebutuhan ruang kargo dan berat kendaraan. "Memang sasis dengan bobot kotor besar bisa mengakomodasi lebih banyak kargo. Tetapi jika muatan berat, tonase akan tercapai dan ruang besar akan terbuang sia-sia. Jadi, ruang kargo yang dibutuhkan seharusnya bukan satu-satunya faktor penentu. Perusahaan juga perlu memastikan sasis kompatibel dengan berat kargo pada muatan penuh," jelasnya.

Dimas melanjutkan, "Kadang ada pelanggan yang pesan truk boks tujuh meter. Ketika ditanya lebih lanjut apa yang akan dimuat, klien malah balik bertanya, kenapa perlu tahu. Itu karena perlu memikirkan seberapa banyak ruang yang dibutuhkan. Untuk pengangkutan kardus yang berisi gelas plastik akan berbeda dengan pengangkutan rangka besi. Jika muatannya lebih berat tentu memerlukan GVW lebih besar," tambahnya.

Ketidacocokkan Sasis dan Panjang Boks

Masalah ketika memilih spesifikasi sasis yang tidak cocok dengan panjang boks adalah distribusi berat yang tidak tepat terutama untuk *axle* belakang. "Perusahaan sebenarnya memerlukan pengangkutan yang berbasis pada volume. Sementara truk dengan sasis yang dimaksud tidak ada sehingga harus memodifikasi posisi boks. Boks yang lebih besar dipasang pada sasis pendek, maka distribusi beban akan kacau. Roda depan akan mudah kehilangan daya cengkram ke jalan," tegasnya.

Dimas menyarankan konsumen untuk memastikan di awal panjang *wheelbase* yang cocok dengan panjang boks. Salah satu cara menghemat waktu survei adalah menghubungi pihak ATPM.



Ukuran ban berpengaruh pada performa truk

Salah Hitung Ketinggian Lantai Boks

Salah satu kesalahan fatal ketika menyewa truk adalah tidak menghitung ketinggian lantai lokasi bongkar muat di gudang klien. Masalah ini akan muncul ketika bongkar muat. Truk yang terlalu tinggi atau rendah akan memengaruhi kecepatan bongkar muat. Pekerja bongkar muat lebih cepat bekerja jika tinggi lantai gudang dan boks sama.

Lupa Jam Operasional Truk

Jika perusahaan cenderung melakukan bongkar muat pada malam hari, tentu saja di dalam boks memerlukan lampu. "Ini berbeda sekali jika waktu bongkar muat pada siang hari, sehingga tidak memerlukan lampu di ruang kargo. Tanpa penerangan di dalam kargo boks, mungkin pekerja bongkar muat akan memerlukan waktu lebih lama. Penataan muatan di dalam ruang kargo akan menjadi sangat lambat," terangnya.

Satu Truk untuk Semua Muatan

Tidak mungkin satu armada bisa mengangkut banyak jenis muatan. "Truk yang terlalu besar tentu harga sewa lebih mahal, biaya operasional lebih besar, dan biaya perawatan tentu lebih tinggi daripada *light truck*. Truk dengan spesifikasi lebih rendah akan sering mengalami *overload* jika dimuati lebih banyak. Selain itu, jika boks memiliki ruang kargo yang kecil sementara muatan lebih banyak, perusahaan perlu beberapa *trip* pulang pergi untuk menyelesaikan kontraknya. Akibatnya biaya operasional lebih tinggi. Perusahaan perlu menentukan bagaimana truk akan digunakan, lalu tentukan truk yang tepat," tegasnya.

Lupa Fitur Keamanan Barang

Kargo apa pun memerlukan perlakuan yang spesifik. Tidak bisa menyamaratakan ruang kargo akan sesuai untuk semua jenis muatan. Pergeseran muatan di dalam ruang kargo menyebabkan kerusakan pada muatan dan dindingnya. Peralatan untuk menahan muatan harus juga dipertimbangkan. Misalnya perlu punya berapa *e-track* atau *belt, tie-down strap*, dalam satu *trip*.

"Sebenarnya ini bukan *tie-down* saja yang diperlukan, tetapi penataan ruang kargo juga sangat penting. Jika menyewa truk pastikan mengetahui dimensi barang, sehingga memahami jarak aman dengan dinding. Ini untuk memastikan cara efisien dan aman untuk muatan," katanya.

Mengabaikan Jenis Lantai Boks

Pemilihan lantai dapat membuat sedikit perbedaan ketika memilih truk boks. "Jenis lantai yang aman untuk banyak jenis muatan kecuali muatan *food grade* adalah lantai kayu. Lantai kayu akan cepat sekali lapuk jika tidak dirawat dengan baik. Setidaknya satu atau dua kali seminggu bersihkan lantai kayu dengan menyemprotkan air bertekanan. Air yang bertekanan mengeluarkan semua sisa muatan terutama bahan makanan. Setelah itu, segera keringkan lantai. Alasannya, membiarkan kayu dalam keadaan basah akan memperpendek umur lantai," saran Dimas.

Dimas menambahkan, "Jika ada penyedia truk yang menggunakan lantai aluminium itu lebih baik. Selain lantai lebih licin dan sangat cocok untuk penataan muatan. Lantai aluminium mudah sekali dibersihkan. Setelah disemprot air, gunakan sapu air dan dorong ke arah pintu belakang. Sisa air akan mengalir dengan sendirinya," katanya.

Lupa Kondisi Area Bongkar Muat

Jenis pintu belakang *roll-up* adalah opsi yang paling efisien daripada menggunakan pintu kupu-kupu untuk bongkar muat di lokasi pelabuhan. "Truk dengan GVW ringan atau truk boks standar biasanya memiliki ban kecil ukuran 19,5 inci. Dengan begitu posisi boks akan terlalu rendah untuk ukuran gudang-gudang di pelabuhan. Sementara perusahaan ekspedisi biasanya menggunakan *forklift* untuk bongkar. Jika menggunakan *forklift* sebaiknya gunakan truk dengan ban ukuran 22,5 inci. Ukuran ban tersebut menawarkan kendali beban terbaik. Lokasi pergudangan juga perlu diperhatikan karena berpengaruh pada pemilihan jenis truk kargo boks," ujar Dimas.

Dengan menghindari kesalahan tertentu, perusahaan bisa memaksimalkan produktivitas dan memastikan total biaya operasional terendah. Jika masih mengalami kesulitan dalam menentukan truk seperti apa yang tepat untuk bisnis,

berikut beberapa pertanyaan yang dapat membantu menentukan truk boks yang tepat.

- 1 Produk atau bahan apa yang diangkut?
- 2 Berapa berat muatannya?
- 3 Bagaimana produk akan dinaikkan ke bak?
- 4 Berapa persyaratan panjang, lebar, dan tinggi lokasi bongkar muat?
- 5 Apakah memerlukan pelapis interior untuk jenis muatan tertentu?
- 6 Bagaimana cara muatan diamankan di dalam boks?
- 7 Apakah perlu boks dengan pintu samping?
- 8 Apakah muatan akan dibongkar menggunakan tangan?
- 9 Apakah hanya *forklift* yang akan digunakan untuk bongkar muat?
- 10 Apakah memerlukan jenis *bumper* belakang tertentu untuk lokasi bongkar muat?
- 11 Apakah boks perlu lampu di ruang kargo?

Jenis Lantai Truk Boks

Ada empat jenis lantai yang bisa diaplikasikan dalam truk boks, sebagai berikut.

- 1 Opsi paling murah, gunakan lantai kayu karena hampir cocok untuk semua jenis muatan, termasuk muatan jenis volume dan produk makanan. Opsi ini tidak direkomendasikan untuk muatan berat. Lantai kayu kurang cocok untuk muatan yang harus dibongkar dengan menggunakan *forklift*.
- 2 Lantai kayu yang sudah diperkuat cocok untuk muatan berat.
- 3 Lantai kayu dengan lapisan aluminium cocok untuk muatan cairan yang mungkin tumpah ke lantai. Lapisan aluminium mampu menahan korosi. Tetapi jenis lantai ini lebih mahal biaya sewanya dibanding truk dengan lantai kayu biasa.
- 4 Lantai besi sangat kuat dan mampu bertahan lebih daripada lantai kayu. Selain itu, lebih murah daripada lantai aluminium. Kelemahannya, lantai besi perlu dicat terlebih dahulu.



HOOKLIFT TRUK SERBAGUNA

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Giovanni Versandi

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

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





Hooking proses dump atau bongkar muatan

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

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



Pengaman bak agar tidak tergelincir ketika posisi dump

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

Truk *hooklift* dapat mengangkut banyak bak truk selain milik truk sendiri. Ini dapat secara signifikan memotong biaya anggaran di perusahaan. Artinya jika perusahaan memiliki banyak bak, tinggal membeli truk *hooklift* dan menyesuaikan dengan spesifikasi bak yang dimiliki.

Satu truk yang dilengkapi *hooklift* dengan satu pengemudi, satu plat nomor dapat melakukan beberapa pekerjaan. Cukup membeli bak sesuai kebutuhan.

Bak untuk truk *hooklift* memberikan kemudahan dalam bongkar muat di permukaan tanah atau jalan.

Truk yang dilengkapi dengan *hooklift* dapat dengan mudah memosisikan bak yang akan diletakkan meskipun lokasi area sempit.

Bekerja dengan cepat. Dengan truk yang dilengkapi *hooklift*, dan bak kosong. Pekerjaan di suatu proyek akan sangat efisien. Bak bisa diangkat dan diturunkan dalam waktu lebih kurang dari lima menit.

Pengemudi *hooklift* dapat menyelesaikan *pick-up* atau *drop-off* dengan aman, dari dalam kabin truk. Berbeda dengan karoseri lain yang memerlukan operator di luar kabin untuk melakukan pekerjaan.

Truk *hooklift* memiliki kemampuan untuk manuver lebih lincah di area *off-road*.



Dua boom untuk memaksimalkan pekerjaan di kebun kelapa sawit

BERIKUT BEBERAPA FITUR TRUK *HOOKLIFT* KELAPA SAWIT

Piston Pump

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

Bak anti-karat

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

Pintu pengait

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

Tuas kontrol

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

Landing jack

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



Tangki oli

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

Filter oli

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

Docking filter oli

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

Lubang sirkulasi

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

Pengunci bak

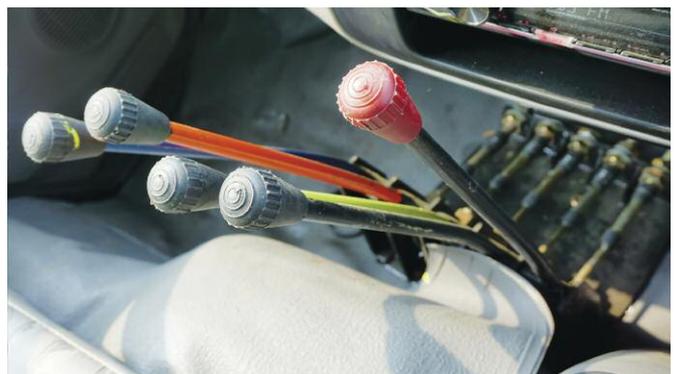
Karena memiliki kemampuan seperti *dump truck*, yaitu dapat memiringkan baknya, *hooklift* dilengkapi pengaman bak di atas roda belakang. Selain membantu tiang kait mengamankan bak ketika dalam perjalanan, kunci pengaman bak berfungsi untuk menahan bak tetap pada posisinya terutama pada posisi miring.



Lantai bak hanya gunakan lapisan cat premier



Landing jack untuk menjaga distribusi beban ketika posisi dump



Tuas hidrolis hooklift di dalam kabin



Mengenal Ban SNI & Aturannya

Teks: Abdul Wachid / Foto: Giovanni Versandi



Karet merupakan salah satu komoditi hasil perkebunan yang mempunyai peran strategi bagi perekonomian. Komoditas ini dapat diolah menjadi berbagai macam barang, baik bahan baku industri, maupun barang jadi. Indonesia merupakan penghasil karet alam kedua terbesar di dunia dengan produksi sebesar 3,46 juta ton pada 2017. Namun hanya 19 persen atau 659 ribu ton yang dimanfaatkan oleh industri dalam negeri.

Produksi barang karet nasional tahun 2017 sebesar 1,94 juta ton mampu memenuhi 80 persen kebutuhan barang karet nasional. Angka tersebut termasuk produk ban atau setara 74 persen di luar industri ban. Sayangnya, sejak 10 tahun terakhir industri dalam negeri dibanjiri produk ban impor dari berbagai negara.

Catatan, Kementerian Perdagangan RI pada 2009 terdapat sejuta ban nonstandar dari Cina dan India beredar di pasar domestik. Pada saat itu pasar ban pengganti (*replacement*) di Indonesia sebanyak 15 juta unit per tahun. Ada pun produsen lokal hanya memenuhi sekitar 10 juta unit dan sisanya lima juta unit diisi produk impor.



Kondisi ini kemudian memaksa pemerintah melakukan proteksi terhadap industri ban dalam negeri. Maka, sejak 2014 lalu Badan Standardisasi Nasional (BSN) merevisi enam standar industri produk ban. Ada pun SNI itu meliputi SNI 06-0098-2012 Ban Mobil Penumpang, SNI 06-0100-2012 Ban Truk Ringan, SNI 06-0099-2012 Ban Truk dan Bus, SNI 06-0101-2012 Ban Sepeda Motor, Ban Dalam Kendaraan Bermotor, Ban yang Terpasang pada Pelek.

“SNI wajib merupakan *instrument barrier*. Dengan cara ini otomatis produk ban impor yang tidak sesuai spesifikasi produk Indonesia tidak boleh masuk. Tapi bukan berarti menghalangi impor, yang impor dengan produk berkualitas masih bisa masuk,” jelas Taufik Bawazier, Direktur Industri Kimia Hilir Direktorat Jenderal (Ditjen) Industri Kimia, Tekstil, dan Aneka Kementerian Perindustrian.

Diketahui, SNI untuk produk ban telah ada sejak tahun 2002 dan diberlakukan wajib pada 2004. Sempat mengalami revisi pada 2012 dengan mengacu pada beberapa standar internasional. Namun, dalam praktiknya ternyata kondisi jalan di Eropa sangat berbeda dengan Indonesia, sehingga perlu dilakukan revisi demi penyesuaian.

Ada tiga perbedaan antara SNI yang telah direvisi dan yang belum. Di antaranya, penguatan parameter *breaking energy* (kekuatan telapak ban) untuk menguji kekuatan telapak ban dalam kondisi permukaan *hazardous road* seperti jalan berlubang.

Endurance test (ketahanan ban dalam kecepatan dan beban) untuk menguji kekuatan ban dengan kecepatan dan *load* yang bertambah. Pengujian ini untuk mengakomodir kondisi transportasi di Indonesia yang kurang memadai jumlahnya. Terakhir *bead unseating*, untuk menguji kekuatan ketidakdudukan *bead* karena perubahan beban. Hal ini disebabkan kondisi jalan Indonesia yang banyak tikungan dan perbukitan.

“Yang dimaksud bersifat wajib ini ada sanksi pidananya. Misal ada produk ban diketahui tidak memasang label SNI itu bisa ditangkap oleh pihak berwenang. Hal itu sepenuhnya wewenang Kementerian Perindustrian yang menentukan,” ujarnya.

Proteksi Produk Dalam Negeri

BSN telah menotifikasikan Peraturan Menteri Perindustrian No. 68/M-IND/PER/8/2014 melalui G/TBT/N/IDN13/Add 3 beserta revisi SNI ke World Trade Organization (WTO) pada tahun yang sama. Peraturan ini sekaligus menggantikan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 27/M-IND/PER/5/2013 dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 11/M-IND/PER/1/2012.

Notifikasi dimaksudkan demi transparansi perdagangan dan keadilan dalam berdagang. Agar produk luar negeri bisa memahami standar produk yang harus mereka penuhi jika ingin memasarkan produknya ke Indonesia.

Diketahui, pada era 2000-an pemerintah sempat mengalami resistensi dari para importir ketika akan mewajibkan SNI untuk ban. Tujuan awal SNI dibuat dan diterapkan adalah sebagai standar untuk melindungi produsen dan konsumen dalam negeri. Ditambah agar produk asing mau membangun pabrik di Indonesia yang tentunya akan menyerap investasi dan tenaga kerja lokal.



“Kita tidak bisa disetarakan dengan negara luar seperti Cina. Di sana bahan material, biaya logistik dan kebutuhan energinya murah, ditambah infrastrukturnya memadai. Sementara di Indonesia kondisinya terbalik. Oleh karena itu, pemerintah harus hadir untuk melakukan proteksi,” tutupnya.

Berikut empat poin penting dalam penerapan SNI Wajib untuk produk ban.

1 Memberlakukan SNI ban secara wajib terhadap ban dengan SNI dan Pos Tarif.

2 Perusahaan yang memproduksi ban wajib menerapkan SNI dengan ketentuan, memiliki SPPT-SNI ban dan memberikan tanda SNI pada setiap produk.

3 Setiap ban sebagaimana yang dimaksud yang diperdagangkan di dalam negeri, yang berasal dari hasil produksi dalam negeri dan impor wajib memenuhi persyaratan SNI.

4 Ban yang berasal dari produksi dalam negeri yang tidak memenuhi ketentuan SNI dilarang beredar dan harus dimusnahkan.

Selain melalui aturan wajib SNI, sejak 2016 pemerintah juga membatasi impor ban melalui Peraturan Menteri Perdagangan No. 77 tahun 2016 tentang Ketentuan Impor Ban. Di mana dalam ketentuannya, produk dari luar negeri harus bisa mendapatkan rekomendasi dari Kementerian Perindustrian verifikasi harus dilakukan di pelabuhan muat dengan melampirkan beberapa dokumen seperti, negara asal, uraian kode HAS, jenis, jumlah, tipe dan ukuran, kesesuaian sertifikat produk penggunaan tanda standar nasional Indonesia (SPPT SNI).

Taufik mengatakan, aturan tersebut sangat efektif meng-gairahkan industri ban dalam negeri. Sebab selama ini impor ban sangat besar. Pada 2016 tercatat sebanyak 24 juta buah, lewat pengetatan impor tahun berikutnya pemerintah bisa tekan sampai 40 persen.

DAFTAR WAJIB SNI BAN

No.	Jenis Produk	No. SNI	No. Pos Tarif
1	Ban mobil penumpang	0098-2012	4011.10.00.00
2	Ban truk ringan	0100-2012	4011.10.00.00
3	Ban truk dan bus	0099-2012	4011.20.10.00
4	Ban sepeda motor	0101-2012	4011.40.00.00
5	Ban dalam kendaraan bermotor	6700-2012	4012.10.11.00 (mobil penumpang, truk ringan) 4013.10.21.00 (truk dan bus) 4013.90.20.00 (sepeda motor)
6	Ban yang telah terpasang pada pelek	0098-2012 0100-2012 0099-2012 0101-2012	8708.70.22.00 8708.70.29.00

PROMO COLT DIESEL

PILIH PAKET SESUKAMU !

TEBAR HADIAH
RAMADHAN
(PAKET THR)



PAKET 1:

FREE 2 TAHUN
INSURANCE **2** ALL VARIANT
COLT DIESEL

Paket
MERAH
PUTIH

ATAU

PAKET 2:

TDP 17 JUTA-AN*
RINGAN MULAI DARI **17** ALL VARIANT
COLT DIESEL



Terdaftar & Diawasi oleh:



*KESEMPATAN HANYA SAMPAI AGUSTUS 2019



MOJOSARI TRUCK LOVERS

Datangkan Kebaikan dengan Menjaga Persaudaraan

Teks : Sigit Andriyono / Foto : Dokumentasi MTL

Mojosari Truck Lovers (MTL) adalah komunitas truk yang berasal dari Mojosari, Mojokerto, Jawa Timur. MTL adalah komunitas truk yang pertama dibentuk di Mojosari. Sebagai komunitas truk pertama bukan hal mudah agar bisa menumbuhkan solidaritas pengemudi di Mojosari.

“Komunitas ini pertama kali dibentuk Desember 2016. MTL digagas tiga orang, yaitu saya, Ardy, dan Zafa. Pertama kali dibentuk MTL ini bukan kepanjangan dari Mojosari Truck Lovers, tetapi Mozar Truck Lovers. Istilah Mozar didapat dari singkatan Mojosari. Seiring waktu nama Mozar ini terlalu sulit dan kurang mudah diingat, akhirnya kami ganti menjadi Mojosari Truck Lovers hingga sekarang,” jelas Purnomo Ketua MTL.





Sejarah berdirinya MTL dari rapat kecil yang hanya dihadiri dari beberapa orang. “Dari rapat kecil itu kami bentuk pengurus dan sudah punya anggota lima orang. Pertemuan kedua, kami adakan *ngobar* atau *ngopi bareng*. Saat itu yang hadir 20-an orang dan tiga truk. Seiring rajin *ngobar* MTL, jumlah anggota yang hadir semakin bertambah, hingga sekarang sekitar 100 orang anggota aktif. Kami tidak ada nomor lambung dan MTL sifatnya terbuka untuk siapa saja walaupun tidak memiliki truk. Siapa saja boleh mendaftar sebagai anggota MTL. Rata-rata anggota kami usianya masih muda dan belum berkeluarga. Paling banyak sopir yang mengemudikan truknya sendiri,” tambah Purnomo.



MTL secara resmi terdaftar sebagai komunitas di Kemenkumham sejak 14 April 2018. Sebagai komunitas resmi, pengurus dan anggota MTL semakin semangat untuk terus menjaga persaudaraan di jalan. “Untuk menjaga keakraban dan mempererat silaturahmi antaranggota, kami punya acara rutin kumpul bersama setiap Sabtu malam pada akhir bulan. Tujuannya adalah agar semakin akrab sesama anggota dan yang biasa cuma saling sapa di media sosial

bisa bertemu secara langsung. Selain itu, jika ada rekan yang terkena musibah bisa saling bantu karena nyaman kalau sudah saling kenal,” kata ketua komunitas truk yang berlogo kabin truk dengan simpul tali itu.

Untuk menjaga kelangsungan MTL, komunitas menarik iuran anggota setiap bulan. “Iuran ini akan kembali ke anggota MTL sendiri dalam bentuk pendanaan acara, santunan kecelakaan lalu-lintas, dan kegiatan sosial. Dari uang kas tadi, bisa digunakan untuk membantu teman yang terkena masalah di jalan. Misalnya kecelakaan juga, jadi teman yang kena musibah bisa diringankan dari iuran anggota ini. Sisi positif lain dari iuran anggota adalah tercipta kerukunan bersama dan menumbuhkan rasa kepedulian,” ujarnya.

Uang kas MTL tidak didapat dari iuran anggota saja. Uang kas juga merupakan keuntungan dari penjualan kaus dan stiker komunitas. Jika ada acara yang berhubungan dengan MTL, anggota tidak perlu lagi membayar iuran. Selain kopdar, agenda rutin MTL setiap tahun adalah bagi takjil dan memberikan santunan untuk anak-anak yatim di panti asuhan pada bulan Ramadan.

Pada acara rutin bulanan selain mengakrabkan diri dan membahas mengenai agenda ke depan, tidak jarang MTL mengundang perwakilan Polres setempat untuk memberikan sosialisasi mengenai peraturan lalu lintas. “Selain acara kumpul-kumpul, kami juga beberapa kali mendapat tamu dari Polres Mojokerto yang ingin sosialisasi peraturan baru atau pemberitahuan mengenai aturan berlalu lintas yang aman. Di luar itu, jika ada pengumuman perihal lalu lintas mereka memerintahkan saya untuk *share* di grup medsos MTL,” kata Purnomo.

Dalam komunitas truk, lazim berbagi muatan sesama anggota mengenai hal itu Purnomo menjelaskan. “Informasi muatan bisa dibagi di grup medsos atau Whatsapp Group. Tujuannya agar pengemudi dan pemilik kendaraan bisa sama-sama mendapatkan rezeki. Pengemudi bisa dapat muatan, dan pemilik barang yang kekurangan armada bisa mendapatkan pengemudi yang mau mengangkut. Istilahnya saling mengisilah. Untuk rekan-rekan yang trayeknya dalam kota, alhamdulillah tidak ada keluhan sepi muatan.



Teman-teman MTL ini sibuk kerja. Maka dari itu, jika akan ada ngobar kami informasikan dua minggu sebelumnya, agar mereka bisa atur jadwal dengan pekerjaan," imbuh Purnomo yang memiliki usaha bengkel truk ini.

“Berbicara muatan, untuk anggota aktif dan nonanggota, kami tidak menjadikan itu perbedaan. Karena jika sudah di jalan, semua adalah saudara. Sehingga jika ada muatan, siapa yang mau dan cocok, ya silakan ambil muatan itu. Bagi yang berkenan muat, bisa saling japri untuk informasi lebih lanjut. Ongkos muat biasanya dibicarakan personal dengan pemilik barang. Sopir nego sendiri dengan pemilik barang,” jelas Purnomo yang bengkelnya sekaligus menjadi *basecamp* MTL.

“Trayek paling jauh teman-teman MTL ini kalau ke timur sampai Bima, ke barat paling jauh Aceh. Nyeberang ke Kalimantan juga ada. Informasi muatan balen disampaikan di grup medsos dan WAG juga. Untuk trayek luar pulau biasanya teman-teman menunggu informasi muatan balen maksimal satu minggu, itu kalau tidak ada klien tetap yang kirim barang ke Pulau Jawa. Karena namanya muatan ini untuk juga tidak tentu, kalau sedang sepi bisa sampai menunggu satu minggu di sana,” tambahnya perihal muatan balen.

Kecelakaan bisa terjadi pada siapa saja dan kapan saja, anggota MTL merasa bersyukur jika ada musibah di jalan selalu mendapat bantuan. “Jika ada rekan MTL yang laka atau truknya bermasalah di luar daerah, kami selalu mendapat bantuan. Pertama kali kami hubungi ketua komunitas truk di area itu, karena di mana saja pasti ada komunitas truk. Lalu, tinggal tunggu respons bantuan. Sehingga kami wujudkan rasa syukur dengan terus menjaga solidaritas sesama pengemudi di mana saja,” jelasnya.

Perihal santunan laka ada sedikit perbedaan dengan muatan di MTL. “Santunan laka untuk anggota dan non anggota ada perbedaan. Untuk anggota kami wajib memberi sumbangan. Sedangkan non anggota kami juga menyumbang tapi ada perbedaan nominal. Tetap Kami prioritaskan untuk anggota MTL yang laka,” tambah Purnomo.

Dalam dunia otomotif pasti tidak lepas dari kontes modifikasi. MTL mendukung anggotanya yang ingin ikut kontes modifikasi. “Sebenarnya di MTL tidak banyak pengemudi yang suka modifikasi truk karena biaya modifikasi juga tidak murah. Karena itu, kebanyakan di sini juga modifikasi truk seadanya saja. Ardy adalah salah satu pengurus MTL yang pernah mengikuti kontes modifikasi di Malang. Semua biaya modifikasi truknya berasal dari dana pribadi. Kami sebagai komunitas truk istilahnya hanya bisa memberi dukungan doa saja. Ada juga anggota MTL yang hadir untuk memberikan dukungan langsung di lokasi kontes,” katanya.

Sebagai komunitas truk yang pertama kali ada di Mojosari, Purnomo menjelaskan itu menjadi kekuatan tersendiri yang dimiliki MTL. “Solidaritas teman-teman terlihat ketika kopdar pertama MTL. Waktu itu komunitas masih belum lama dibentuk, dana masih minim sekali meskipun ada dukungan sponsor ATPM. Saya ingat waktu itu, anggaran dana acara besar sekali, hampir tiga kali lipat dari uang kas yang dimiliki MTL. Tapi ya kami berani saja buat acara. Alhamdulillah acara sukses berkat solidaritas dan kekompakan teman-teman MTL,” cerita Purnomo bangga.

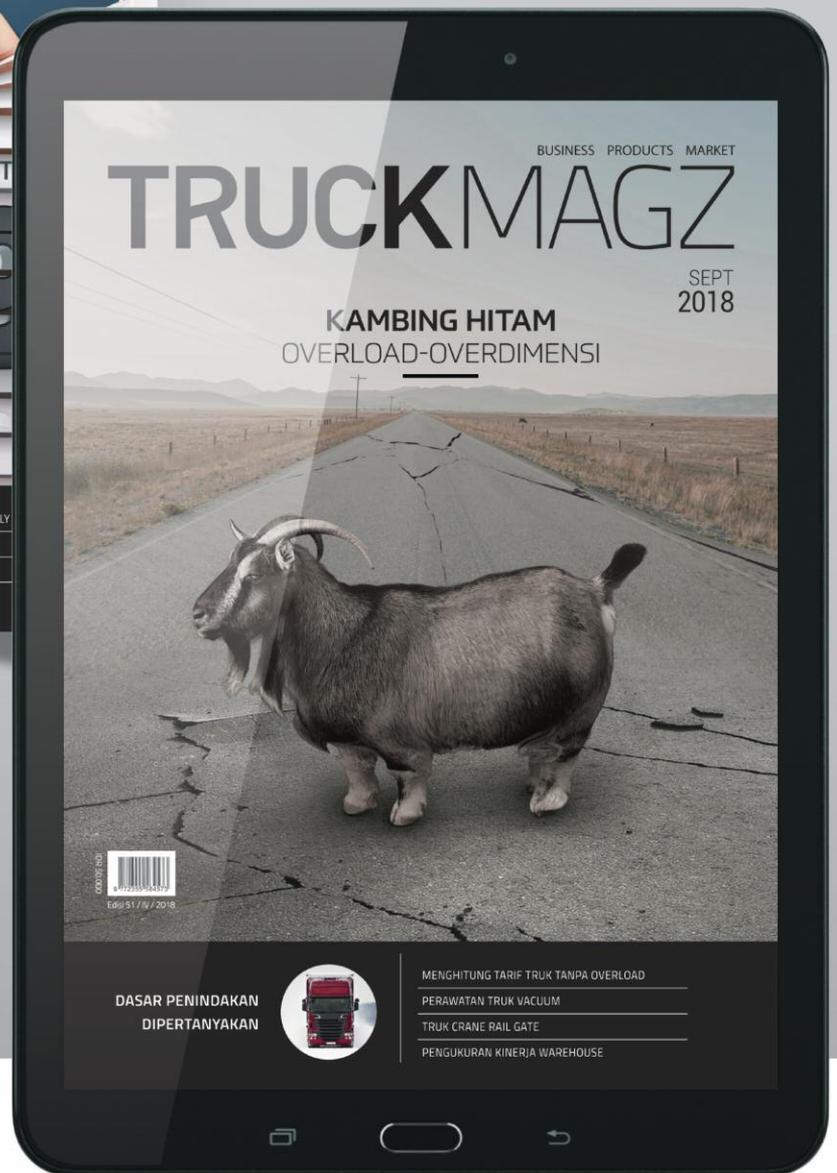


Bagi takjil ke penggunajalan di kawasan Mojosari

GO DIGITAL!



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



**READ TRUCKMAGZ
ON YOUR GADGET**

www.truckmagz.com

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

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

 <p>APTRINDO Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B 3, Jalan Yos Sudarso No. 1, Tanjung Priok, Jakarta 14320 021-43900464</p>	 <p>SUPPLY CHAIN INDONESIA Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impung, Bandung, Telp. 022- 7205375</p>	 <p>ALFI Kantor Taman E3 Unit D3, Lantai 2 Jl. Dr. Ide Anak Agung Gede Agung, Jakarta 12950 Telp. 021-5795-6601</p>	 <p>PT HINO SALES MOTOR INDONESIA Wisma Indomobil 2, Jl. MT. Haryono Kav.9, Jakarta Telp. 021 8564570</p>
 <p>DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT Jl. Medan Merdeka Barat No.8 Jakarta Telp. 021-3506138</p>	 <p>ILC (INDONESIA LOGISTICS COMMUNITY) Kompleks Kebayoran Centre Blok A6-A7 Jl. Kebayoran Baru Jakarta Selatan Indonesia Tel: 0818216118</p>	 <p>ON-TRUCKS Kompleks Kebayoran Centre Blok A6-A7 Jl. Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 12240 Telp. (021) 27 518 456</p>	 <p>ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA Jl. Danau Sunter Utara Blok 0-3 Kav. 30, Sunter II, Jakarta Utara 021 – 650 1000</p>
 <p>MITSUBISHI FUSO PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors Jl. Jend. A. Yani, Proyek Pulo Mas, Jakarta Telp. 021 – 489 1608</p>	 <p>GAIKINDO PT Teuku Cik Ditiro I No 11 D-E-F, Jakarta Pusat. Telp.: 021 315 7178.</p>	 <p>UD TRUCKS PT Volvo Indonesia Sentral Senayan III 12th floor Jl. Asia Afrika No.8, Jakarta Telp. 021-29354200</p>	 <p>KEMENTERIAN PERINDUSTRIAN RI Gedung Kementerian Perindustrian Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 52-53, Jakarta Selatan 12950 Telp. 021 5255 509</p>
 <p>ASCENDO PT Ascendo Internasional Jl. Palmerah Barat No.8, Grogol Utara, Kebayoran Lama, Jakarta Selatan</p>	 <p>MAN TRUCK & BUS Jl. DI. Panjaitan Kav. 138, Jakarta Timur Telp. (021) 85907989, 85908191 Fax. (021) 85907780</p>	 <p>PT. ANTIKA RAYA JL. DEMAK NO 153, SURABAYA 6017 TELP. (031) 5322662 FAX. (031) 5312088</p>	 <p>Mercedes-Benz PT MERCEDES BENZ DISTRIBUTION INDONESIA Deutsche Bank Building Lantai 17-18, Jalan Imam Bonjol No.80, RT.1/RW.5, Menteng, Jakarta,10310 Telp. 021-30003699</p>
 <p>PT PUTRA RAJAWALI KENCANA Jln. Letjend Sutoyo Waru Ruko Niaga Sentosa, Waru, Indonesia T : (031) 3537939 F : (031) 3537531</p>	 <p>RAJAWALI INTI Jl. Brantas Km 1, Probolinggo, Jawa Timur T : (0335) 423259</p>	 <p>PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA Jln. Letjend Sutoyo 110-112 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur Telp : 031-853166</p>	 <p>HJ BRIDGE AXLE Komp. Duta Harapan Indah (DHI) Blok 00/12 - Jakarta Utara 14450 T : +6221 66694881 - 82, F : +6221 66694883 Email : info@dwiultimakmur.com</p>

e2e commerce INDONESIA

25 - 26 September 2019
Balai Kartini
Jakarta, Indonesia
Indonesia's Enterprise
Convergence through eCommerce

Be Digital. Go Global

4th edition e2eCommerce Indonesia

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

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

Apply to
Exhibit



Book your space now and get the
early bird rates
(Before July 31th, 2019)

Be ready for



2,500
visitors



50+
speakers



30+
conference
sessions



400
delegates



80
exhibitors

New in 2019!



Tech Zone



Lapak Digital



I-Lead Talks

Event Highlights



C-Level Conference



Exhibition Showcase



Industry Networking



Business Matching

Organised by



Supporting Organisations



ASOSIASI
CLOUD
COMPUTING
INDONESIA



ASOSIASI BIG DATA INDONESIA



ASOSIASI
INTELEKTUAL
INDONESIA



HIPPINDO
PERHIMPUNAN
PILARAN PERUSAHAAN INDONESIA



SUPPLY CHAIN
INDONESIA

Event Partner



LMF
LAST MILE FULFILMENT

Partner

TRUCKMAGZ

Contact us for a customised proposal today!



PT. Omni eComm Expo

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

Sales inquiry:

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

TRUCKMAGZ

Ratna Hidayati
+62 812 3663 0313

Organised by  **Reed Panorama**
Exhibitions

Event Partner **TRUCKMAGZ**

Indonesia Trucks & Commercial Vehicles

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



CREATE. BUILD. INNOVATE.

16-18 OCTOBER 2019
HALL D JAKARTA INTERNATIONAL EXPO

CONTACT US!



+62 21 2556 5032/33

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

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

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

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

SEE US AT    

www.transport-supplychain-logistics.co.id