

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

AUG
2016



JEMBATAN TIMBANG
DIAMBIL ALIH
OVERTONASE?

NO WAY!



Edisi 26/III/2016

Maintenance
Management
Perusahaan Truk



1 JANUARI 2017 TAK ADA LAGI TOLERANSI

PERAWATAN MOBIL CRANE

PILIH STATUS SOPIR : KARYAWAN ATAU MITRA?

MEMANFAATKAN LIMBAH BAN BEKAS



Jembatan Timbang Diambil Alih

Merujuk Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, tata kelola semua jembatan timbang akan dikelola pemerintah pusat, dalam hal ini Kementerian Perhubungan dan akan berlaku efektif 1 Januari 2017. Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, jumlah Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang tersebar di 28 provinsi berjumlah 149 unit. Namun setelah dilakukan analisis inventarisasi yang dilakukan pada Maret 2016, hanya 128 UPPKB beroperasi, 19 UPPKB tidak beroperasi dan tujuh UPPKB telah beralih fungsi.

Persoalan paling klasik dalam pengawasan angkutan barang adalah masih marak ditemui truk yang mengangkut muatan berlebih dan overdimensi. Ada kesan, jembatan timbang menjadi salah satu "sumber" pendapatan asli daerah dengan pengenaan denda jika perusahaan angkutan barang melanggar batas tonase dan dimensi. Penerapan aturan seperti penindakan di UPPKB/jembatan timbang kepada pengemudi yang membawa kendaraan dengan kelebihan muatan akan dikenakan denda pelanggaran sesuai peraturan daerah (Perda) provinsi masing-masing.

Jika merujuk pada UU 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, jenis pajak provinsi terdiri atas pajak kendaraan bermotor (PKB), bea balik nama kendaraan bermotor (BBN), pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak air permukaan, dan pajak rokok. Jenis pajak kabupaten/kota terdiri atas pajak hotel, pajak restoran, pajak hiburan, pajak reklame,

pajak penerangan jalan, pajak mineral bukan logam dan batuan, pajak parkir, pajak air tanah, pajak sarang burung walet, pajak bumi dan bangunan (PBB), dan bea perolehan hak atas tanah dan bangunan. Sementara sumber retribusi daerah berasal dari jasa umum, jasa usaha, dan perizinan tertentu. Sedangkan pajak dan retribusi untuk penimbangan kendaraan bermotor tidak ada di dalam Undang-undang tersebut.

Dikelolanya jembatan timbang oleh Kementerian Perhubungan bertujuan untuk mengembalikan fungsi jembatan timbang. Ada tiga fungsi dari pengelolaan jembatan timbang. *Pertama*, fungsi pemantauan yang melihat adanya tren lalu lintas angkutan barang dan kelebihan muatan. *Kedua*, fungsi pengawasan untuk mengawasi lalu lintas angkutan barang terutama tonase dan jenis barangnya agar pemerintah dapat mengawasi permintaan dan penawaran dari barang. *Ketiga* adalah fungsi penindakan, untuk menjaga kerusakan jalan melalui penindakan berdasarkan berat tonase yang diijinkan berikut toleransinya, di mana kendaraan bermotor tidak boleh melebihi muatan.

Tujuan ini tentu perlu dibarengi dengan penegakan aturan secara menyeluruh. Persaingan di dunia angkutan barang yang sangat ketat, kerap kali menempatkan pemilik barang pada posisi superior dan mampu menekan pemilik truk untuk mengangkat barang tak sesuai aturan. Sanksi bagi pelanggar aturan tak hanya diberikan kepada sopir atau pengusaha angkutan tetapi juga ditujukan kepada pemilik barang.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab
/Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Redaksi
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Citra D. Vresti Trisna
Antonius Sulistyo

Fotografer
Giovanni Versandi
Pebri Santoso

Iklan
Sefti Nur Isnaini

Administrasi
Priscilia Christmassy

Sirkulasi
Muhammad Abdurrohman

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz
 @TruckMagz
www.truckmagz.com



Cover

JEMBATAN TIMBANG DIAMBIL ALIH OVER TONASE? NO WAY! / 26

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI TRUCKMAGZ #4

Laporan Utama

06 TATA KELOLA JEMBATAN TIMBANG
BELUM SELARAS

10 PEMERINTAH PUSAT AMBIL ALIH 1
JANUARI 2017

16 OVERTONASE TETAP ADA

20 UPAYA PENINDAKAN PELANGGARAN
MUATAN BELUM SERAGAM

24 KEMBALIKAN FUNGSI JEMBATAN
TIMBANG

28 TEKAN PRAKTIK PENYALAHGUNAAN
ANGGARAN

32 STATUS PENGEMUDI TRUK, MITRA ATAU
KARYAWAN?

40 PEMANFAATAN LIMBAH BAN BEKAS

50 DULJATMONO

56 PT TRISAKA CAKRA BUANA

60 LIANA TRISNAWATI

64 LAMILUC ANTIBAC

66 BOMAC FORKLIFT

68 TUKANG KOREK PASIR DI TAMBANG
PASIR KUNINGAN JAWA BARAT

76 PERAWATAN MOBIL CRANE

82 BIG MAMA TRAILER

84 MAINTENANCE MANAGEMENT
PERUSAHAAN TRUK

88 INSA

Logistik & Rantai Pasok

Dunia Ban

Leader Interview

Solusi Pengusaha

Woman in Logistic

Info Produk

Material Handling

Mata Lensa

Tips & Trik

Truk Spesial

Variasi

Komunitas

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PT UNIGROW KREATIFINDO

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

Jalan Kutilang No. 23 Sidoarjo
Tlp. 031-8077561

TRUCKMAGZ

PREMIUM BUSINESS TRUCK MONTHLY MAGAZINE

that discusses the truck and other related industries. Rising premiere in June 2014, TruckMagz targeting truck entrepreneurs and related industries throughout Indonesia with a circulation of **5,000 copies** per issue.



Ruko Niaga Sentosa Kav. 5

Jalan Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo

Telepon 031-85581699

the 24th
GAIKINDO
INDONESIA INTERNATIONAL
AUTO SHOW

at **ICE-BSD City**
Indonesia Convention Exhibition
11-21 Aug 2016

*Green
Technology
for a Better Future*

Proud Exhibitors:



update: 17 may 2016

www.indonesiaautoshow.com

@GIAS_ID

Gaikindo Indonesia International Auto Show

GIAS_ID

Driven with Passion by:

Host:



Organizer:



Endorsed by:



Media Partner:



For Booth & Tenant Inquires
Please Contact :

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

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



TATA KELOLA JEMBATAN TIMBANG BELUM SELARAS

Teks: Abdul Wachid, Antonius Sulistyو & Sigit Andiyono

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, jumlah Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) yang tersebar di 28 provinsi berjumlah 149 unit. Namun setelah dilakukan analisis inventarisasi yang dilakukan pada Maret 2016, hanya 128 UPPKB beroperasi, 19 UPPKB tidak beroperasi dan tujuh UPPKB telah beralih fungsi. Hasil inventarisasi juga menyebutkan di beberapa UPPKB komposisi jumlah personil pada masing-masing daerah tidak proporsional. Misalnya, personil yang bertugas di 13 UPPKB Sumatera Barat sejumlah 668 orang, jumlah yang terlalu banyak ketimbang UPPKB Jawa Timur yang hanya 425 personil.

Temuan lainnya, kondisi landasan penimbangan di beberapa UPPKB, sebanyak lima UPPKB tidak memiliki landasan penimbangan dan 18 UPPKB landasan penimbangan yang dimiliki telah rusak. Ditambah terdapat 109 UPPKB panjang landasan penimbangannya kurang dari 18 meter dan 89 UPPKB kapasitas landasan penimbangannya kurang dari 80 ton. Keduanya itu tidak sesuai

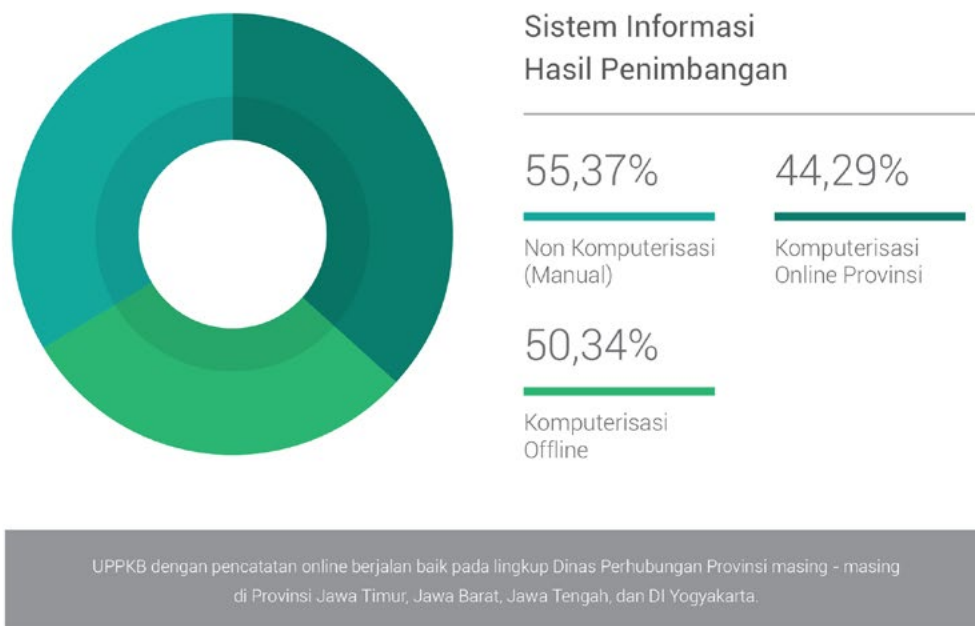
standar jika mengacu Peraturan Menteri No. 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan bahwa panjang landasan minimal 18 meter dengan kapasitas beban 80 ton.

Dalam hal pelayanan, kecepatan layanan masih kurang karena sistem informasi hasil penimbangan di UPPKB sebanyak 37 persen dilakukan manual. Beberapa areal UPPKB masih sempit, seperti akses keluar masuk kendaraan atau terlalu dekat dengan persimpangan sehingga kendaraan sulit melakukan manuver dan dampaknya mengganggu kelancaran lalu lintas. Belum optimalnya jembatan timbang juga karena belum ada penetapan rute angkutan barang di jalan secara holistik dan terintegrasi.

Sementara itu, di banyak jembatan timbang tidak tersedia fasilitas tempat penumpukan barang maupun alat bongkar. Hal itu membuat kendaraan yang melakukan pelanggaran tetap bisa melanjutkan perjalanan setelah dikenakan denda atau tilang. "Fungsi jembatan timbang itu adalah untuk memelihara



Syaiful Bahri
Ketua Aptrindo Banten



Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

infrastruktur jalan dan untuk menjamin keselamatan. Tentunya kami ingin melakukan perbaikan agar ke depan bisa optimal, sebab keselamatan menjadi taruhannya," jelas Iman Sukandar, Kasubdit Prasarana Penimbangan Kendaraan Bermotor, Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan.

Menurut Iman, faktor lain yang membuat kinerja UPPKB tidak maksimal ialah akibat tumpang tindihnya aturan karena masing-masing pemerintah daerah membuat aturan berbeda. Seperti di Jawa Timur jika terjadi kelebihan muatan langsung maka mekanismenya dikenai denda dan langsung bayar di tempat sesuai besarnya denda. Berbeda halnya lagi dengan di Jawa Barat. Di Jawa Barat tidak ada mekanisme denda, kalau terjadi overtonase maka langsung ditilang selanjutnya diselesaikan di pengadilan.

Meski demikian, tidak semua jembatan timbang tidak berjalan optimal. Jawa Timur merupakan salah satu daerah yang memiliki UPPKB dengan pencatatan *online* terbaik. Sistem yang diterapkan Jawa Timur kemudian dijadikan contoh bagi jembatan timbang lain di seluruh Indonesia. Di Jawa Timur terdapat 20 jembatan timbang dengan rata-rata kendaraan yang melewati sebanyak 2.500 kendaraan dalam kondisi ramai, sedangkan saat sepi sebanyak 500-750 kendaraan.

"Dari sini saya bisa lihat secara *realtime*. Data yang sudah diambil di jembatan timbang langsung masuk ke *data center* kami, selanjutnya baru muncul dendanya. Semua petugas bisa diawasi

dari sini. Dari sistem ini, jumlah pelanggaran dari tahun ke tahun semakin menurun. Meskipun masih saja ada pelanggaran," kata Isa Anshori, Kepala Bidang Pengendalian dan Operasional Dishub dan LLAJ Jatim.

Masih Ditemukan Pungutan Liar

Menurut Candra Budiwan, Ketua DPD Aprindo Jawa Tengah, untuk mengharapkan pengelolaan jembatan timbang sesuai dengan fungsinya cukup sulit. Sebab konsekuensinya harga kebutuhan pokok akan melambung akibat larangan overtonase. Pemerintah perlu mengerti akan hal itu, tidak serta-merta beralih melindungi infrastruktur jalan padahal terdapat faktor ekonomi dan persaingan usaha juga perlu perhatian.



Penggunaan alat ukur jembatan timbang secara digital guna lebih mengakuratkan hasil timbangan yang di peroleh .

Persaingan usaha yang dimaksud ialah ketika terjadi penurunan order muatan pengusaha akan cenderung pragmatis demi mendapatkan muatan. Pada akhirnya mereka terpaksa menuruti kemauan pemilik barang dengan memuat melebihi aturan yang berlaku. "Saya rasa pemerintah sudah memikirkan ke arah sana, tapi karena sudah menjadi benang kusut alias terlanjur, membuat pemerintah terkesan lepas tangan. Pengusaha sadar untuk membenahinya tidaklah mudah," tambahnya.

Di sepanjang rute Semarang ke Jakarta terdapat dua jembatan timbang yang dilewati, yakni di Subah, Sarang, Tanjung dan Jatisari. Menurut Candra, sejauh ini di jembatan timbang kawasan Provinsi Jawa Tengah masih banyak ditemukan praktik pungutan liar yang

dilakukan oknum petugas jembatan timbang. Sementara di daerah lain seperti Banten, keluhan terjadi justru pada jembatan timbang yang dikelola oleh swasta, dalam hal ini di Tol MMS (Marga Mandala Sakti) yang berlokasi di Ciujung, Banten.

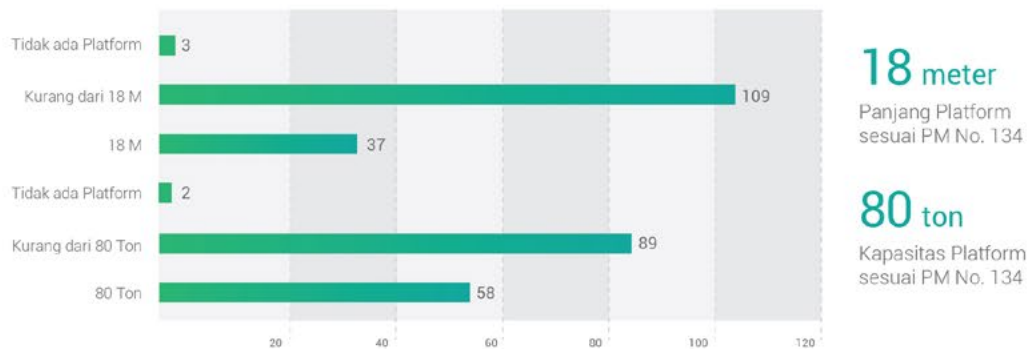
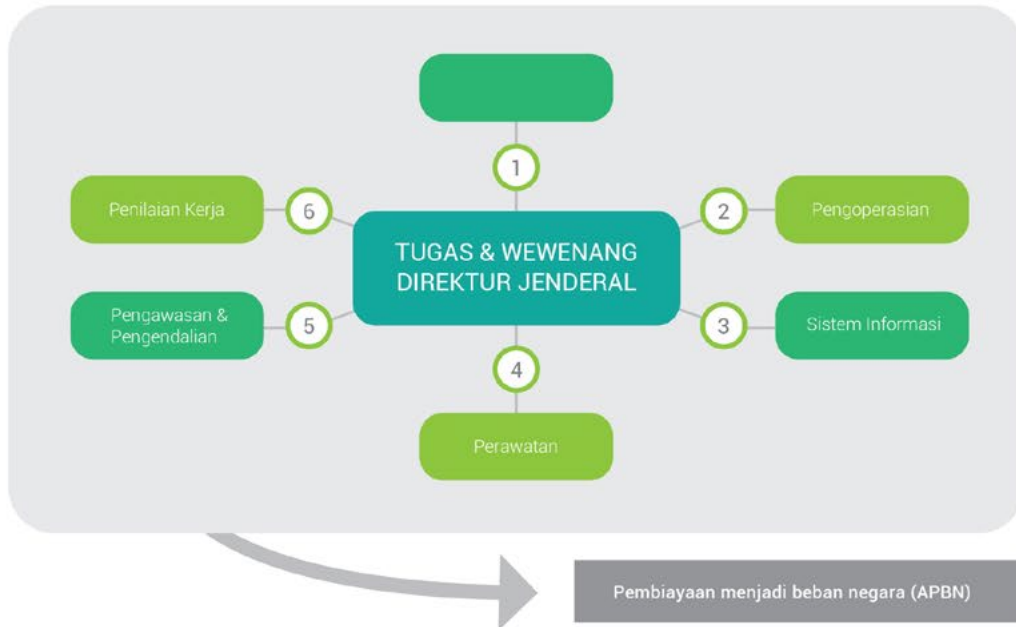
Padaahal, idealnya yang mengelola jembatan timbang tersebut adalah Dinas Perhubungan setempat karena lokasi jembatan timbang berada di luar jalan tol, terlebih secara aturan pemungutan denda yang memiliki kewenangan adalah Dinas Perhubungan. Mayoritas pengusaha angkutan barang di Banten mengeluhkan jembatan timbang tersebut karena dinilai menjebak pengguna tol.

"Begitu petugas tahu truk melebihi muatan dengan semena petugas mengenakan denda semaunya, tanpa dasar aturan yang

jelas. Semestinya besaran denda disesuaikan dengan kelebihan muatan yang diangkut, namun faktanya besaran denda disamakan semua," keluh Syaful Bahri, Ketua DPD Aprindo Banten.

Di Banten terdapat dua jembatan timbang yang dikelola Dinas Perhubungan, yakni di Balaraja dan Cikupa. Menurut Syaiful, praktik pungutan liar masih terjadi di kedua tempat itu. Setidaknya di kawasan Banten khususnya rute pelabuhan ke kawasan industri sekitar 70 persen pengusaha angkutan melakukan praktik overtonase. Mayoritas praktik overtonase yang terjadi merupakan muatan curah. Ia mengatakan, masih sering terjadi praktik pungutan liar karena Dinas Perhubungan tidak tegas dalam menerapkan aturan.

KEGIATAN PENYELENGGARAAN UPPKB MELIPUTI:



Kondisi Landasan Penimbangan



Sumber: Ditjen Perhubungan Darat



Pemerintah Pusat Ambil Alih

1 JANUARI 2017

Teks: Abdul Wachid, Sigit Andriyono & Antonius Sulisty
Foto: Pebri Santoso & Giovanni Versandi

Penyelenggaraan penim-
bangan kendaraan bermotor oleh
pemerintah pusat rencananya akan
dilaksanakan paling lambat 31 De-
seMBER 2016. Sampai saat ini pen-
gelolaan jembatan timbang masih
ditangani pemerintah provinsi yang
merujuk pada ketentuan Peraturan
Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014
tentang Angkutan Jalan. Namun se-
jak terbitnya Undang-undang Nomor
23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan
semua tata kelola semua jembatan
timbang akan dikelola pemerintah
pusat.

Dari 149 unit jembatan timbang yang tersebar di 28 provinsi se-
jumlah 141 unit jembatan timbang akan diserahkan pemerintah pusat, se-
mentara sisanya tetap dikelola pemerintah daerah. Peralihan tata kelola
tersebut mencakup serah terima personil, pendanaan, sarana dan prasa-
rana, serta dokumen (P3D). Dengan demikian aset dan pegawainya be-
ralih ke pemerintah pusat atau secara administrasi terdapat mekanisme
tertentu untuk peralihan status dari pegawai pemerintah daerah ke pemer-
intah pusat.

"Yang pasti amanatnya sesuai undang-undang adalah Berita
Acara Serah Terima terlebih dulu. Mungkin nanti di dalam Berita Acara Ser-
ah Terima itu akan diatur mekanismenya seperti apa ketika peralihan ini,
karena anggarannya sampai Desember 2016 untuk jembatan timbang ma-
sih dipegang oleh pemerintah daerah. Baru pelaksanaannya mulai 1 Janu-
ari 2017 oleh pemerintah pusat," jelas Iman Sukandar, Kasubdit Prasarana
Penimbangan Kendaraan Bermotor, Ditjen Perhubungan Darat.

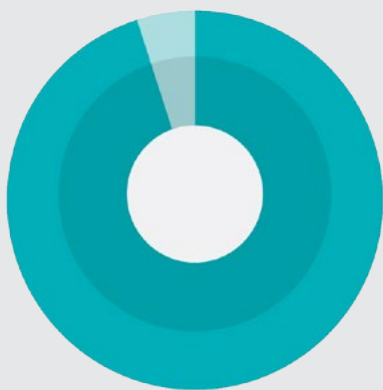
Salah satu provinsi yang telah mempersiapkan diri dalam peralihan
tata kelola jembatan timbang ialah Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan
Informatika Provinsi Jawa Tengah. Menurut Agus Sasmito, Kepala Pen-
gendalian Operasional dan Keselamatan Jalan Dishubkominfo Jawa Ten-
gah, lembaganya telah menyusun program penyerahan berkelanjutan
dalam proses peralihan. Hasilnya nanti diserahkan kepada pemerintah pu-
sat, yang dilanjutkan dengan memeriksa kelayakan barang dan jenisnya,

menghitung anggaran operasional berikut jangka waktunya. Anggaran tersebut dialokasikan untuk pemeliharaan dan peningkatan kapasitas, baik itu untuk kapasitas utama atau pun kapasitas penunjang.

"Termasuk personilnya juga dipindahkan, baik itu untuk petugas operasional maupun pejabat eselon tiga dan eselon empat. Ini berjalan terus untuk saling mengecek dan saling rapat interaksi instansi yang bekepentingan, seperti Kementerian Dalam Negeri, dinas provinsi, dan Kementerian Perhubungan. Program diupayakan pada Oktober, final. Tapi operasional sampai Desember masih ditangani oleh provinsi. Mulai 1 Januari oleh pemerintah pusat," tambahnya.

Di kawasan Jawa Tengah sendiri semenjak Gubernur Jawa Tengah, Ganjar Pranowo melakukan sidak di tempat pada April 2014 lalu di jembatan timbang Subah Batang yang menemukan praktik pungutan liar terjadi beberapa perubahan. Saat itu sebanyak sembilan di antara 15 jembatan timbang di Jawa Tengah sempat tidak beroperasi alias tutup. Hingga pada akhirnya beroperasi kembali setelah diterapkannya jembatan timbang menggunakan teknologi informasi dan komputer.

"Kami sadar saat ini masih ada kekurangan termasuk sedang ramai pungutan di luar jembatan timbang. Tapi masalahnya itu seolah-olah orang mengatakan terjadinya di jembatan timbang. Padahal sebenarnya ada di sebagian jembatan timbang kendaraan tersebut sebenarnya tidak masuk, tapi diberhentikan oleh oknum yang mengaku-ngaku dan meminta uang," kata Agus.



UPPKB YANG DISERAHKAN KE PUSAT

Lokasi UPPKB :

144 UPPKB di Jalan Nasional
5 UPPKB di Jalan Provinsi

(Sesuai PM 134, UPPKB Statis terletak di Jalan Nasional atau Jalan Strategis Nasional)

Akan diserahkan

141 (95%)

Tidak akan diserahkan

8 (5%)

TRANSPORTER SAMBUT POSITIF

Berdasarkan pengamatan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) yang memantau langsung kondisi jembatan timbang di Jawa Tengah dan Sumatera, sebenarnya Dinas Perhubungan masing-masing daerah memiliki kemampuan untuk mengelolanya. Namun yang menjadi keluhan ialah penetapan denda tilang bagi pelanggar muatan berlebih pada masing-masing berbeda dan memengaruhi besaran denda. Hal itu memberatkan pengusaha angkutan barang, khususnya yang harus membayar denda besar.

Wacana pengambilalihan tata kelola dianggap memiliki dampak positif, karena akhirnya aturan dan sanksi yang diterapkan pada masing-masing daerah akan sama. "Dua hal fokus kebijakan yang ditangkap Aptrindo ialah penyelarasan aturan terutama pemberlakuan denda terhadap pelanggar. Kedua, standarisasi fasilitas dan teknologi yang digunakan jembatan timbang di seluruh Jawa dan Sumatera," kata Sugi Purnoto, Wakil Ketua II Aptrindo.

Sambutan positif juga disampaikan Yonathan Himawan Hendarto, Ketua DPD Aptrindo Jawa Timur. Menurutnya, apabila pelaksanaan kebijakan tersebut berjalan semestinya, keamanan muatan dan kendaraan bisa ditekankan. Meski pada akhirnya aturan tersebut membuat pengusaha angkutan barang merasa akan disulitkan terutama yang melakukan tindakan muatan berlebih. Pengamatannya, kawasan Jawa Tengah merupakan jalur yang sering dikeluhkan transporter karena Dinas Perhubungan setempat tidak memberlakukan toleransi sedikit pun bagi pelanggar.

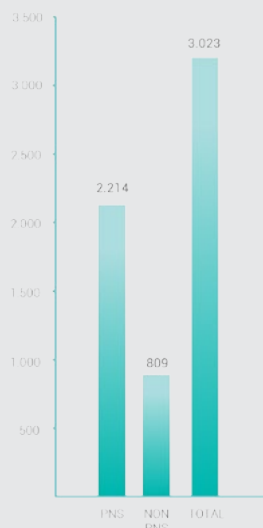


Agus Sasmito, Kepala Pengendalian Operasional dan Keselamatan Jalan Dishubkominfo, Jawa Tengah

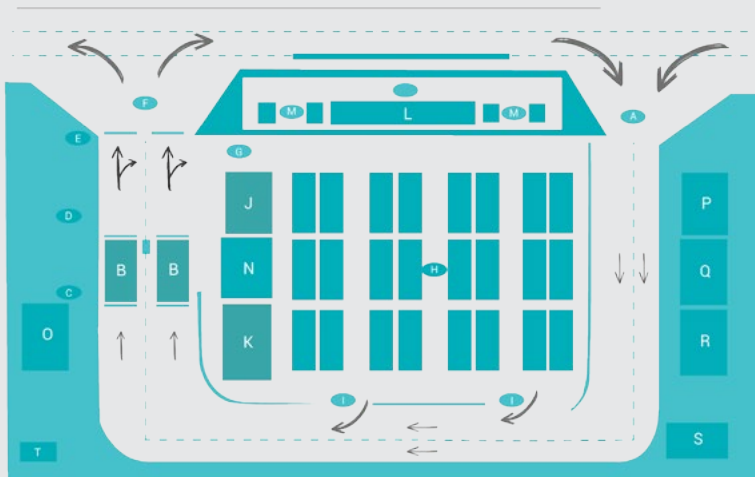
“Jadi benar-benar dilarang melintas dan barang harus diturunkan. Teman-teman banyak yang mengeluh karena tidak bisa membawa muatan seluruhnya karena muatan sebagian ada yang diturunkan. Truk tersebut nanti bisa kembali lagi ke jembatan timbang untuk ambil muatan yang dibongkar tadi. Jadi truk boleh melanjutkan perjalanan dengan sebagian muatan dibongkar, lalu setelah sampai tujuan truk kembali lagi untuk bawa muatan ke tempat bongkaran,”

Kondisi berbeda terjadi di daerah lain seperti Jawa Timur yang lebih untuk memberi toleransi dengan mekanisme denda. Ia mengatakan, perbedaan aturan pada masing-masing daerah sangat mengganggu kelancaran arus barang dan dapat menimbulkan dampak inflasi. Terkait rencana pelaksanaan kebijakan, Yonathan menyarankan agar pemerintah memberi waktu kepada pengusaha angkutan barang secara gradual. Pengusaha angkutan barang tidak ingin kebijakan dilakukan secara mendadak, sebab pengusaha perlu melakukan penyesuaian tarif angkut. Menurutnya, kebijakan tersebut secara tidak langsung akan memengaruhi biaya operasional yang juga akhirnya memengaruhi tarif angkut.

Total personil UPPKB sejumlah 3.023 orang dengan status kepegawaian pegawai negeri sipil dan non-pegawai negeri sipil. Data personil tersebut masih sementara (belum ditandatangani oleh Sekretaris Daerah sebagai pejabat yang berwenang di bidang kepegawaian) dan terdapat pegawai yang tidak akan beralih menjadi pegawai pemerintah pusat karena keterbatasan pegawai pemerintah provinsi, tunjangan kinerja di daerah lebih besar, tidak bersedia dipindah ke tempat yang jauh dari daerah asal. Beberapa Unit Pelaksana Teknis UPPKB dengan UPT tingkat eselon III dan eselon IV.



STANDAR LAYOUT FASILITAS UPPKB



Fasilitas dibagi atas : Utama dan Penunjang (PM 134/ pasal 8)
 Penunjang ☐

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat

Keterangan :

- A. Akses Masuk
- B. Landasan penimbangan 1 dan 2
- C. Barrier gate 3
- D. Parkir gate 2
- E. Parkir gate 1
- F. Akses keluar
- G. Akses masuk area parkir kendaraan melanggar
- H. Area parkir/pemeriksaan kendaraan melanggar
- I. Akses keluar area parkir kendaraan melanggar
- J. Gudang terbuka
- K. Gudang tertutup
- L. Kantor administrasi
- M. Parkir pegawai / tamu
- N. Kantor operasional
- O. Mess petugas
- P. Tempat istirahat pengemudi
- Q. Kantin
- R. Toilet umum
- S. Tempat ibadah

T. Bangunan genset
 Papan nama UPPKB & tiang bendera
 Tiang lampu (High mast)



The 12th BALIKPAPAN Expo 2016

An International Exhibition of Equipment, Supplies, Services, Power, Constructions, Transportation, Environmental, Bio Fuel Development, Safety and Security, production and sale of energy, infrastructure, construction and maintenance, Management, production and consumption, Renewable energy, environmental companies and other sub-sectors, products and services for Indonesia's Mining, Oil & Gas and Energy Industries.

“INDONESIA'S ENERGY REVIVAL”

www.sinarexpoprima.com



sinarexpoprima.com



PT. Sinar Expo Prima



@Sinar Expo Prima



11-13 August 2016

Borneo Festival Centre @ New Manggar Beach

BOOK SPACE & JOIN NOW!!

For Further Information

PT. SINAR EXPO PRIMA

Jl. Kebon Sirih Raya No. 3D, Jakarta Pusat 10340 Indonesia

Telp: +62 21 314 1970, **Fax:** +62 21 314 6048 **Email:** info@sinarexpoprima.com

Organised by:



Proudly Supported by:



Official Contractor:



samudra

Official Forwarder:



IndoExpress.co.id

Official Hotel:



swiss-belhotel
Hotel & Residence
BALIKPAPAN

Media Partners:



TRUCKMAGZ
EQUIPMENT

coalasias
TAMBAK

Petromindo.Com
TAMBAK

KORAN TEMPO

MINER'S LIFE

dn

Prinsip Efisiensi untuk Tumbuhkan Bisnis Anda

Dengan pelumas yang tepat, Anda dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas bisnis sampai dengan dua kali lipat.

Pada penghujung tahun 2015, Gabungan Industri Alat-Alat Mobil & Motor (GIAMM) merilis data bahwa tercatat penurunan ekonomi dan daya beli sebesar 6,9%. Sementara pasar otomotif mencatat penurunan sebesar hampir 20%. Meski tahun ini secara makro ekonomi Indonesia diperkirakan lebih baik dari tahun lalu, namun bagi dunia usaha hal ini tidak serta merta selaras dengan peningkatan kinerja bisnis. Masih banyak faktor yang dapat menghambat pertumbuhan bisnis di dunia usaha tanah air seperti meningkatnya biaya operasional, ketidakpastian pendapatan akibat belum pulihnya daya beli masyarakat, persaingan yang kian ketat dan lainnya.

Oleh sebab itu, salah satu strategi yang dapat dijalankan para pelaku bisnis untuk dapat bertahan dan tetap berkembang di tengah situasi seperti ini adalah dengan penerapan prinsip-prinsip efisiensi di berbagai

bidang, termasuk di antaranya pemeliharaan kendaraan/armada operasional mereka. Salah satu komponen penting dalam pemeliharaan armada tersebut adalah pemilihan pelumas kendaraan.

Memahami kebutuhan para pebisnis armada kendaraan, ExxonMobil hadir dengan Mobil Delvac sebagai pelumas mesin berkualitas hebat untuk kendaraan dengan aplikasi berat. Para ilmuwan di ExxonMobil menemukan bahwa salah satu produk Mobil Delvac digunakan untuk mencapai penghematan bahan bakar (*Fuel Economy*)* hingga 2,9% pada sebuah uji coba penghematan bahan bakar Millbrook yang dilakukan pada dua merek mesin berbeda. Mobil Delvac 1™ LE 5W-30 digunakan pada mesin dan Mobilube 1™ SHC 75W-90 digunakan pada poros belakang (*rear axle*) kedua kendaraan tersebut, dengan Mobilube 1™ SHC 75W-90 dan Mobil Delvac™ Synthetic

Transmisi Oil V30 digunakan pada bagian transmisi masing-masing truk tersebut. Hasil tes menunjukkan secara signifikan manfaat penghematan bahan bakar ketika membandingkan penggunaan produk sintetik dengan produk mineral dengan penghematan rata-rata sampai dengan 2.0% untuk situasi berkendara di perkotaan serta 2.9% untuk berkendara di jalan tol.**

Di pasar Indonesia, produk Mobil Delvac telah terbukti mampu membantu para pelaku bisnis untuk meningkatkan kinerja bisnis mereka. Contohnya, PO Puspa Jaya telah berhasil meningkatkan secara signifikan efisiensi operasional sejak melakukan penggantian ke pelumas Mobil Delvac MX 15W40. Perusahaan melaporkan periode penggantian pelumas dan filter pelumas bertambah dua kali lipat dari setiap 5.000 km menjadi setiap 12.000 km serta mampu mencatat penghematan sebesar Rp 94,016,000/-unit per tahun.

Oleh karena itu, tidak mengherankan jika kinerja produk Mobil Delvac telah dipercaya menjadi *brand* pelumas untuk mesin diesel terutama untuk armada *heavy-duty*. Mobil Delvac secara luas telah digunakan di berbagai sektor industri, mulai dari transportasi, pertanian, pertambangan hingga konstruksi yang mengendalikan kendaraan niaga dan mesin berat untuk menjalankan bisnis mereka serta membantu meningkatkan potensi produktivitas bisnis mereka. Untuk informasi lebih lanjut, kunjungi www.mobildelvac.com.

* Penghematan bahan bakar dapat bervariasi tergantung pada tipe kendaraan, kondisi mesin, gaya mengemudi, suhu udara, pelumas yang digunakan sebelumnya dan viskositas Anda saat ini.

** Klaim ini berdasarkan perbandingan pelumas mineral 15W-40 pada mesin, 85W-140 pada poros belakang, dan 80W-90 pada transmisi. Hasil tes menunjukkan secara signifikan manfaat penghematan bahan bakar ketika membandingkan penggunaan produk sintetik dengan produk mineral dengan penghematan rata-rata mencapai 2.9% untuk berkendara di jalan tol. Penghematan bahan bakar dapat bervariasi tergantung pada tipe kendaraan, kondisi mesin, gaya mengemudi, suhu udara, pelumas yang digunakan sebelumnya dan viskositas Anda saat ini.



Keep it Running! 
Dapatkan hadiah menarik

Ceritakan pada kami tantangan operasional yang berhubungan dengan pelumas mesin kendaraan niaga Anda ke pelumas@exxonmobil.com dan dapatkan hadiah langsung dan kesempatan konsultasi dengan tim teknis ExxonMobil atau perwakilan untuk 10 pengirim pertama. Cerita tantangan terbaik akan mendapat 1 buah iPad terbaru di akhir Desember 2016.

Untuk info lebih lanjut kunjungi www.mobildelvac.com dan untuk info distributor kunjungi www.exxonmobil.com/distributorlocator

Syarat dan ketentuan berlaku



Mobil Delvac™

Performance by ExxonMobil





Overtonase Tetap Ada

Pemerintah perlu Sosialisasi ke Pengguna Jasa Truk

Teks : Citra D. Vresti Trisna, Antonius Sulisty, Sigit Andri Foto : Pebri Santoso, Giovani

Salah satu upaya pemerintah untuk memperketat pengawasan dan pengendalian angkutan jalan adalah terus membangun fasilitas jembatan timbang. Pembangunan fasilitas ini merupakan upaya pemerintah untuk menertibkan angkutan barang dengan muatan melebihi kapasitas JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan). Berdasarkan PM Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015 tentang Pelaksanaan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, lokasi UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) atau jembatan timbang dipasang secara tetap di lokasi-lokasi seperti kawasan industri, sentra produksi, pelabuhan, jalan tol, dan lokasi strategis lainnya.

Upaya menekan pelanggaran muatan juga didukung dengan disepakatinya standardisasi pemberian sanksi angkutan barang yang membawa beban melebihi 60 persen dari batas maksimal. Hal ini dilakukan untuk lebih menekan jumlah angkutan barang yang melebihi muatan. Bila mengacu pada Perda Nomor 4 Tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang di Jawa Timur, tujuan dari adanya jembatan timbang adalah untuk melindungi keselamatan operasional angkutan barang dan pemakai jalan lainnya.

Masih mengacu Perda Nomor 4 Tahun 2012, fungsi dari jembatan timbang adalah untuk menciptakan kelancaran, ketertiban dan kenyamanan lalu lintas angkutan jalan, menjaga kondisi jalan dari kerusakan dini akibat adanya angkutan barang yang melebihi muatan, dan menjaga kelestarian lingkungan. Meski regulasi pemerintah terkait jembatan timbang, terutama terkait ketentuan JBI telah disosialisasikan, hingga saat ini masih banyak ditemukan sejumlah pelanggaran di hampir semua jembatan timbang di beberapa daerah.

Berdasarkan data yang dihimpun NTMC Korlantas Polri, dalam kurun waktu lima tahun (2009-2013) jumlah pelanggaran muatan angkutan barang mencapai 2.322.325 dari 27.238.868 kasus. Artinya dari seluruh kasus pelanggaran lalu lintas, jumlah pelanggaran muatan pada angkutan barang mencapai 8,5% dengan rata-rata per tahunnya mencapai 8,7%. Sedangkan dalam kurun waktu lima tahun, terjadi 96.459 laka lantas dari total 496.211 kasus.

Di skala yang lebih kecil, seperti Provinsi Jawa Timur, dari 20 jembatan timbang dengan kapasitas terendah 40 ton dan tertinggi 80 ton, ditemukan sekitar 51 persen angkutan barang yang masih *overload*. Meski denda *overload* telah dinaikkan hingga 400 persen, namun tidak mengurangi jumlah kendaraan yang *overload*. Berdasarkan data dari Dishub dan LLAJ, pada 2014 dari 6.142.926 kendaraan yang ditimbang terdapat 41 persen atau 2.516.278 kendaraan yang melakukan pelanggaran muatan. Sedangkan pada 2015, jumlah pelanggaran turun menjadi 39% atau 1.848.667 pelanggaran dari 4.776.571 kendaraan yang ditimbang.

URAIAN	TAHUN	
	2014	2015
Jumlah kendaraan yang ditimbang	6.142.926	4.776.571
Jumlah pelanggaran	2.516.278	1.848.667
Jumlah tidak pelanggaran	3.626.648	2.927.170
Persen kendaraan tidak melanggar	59%	61%

Hasil pemeriksaan di jembatan timbang di Jawa Timur tahun 2014 dan 2015

Tahun	PELANGGARAN			LAKA LANTAS		
	Jumlah Langgar Seluruh	Jumlah Langgar Angkutan Barang	Persen Langgar Angkutan Barang	Jumlah Laka Seluruh	Jumlah Laka Angkutan Barang	Persen Angkutan Barang
2009	5.168.969	475.135	9.19%	59.061	13.385	22.63%
2010	4.267.253	248.941	6%	109.319	20.347	18.61%
2011	5.137.352	534.682	10.4%	109.776	25.227	23%
2012	5.770.191	425.424	7.4%	117.949	16.165	13.7%
2013	6.238.868	638.143	10.3%	100.106	21.335	21.31%
Jumlah	27.335.973	2.322.325		496.211	96.459	
		8.5% Dari Jumlah Pelanggaran	Rata-Rata/ Tahun 8.7%	1.9% Dari Jumlah Pelanggaran	19.5% Dari Jumlah Laka	Rata-Rata/ Tahun 21.2%

Data laka lintas dan pelanggaran muatan tahun 2009-2013
Sumber : NTMC Korlantas Polri

Kepala Pengendalian dan Operasi Dishub dan LLAJ Jawa Timur, Isa Ansori menilai pelanggaran yang masih terjadi di Jawa Timur disebabkan karena denda pelanggaran masih terlalu kecil. Menurut dia, besaran denda yang dikenakan pada angkutan barang yang melanggar sudah diperhitungkan. Isa berharap hukuman yang diberikan kepada pelaku pelanggaran muatan dapat menimbulkan efek jera.

Isa menambahkan, jenis pelanggaran yang sering terjadi di wilayahnya adalah kelebihan muatan. Isa mengaku pihaknya tidak dapat menjamin setiap kendaraan yang melalui jembatan timbang di wilayahnya bebas dari *overtone*. Karena, menurut dia, jembatan timbang hanya menjalankan fungsi pengawasan. "Yang kami awasi adalah *overload* dan tata cara muat yang tidak tertib yang membahayakan pengguna jalan lain. Ke depan nanti di jembatan timbang akan ada polisi. Untuk dokumen perjalanan seperti SIM dan STNK wewenang ada pada polisi," imbuhnya.

Masalah kelebihan muatan tidak hanya terjadi di Jawa Timur, melainkan di sejumlah daerah di Jawa Barat dan Jawa Tengah. Bahkan pelanggaran juga masih terjadi di daerah-daerah yang minim angkutan barang seperti di jembatan timbang Kemang, Kabupaten Bogor, Jawa Barat. "Di wilayah kami kebanyakan dilalui truk engkel dan tronton pengangkut air mineral dan pakan ayam. Daerah ini tergolong sepi dari aktivitas angkutan barang. Kalau pun ada truk, itu hanya rute-rute pendek, tapi masih ada pelanggaran *overtone* di sini. Para pelanggarnya pun orang-orang yang sama," kata Lili Suganda, Kepala Jembatan Timbang Kemang, Kabupaten Bogor, Jawa Barat.

Lili mengaku bila setiap bulannya selalu melaporkan hasil pengawasannya di jembatan timbang ke Dishub Jabar. Menurut dia, selama ini pelanggaran muatan pada tahun 2016 menurun jika dibandingkan dengan tahun 2015. Selain itu, untuk menanggulangi terjadinya pelanggaran yang sama, pihaknya memberikan pembinaan dan arahan kepada para pelanggar agar mengurangi muatan. "Rata-rata alasan mereka itu adalah karena tanggung jika bolak-balik muat. Setelah kami beri arahan, memang terbukti menurun meski tidak banyak. Karena tidak ada perusahaan yang mau rugi, tapi meski demikian kami tetap memberikan pengarahan. Kami juga pernah mengundang para pengusaha untuk diberi pengarahan bersama di Bandung," ujarnya.

SOSIALISASI ATURAN KE PENGGUNA JASA ANGKUTAN

Menanggapi temuan pelanggaran muatan pada angkutan barang, Ketua Aprindo Jatim, Yonathan Himawan Hendarto mengaku serba salah dengan aturan dan sanksi di jembatan timbang. Karena, menurut dia, selama ini transporter melanggar karena justru sudah memahami batas maksimum tonase yang diizinkan. Kendala dalam menaati aturan di jembatan timbang berbenturan dengan persaingan di komoditas yang nilai ekonominya rendah. Keputusan untuk membawa muatan berat lebih disebabkan karena pihak pabrik tidak mau meletakkan komponen tarif angkut ke dalam harga jual.

"Ujung-ujungnya kami bayar. Kecuali pemerintah intervensi langsung ke pengguna jasa atau pabrik. Tiba-tiba pemerintah memberi sosialisasi pembatasan tonase lalu tarif harus menyesuaikan supaya bisa diangkut. Hal ini yang membuat transporter banyak melakukan pelanggaran," kata Yonathan.

Sebagai Ketua Aprindo Jatim, Yonathan meminta pemerintah perlu mempertimbangkan aturan tonase dan mau belajar mengenai rantai aliran barang. Ia juga meminta pemerintah mengerti bila ada barang jadi dan setengah jadi di mana tarif angkut dimasukkan di dalamnya. "Aturan jembatan timbang perlu dibenahi lagi. Apalagi kalau sampai barang yang kami angkut itu diturunkan, rusak, dan terkena kasus pidana. Pemilik barang akan komplain ke kami," katanya.

Menurut Yonathan, solusi terbaik untuk mengatasi masalah di jembatan timbang adalah adanya sosialisasi dari pemerintah ke pengguna jasa. Karena, menurut dia, jika selamanya sosialisasi ditujukan untuk perusahaan angkutan tidak akan menyelesaikan masalah. Untuk menanggulangi masalah kerusakan saat barang diturunkan, Yonathan meminta jembatan timbang menyediakan gudang yang cukup besar untuk menyimpan dan menjaga barang agar tidak rusak.

"Kami sudah punya DO untuk angkut barang, jadi kalau pabrik meminta diangkut sekian ton, ya, tetap harus dijalan. Kami akan sampaikan di depan ke pabrik bahwa jika berat melebihi ketentuan jelas akan diturunkan. Yang menanggung kerusakan harus jelas. Solusinya, ya, harus duduk bareng dengan pengguna jasa juga," tegasnya.



CEGAH PUNGLI PETUGAS DENGAN TEKNOLOGI

Isa tidak menampik bila masih ada beberapa praktik pungli di jembatan timbang. Namun, di sisi lain ia mengaku terus melakukan supervisi ke petugas jembatan timbang. Apabila ditemukan praktik kecurangan seperti pungli akan ditindak tegas dengan dimutasi ke daerah. Praktik pungli di jembatan timbang, kata Isa, terjadi karena tidak ada otomatisasi terhadap pemeriksaan kendaraan dan membuka celah kecurangan petugas menjadi sangat terbuka. Untuk itu, pihaknya mengaku telah membuat sistem yang meminimalisasi hubungan antara sopir dan petugas.

"Teknologi inilah yang menjadi jembatannya. Jadi begitu kendaraan masuk, portal terbuka dan truk masuk ke area penimbangan. Sistem langsung kerja secara otomatis di situ. Tidak lama hasil akan keluar. Jika kelebihan langsung muatan mukul denda di layar. Jika tidak ada truk bisa langsung ke portal keluar. Jadi sangat sempit sekali kontak langsung petugas dengan sopir, apalagi di setiap jembatan timbang ada enam titik kamera di portal masuk dan keluar, area penimbangan dan di ruang operator," papar Isa.

Upaya meminimalisasi pungli jembatan timbang juga didukung oleh adanya layar yang menampilkan kegiatan seluruh jembatan timbang di Jatim. Di ruang JTCC (*Jatim Transportation Control Center*), selain memantau kegiatan di jembatan timbang secara *realtime*, jumlah denda, akumulasi denda dalam satu periode dan pelanggaran di tiap jembatan timbang juga ditampilkan dalam layar. Selain itu, rekap harian bisa langsung dilihat di layar utama sehingga bisa diketahui total kendaraan yang masuk.

Isa menuturkan, setiap pukul 24.00 akan keluar rekap harian di jembatan timbang. Untuk menampung data yang keluar setiap harinya, Dishub Jatim menyewa bank data dengan kapasitas superbesar di Telkom. "Prosesnya sangat cepat sekali kalau tidak ada pelanggaran. Jika harus tilang, kendaraan harus minggir dulu dan antrian berikutnya masuk portal. Sistem juga langsung beres jika kendaraan lewat di beberapa jembatan timbang. Karena denda sudah diberikan di jembatan timbang yang pertama," tuturnya.

Koordinator JTCC (*Jatim Transportation Control Center*), Purwohady A.MD LLAJ, ST mengatakan, pengelolaan dan pengawasan jembatan timbang berbasis teknologi langsung berada di Dishub Jatim.

Menurut Purwo, ide untuk membuat jembatan timbang berbasis teknologi informasi berangkat dari Dishub Jatim, sedangkan untuk tim teknologi informasi dari Unibraw hanya membuat program sesuai dengan permintaan. Keamanan data-data dari di jembatan timbang cukup terjamin, karena menurut dia, untuk masuk ke dalam sistem harus melalui identifikasi sidik jari, *print* kornea dan *scan body*. "Hanya yang terdaftar saja yang boleh masuk ke sana. Akses dalam bank data juga terbatas dan diatur dalam jadwal terprogram. Jadi saat ada orang yang otak-atik server pasti akan terekam jejaknya karena data itu sangat penting dan vital," kata Purwo.

Untuk bisa menggunakan sistem ini, kata Purwo, Dishub Jatim memberikan pelatihan ke petugas, baik yang berada di lapangan atau pun di JTCC. Seluruh operasional di komputer petugas juga dapat dipantau dari JTCC. Apabila ada petugas yang melakukan aktivitas di luar SOP akan diberikan peringatan. Bila peringatan tersebut tidak dipedulikan, sistem dapat di-*shut down* dari JTCC dan akan dimunculkan berita acara atas kejadian tersebut untuk diteruskan ke atasan.



Lili Suganda, Kepala Jembatan Timbang Kemang, Kabupaten Bogor, Jawa Barat



Yonathan Himawan, Ketua Aptrindo Jatim



Upaya Penindakan Pelanggaran Muatan belum Seragam

Teks: Citra D. Vresti Trisna, Sigit A, Antonius S
Foto: Giovani, Pebri Santoso

Untuk mendukung upaya pemerintah dalam melakukan pengawasan dan pengendalian angkutan barang, berbagai temuan pelanggaran muatan diberikan sanksi yang sesuai dengan pelanggaran yang terjadi. Aturan penindakan telah tertera di PM Menteri Perhubungan Nomor 134 Tahun 2015, namun masih terdapat perbedaan dalam upaya penindakan, baik yang menyangkut besaran denda dan standardisasi kelebihan muatan.

Di wilayah Jawa Timur, upaya penindakan pelanggaran muatan telah diatur di dalam Perda Nomor 4 Tahun 2012 tentang Pengendalian Kelebihan Muatan Angkutan Barang. Upaya realisasi penindakan berdasarkan perda tersebut adalah dengan menerapkan teknologi guna meminimalisasi tindak kecurangan baik oleh pelaku atau pun petugas. Selain itu, terkait dengan besaran denda yang dibebankan, Dishub Jatim menaikkan denda *overload* hingga 400% agar menimbulkan efek jera bagi para pelakunya.

Di Jawa Timur, upaya penindakan yang dilakukan oleh dinas perhubungan terbilang cukup modern. Pengawasan terhadap proses penindakan sudah dilakukan sejak kendaraan mulai masuk ke jembatan timbang. Sedangkan ketika kendaraan ditimbang, baik petugas atau sopir dapat langsung mengetahui berapa JBI kendaraan, tonase kendaraan, dan denda yang harus dibayar dari layar LCD. Dengan adanya JTCC (*Jatim Transportation Control Center*), upaya penindakan pun dapat dipantau langsung dari pusat.



Surat bukti pelanggaran

"Di setiap jembatan timbang ada enam titik kamera di portal masuk dan keluar, area penimbangan dan ruang operator. Upaya pengawasan dapat dilakukan setiap saat karena di JTCC dibagi menjadi tiga grup: satu grup 12 jam, antara pukul 07.00-19.00, pukul 19-07.00 WIB dan satu grup lainnya libur. Dalam 24 jam ada dua grup yang bertugas. Agar staf kami dapat menjalankan sistem yang telah dibuat, kami memberikan pelatihan kepada petugas baik di JTCC atau pun petugas jembatan timbang di lapangan," kata Isa Anshori, Kepala Bidang Pengendalian dan Operasional Dishub dan LLAJ Jawa Timur.

Kepala Jembatan Timbang Kemang, Kabupaten Bogor, Lili Suganda mengatakan, selama ini upaya penindakan terhadap pelanggaran muatan di wilayah operasinya sudah dilakukan dengan

cukup tegas. Meski wilayahnya tergolong kecil dan tidak banyak dilalui oleh angkutan barang, Lili mengaku bila hal tersebut tidak membuat penindakan terhadap pelanggaran muatan melemah. "Pelanggaran yang terjadi akan langsung ditilang di tempat dan akan kami berikan ke pengadilan. Apabila truk kelebihan muatan 25% dari ketentuan, akan kami tilang. Formulir tilang memang sama dengan DLLAJ, yang membedakan adalah pada kewenangan. Kalau kami hanya berhak untuk menilang di sini dan tidak bisa keluar," kata Lili.

Lili menambahkan, dalam upaya penindakan pihaknya memberikan tenggang waktu selama 14 hari dari tanggal tilang. Tenggang waktu ini merupakan sela waktu kepada mereka untuk memberikan berkas tilang ke pengadilan. Lili menyarankan, dalam tenggang waktu 14 dari masa tilang, apabila kendaraan tersebut masih melakukan pelanggaran masih dapat ditilang dua kali agar pelanggaran tersebut tidak diulangi atau memberikan efek jera.

Terkait penindakan, Lili mengaku bila pihaknya hanya bisa menyita buku KIR kendaraan dan tidak dapat menyita SIM dan STNK. Untuk mengambil buku KIR yang telah disita, kata Lili, pemilik kendaraan harus mengambil di Pengadilan Negeri Cibinong. "Di pengadilan, denda untuk pelanggaran mereka itu per pasal. Kalau pihak jembatan timbang tidak berhak menyita barang. Karena, ada barang-barang tertentu yang sifatnya cepat busuk atau butuh penanganan khusus. Kalau barang itu rusak, kami tidak bisa bertanggung jawab sehingga tidak kami sita," tuturnya.

Meski upaya penindakan yang menyangkut standar kelayakan di masing-masing daerah berbeda-beda, namun mekanisme penilangan berdasarkan pelanggaran telah ditentukan. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 134 tahun 2016 Pasal 26, mekanisme yang harus dilakukan Penyidik Pegawai Negeri Sipil adalah sebagai berikut.

Saat terjadi pelanggaran adalah membuat berita acara pemeriksaan pelanggaran atau tilang apabila pelanggaran berat muatan melebihi 5%-20% dari daya angkut. Apabila muatan yang dibawa kendaraan melebihi 20% dari daya angkut yang ditetapkan, pengemudi dilarang untuk meneruskan perjalanan.

Pejabat penyidik pegawai negeri sipil melarang atau menunda pengoperasian kendaraan apabila kendaraan bermotor tidak memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.

Pejabat penyidik menyita tanda bukti lulus uji pada kendaraan yang melakukan pelanggaran persyaratan teknis dan layak jalan atau daya angkut dan tata cara muat.

Penyidik menunda atau melarang operasi atau menyita kendaraan bermotor pada pihak yang melakukan pelanggaran persyaratan teknis dan layak jalan.

Apabila kelebihan muatan pada tiap-tiap sumbu sampai dengan 5% tidak dilakukan penilangan.

UPAYA PENINDAKAN MASIH DIKELUHKAN

Terkait upaya penindakan terhadap pelanggaran muatan, Yonathan Hlmawan Hendarto selaku Ketua Aptrindo Jatim mengaku tidak mempermasalahkan terhadap mekanisme penindakan di jembatan timbang wilayah Jawa Timur. Karena, menurut dia, selama ini upaya distribusi barang yang dilakukan tidak bermasalah. Sedangkan untuk penindakan di daerah Jawa Tengah dan Bali, Yonathan mengaku bila masih sering terjadi perdebatan. Menurut dia, selama ini ia dan rekan-rekan sesama transporter kerap mengeluhkan mekanisme penindakan yang menurut dia tidak efektif dan memakan biaya.

"Di Jateng, kami merasa aturan di sana sangat ketat. Belakangan ini kami rasakan juga di daerah Cekik, Bali. Jadi kendaraan kami benar-benar dilarang melintas dan barang harus diturunkan. Teman-teman banyak yang mengeluh karena tidak bisa membawa muatan seluruhnya karena sebagian muatan ada yang diturunkan. Setelah bongkar di tujuan, truk bisa kembali lagi ke jembatan timbang untuk ambil muatan yang dibongkar tadi. Jadi mekanisme di Bali seperti itu. Jadi truk boleh melanjutkan perjalanan dengan sebagian muatan dibongkar. Lalu setelah sampai tujuan truk kembali lagi untuk bawa muatan ke tempat bongkaran," kata Yonathan.

Yonathan menambahkan, masalah tonase di Jateng masih kerap jadi perdebatan. Karena, menurut dia, truk dengan sumbu tertentu memiliki kemampuan angkut yang berbeda, sementara kemampuan angkut truk jauh melebihi batas yang ditentukan pemerintah. "Kendala yang kerap terjadi di Indonesia ini kelas jalannya yang terbatas. Tarif muatan dan kemampuan truk ini telah jauh meningkat dibandingkan dengan kekuatan dan kondisi jalan. Hal inilah yang membuat para pengusaha seringkali menaikkan muatan lebih dari aturan tonase yang ada,"

imbuhnya.

Yonathan berharap pemerintah tidak serta-merta melakukan revisi terhadap aturan tonase. Menurut dia, hal ini dapat menimbulkan gejolak yang besar di kalangan transporter karena tarif tonase yang sudah ada saat ini merupakan imbas dari aturan-aturan sebelumnya. Di lain pihak, transporter yang beroperasi tidak dapat langsung beradaptasi dengan aturan baru. Selain itu, pembatasan tonase dapat berdampak pada ekonomi.

"Kalau pemerintah mengorbankan ekonomi, saya rasa kurang bijak. Kalau ingin (aturan baru) diterapkan pun harus benar-benar *gradual*. Dicoba dulu dengan aturan sebelumnya dan dilihat timbal balik kondisi, apakah tarif yang ada harus naik? Apakah terjadi inflasi juga nantinya? Pemerintah seharusnya jangan hanya sepihak. Karena kompensasi tonase muatan yang hilang kan harus kami perhitungkan di tarif. Kalau tidak dipertimbangkan oleh pemerintah akan sangat berbahaya," tegasnya.

Yonathan juga berharap agar pemerintah memahami mekanisme transporter dalam menentukan tarif, baik yang menyangkut faktor-faktor perubahan tarif. Ia juga berharap pemerintah memperhitungkan berapa persen dari komponen tarif yang dimasukkan ke harga barang. "Setelah pemerintah paham dengan tarif dan sebagainya, mari dibahas bersama dengan asosiasi. Selama ini kami punya hitungan tarif sendiri, tapi masalahnya apakah pemerintah selama ini mau mendengarkan? Apabila pemerintah mau memahami kendala kami selama ini, kami juga bisa menyesuaikan dengan *smooth* dan tidak mendadak," jelasnya.



KEMBALIKAN FUNGSI JEMBATAN TIMBANG

Teks: Abdul Wachid, Antonius Sulistyo | Foto: Pebri S & Kemenhub

Pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan akan segera mengambil alih jembatan timbang dari pemerintah daerah (Pemda), dengan tujuan untuk mengontrol agar jalan nasional tetap terjaga kondisinya. Berdasarkan temuan yang dipantau langsung oleh Direktur Jenderal (Dirjen) Perhubungan Darat (Hubdat) Kementerian Perhubungan, Pudji Hartanto, saat melakukan peninjauan jembatan timbang di Provinsi Gorontalo beberapa waktu lalu, disimpulkan bahwa sebagian besar jembatan timbang di daerah tidak dilengkapi dengan peralatan yang memadai.

Seperti yang terjadi di Jembatan Timbang Bototonuo, Gorontalo, peralatan yang ada di jembatan timbang di lokasi itu hanya menunjukkan berat kendaraan beserta isinya. Setelahnya, pencatatan dilakukan di buku besar secara manual. Hal serupa juga pernah TruckMagz temukan beberapa hari lalu di Jembatan Timbang Kemang, Kabupaten Bogor, Jawa Barat. Jika ada kelebihan muatan akan dibuatkan berita acara dengan mekanisme membayar denda atau ditilang, meski muatannya melebihi 20% dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan (overtonase) namun kendaraan yang bersangkutan masih diperbolehkan untuk melanjutkan perjalanannya.

Hal itu berbeda dengan ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan,

Pasal 26 mengenai Tata Cara Penindakan Pelanggaran. Ayat 1, dalam hal ditemukan pelanggaran, petugas unit pelaksana penimbangan melaporkan kepada Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Ayat 2, berdasarkan laporan tersebut, PPNS (a) Membuat berita acara pemeriksaan pelanggaran/tilang apabila pelanggaran berat muatan melebihi 5% sampai dengan 20% dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan, dan (b) Membuat berita acara pemeriksaan pelanggaran/tilang dan melarang pengemudi meneruskan perjalanan apabila pelanggaran berat muatan melebihi 20% dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan.

Menurut Direktur Prasarana Perhubungan Darat Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Jujun Endah Wahyuningrum, saat ini terdapat 149 jembatan timbang di seluruh Indonesia yang dikelola oleh Dishub Provinsi.



Jembatan Timbang Karawang, Jawa Barat

Sesuai dengan PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, nantinya jembatan timbang akan diambil alih dan dikelola oleh pemerintah pusat. Sejauh ini, menurut Wahyuningrum, pihaknya sedang melakukan inventarisasi mengenai status kepemilikan tanahnya apakah bersengketa atau tidak, termasuk bagaimana penyelesaiannya jika sedang bermasalah. "Kemudian mengecek status personilnya, apakah statusnya pegawai honorer atau pegawai Pemda, apakah personil di jembatan timbang memiliki sertifikat kompetensi atau memiliki keahlian yang dimiliki secara otodidak," kata Wahyuningrum.

Mekanisme Penindakan Pelanggaran

Salah satu pertimbangan pengambilalihan jembatan timbang dari Pemda ke pemerintah pusat, juga dipicu lantaran terjadinya praktik penindakan pelanggaran yang tidak seragam di tiap-tiap provinsi. Adanya perbedaan atau

ketidaksinkronan dalam mekanisme penindakan pelanggaran di jembatan timbang selama ini, tentunya akan membingungkan pihak-pihak yang langsung bersinggungan, yaitu pengemudi truk maupun pengusaha angkutan terlebih bagi mereka yang kerap menempuh jalur antar-provinsi.

"Dari sisi aturan yang diamanatkan dalam PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan itu menjadi tidak selaras. Karena sesuai amanat PM 134 Tahun 2015, tujuan adanya jembatan timbang sebenarnya ada dua, yaitu menjamin keselamatan dan memelihara infrastruktur jalan," ujar Kepala Subdirektorat (Kasubdit) Prasarana Penimbangan Kendaraan Bermotor, Iman Sukandar.

Seperti dicontohkan Iman, di Jawa Timur jika terjadi kelebihan muatan maka mekanismenya adalah dikenai denda dan langsung membayar di tempat sesuai besarnya denda. Beda lagi dengan di Jawa Barat, menurut Iman, mungkin tidak ada mekanisme denda tapi kalau terjadi overtonase



Mahendra Rianto
Wakil Ketua Asosiasi Logistik
Indonesia (ALI)



Jujun Endah Wahyuningrum
Wakil Ketua Asosiasi Logistik
Indonesia (ALI)

maka akan ditilang. "Seperti pada umumnya prosedur tilang, di pengadilan nanti diketok (diputuskan) baru kemudian diwajibkan membayar sanksi pelanggaran di pengadilan sesuai pasal yang dilanggar," jelasnya.

Sesuai dengan Peraturan Dirjen Hubdat Kementerian Perhubungan mengenai SOP (standard operating procedure) jembatan timbang, menurut Iman, memang tidak ada mekanisme denda. Namun lantaran masih menjadi urusan Pemda maka tiap daerah membuat peraturan daerah (Perda) sebagai acuan masing-masing, yang akhirnya terjadi perbedaan mekanisme dalam penindakan pelanggaran overtonase di jembatan timbang di daerah selama ini.

"Sebenarnya fungsi jembatan timbang sebagai kontrol agar alokasi anggaran perbaikan jalan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) bisa ditekan. Tidak harus setiap tahun harus diperbaiki. Ketika sudah terbangun jalan tol dari Surabaya sampai Jakarta keberadaan jembatan timbang harus dimanfaatkan agar perawatannya (jalan tol, Red.) tidak membengkak. Atau alternatif lainnya, Kementerian PUPR harus membangun jalan tol dengan spesifikasi konstruksi yang bisa memuat beban hingga 50 ton," ujar Wakil Ketua Asosiasi Logistik Indonesia (ALI) Mahendra Rianto.

Mahendra berharap, arah kebijakan dari Kementerian

Perhubungan terkait tata kelola jembatan timbang ini yang terpenting tidak menambah rente ekonomi, fungsinya kembali kepada mengontrol beban muatan terhadap kendaraan, dan menjaga infrastruktur jalan. "Untuk mewujudkannya, Kementerian Perhubungan perlu melakukan sinergi dengan kementerian terkait seperti Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR)," saran Mahendra.

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No.134 Tahun 2015

Peraturan Menteri Perhubungan (PM) 134 Tahun 2015 merupakan implementasi secara menyeluruh atas tuntutan dari pemberlakuan Peraturan Pemerintah (PP) No.74 Tahun 2013 dan PP No.79 Tahun 2013, dan dipertegas dengan UU No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Sebagaimana target yang ingin dicapai oleh pemerintah pusat atas kebijakan pengambilalihan jembatan timbang dari setiap Pemda yang masih memiliki fasilitas ini demi mengontrol kualitas jalan nasional agar tetap terjaga kondisinya, pihak-pihak terkait di lingkungan Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan akan bersinergi secara lintas direktorat dan subdirektorat.

Iman mengatakan, pihaknya menganggap bahwa memang sulit untuk dipisahkan antara mekanisme penimbangan kendaraan dengan praktik overtonase dan overdimensi.

"Memang harus menjadi satu kesatuan, makanya dalam sosialisasi nanti kami mungkin akan bekerja sama dengan Subdirektorat Angkutan Barang sebagai pembina bagi perusahaan angkutan barangnya, mungkin juga pelaksanaannya akan menggandeng Direktorat Sarana Perhubungan Darat (Subdirektorat Uji Berkala Kendaraan Bermotor dan Subdirektorat Uji Tipe Kendaraan Bermotor)," jelas Iman.

Untuk teknis kendaraan serta pengujian berkala juga ada kaitannya dengan penimbangan. Sebab secara teknis sebenarnya muatan kendaraan itu terkait dengan jumlah sumbu (axle) pada kendaraan angkutan barang. "Ketika muatannya lebih besar maka sumbunya sebaiknya lebih banyak sehingga beban ke jalannya terdistribusi secara merata. Misalkan, kalau yang tadinya bobotnya delapan ton ya tetap delapan ton," urai Iman.

Iman juga menyarankan, jika hendak mengangkut muatan yang lebih berat maka mekanisme perubahan atau penambahan sumbu (multi-axle) bisa diterapkan. Memang biaya untuk pengadaan kendaraan dengan spesifikasi multisumbu ini lebih mahal ketimbang model konvensional. Namun perlu diingat, ketika terjadinya overload atau overtonase dapat memicu kerusakan permukaan aspal di jalan nasional. Alhasil, kondisi tersebut juga berimbas pada munculnya tambahan biaya untuk perawatan kendaraan akibat kerusakan yang diakibatkan jalan yang rusak tadi.

Sebagai pelaksana kebijakan pengambilalihan jembatan timbang dari Pemda ke pemerintah pusat ini, nantinya yang akan menggantikan Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi selaku operator jembatan timbang di daerah selama ini, adalah Balai LLAJSDP (Lalu Lintas Angkutan Jalan, Sungai, Danau, dan Penyeberangan) sebagai UPT (Unit Pelaksana

Teknis) Ditjen Hubdat yang berkedudukan di setiap daerah. "Untuk sementara didesain seperti itu dan sudah diusulkan ke Menpan RB (Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi) untuk pengembangan balai di daerah," imbuh Iman.

Terkait mekanisme penindakan pelanggaran, pemerintah pusat akan mengacu kembali pada aturan dalam PM 134 Tahun 2015, bahwa mekanisme denda itu tidak ada. "Jadi benar-benar kalau ada pelanggaran itu kami kenakan tilang, dengan mekanisme bayar denda di pengadilan," tandas Iman.

Sesuai PM 134 Tahun 2015 Pasal 26 disebutkan, pelanggaran berat muatan melebihi 5 persen sampai dengan 20 persen dibuat berita acara berdasarkan pelanggaran atau tilang. Sebagai barang bukti jika terjadi penindakan ini, akan diambil atau disita SIM (Surat Izin Mengemudi) atau STNK (Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor) atau buku uji/KIR, salah satu saja dan diprioritaskan buku uji/KIR-nya karena menjadi kewenangan dari PPNS (Penyidik Pegawai Negeri Sipil) yang ada di masing-masing jembatan timbang.

Namun ketika muatan terbukti melebihi 20 persen dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan, maka petugas pemeriksa harus melarang pengemudi kendaraan bersangkutan untuk meneruskan perjalanannya sampai muatan dapat dipindahkan/dikurangi sesuai dengan daya angkut kendaraan yang ditetapkan. Jika pelanggaran melebihi 5 persen dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan akan tetap ditilang dan disita buku uji/KIR tetapi masih diperbolehkan melanjutkan perjalanannya. Untuk kelebihan berat muatan atau muatan pada tiap-tiap sumbu sampai dengan 5 persen dari yang ditetapkan, tidak dinyatakan sebagai pelanggaran.



Sentralisasi fungsi jembatan timbang dengan pengambilalihan pengelolaannya dari Pemerintah Daerah (Provinsi dan Kabupaten/Kota) ke Pemerintah Pusat, akan berlaku efektif 1 Januari 2017. Mengingat amanat Undang-undang (UU) Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah yang diundangkan sejak 2 Oktober 2014, maka paling lambat 2 Oktober 2016 sudah harus dilaksanakan serah-terima pengelolaan jembatan timbang dari Pemda ke Pemerintah Pusat dengan merujuk pada ketentuan pelaksanaannya, yaitu dua tahun setelah UU tersebut diundangkan. Tenggat waktu operasionalnya mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan (PM) 134 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan, yang ditetapkan pada 27 Agustus 2015 oleh Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dan diundangkan per 28 Agustus 2015 oleh Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Yasonna Laoly, Pasal 48 ayat 2 menjelaskan bahwa penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor oleh Pemerintah Pusat dilaksanakan paling lama 31 Desember 2016.

Artinya, sebanyak 149 jembatan timbang yang ada di seluruh Indonesia saat ini, sesuai PM 134 Tahun 2015 akan diambil alih dan pengelolaannya sepenuhnya akan dipegang

oleh Pemerintah Pusat. Sebelumnya, sejak diberlakukannya otonomi daerah dan sesuai amanat dari Peraturan Presiden (PP) 74 Th 2014 tentang Angkutan Jalan, pengelolaan jembatan timbang memang dikelola oleh UPT (Unit Pelaksana Teknis) Pemerintah Daerah, dalam hal ini Dinas Perhubungan provinsi.

Secara bertahap, pengalihan ini dilakukan hingga akhir 2016 sesuai dengan amanat PM 134 Tahun 2015 Pasal 48 ayat 1 yang menyatakan bahwa penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor di jalan tetap dilaksanakan oleh UPPKB (Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor) Dinas Perhubungan provinsi sampai dengan diserahkannya personel, pendanaan, sarana dan prasarana, serta dokumen (P3D) penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor di jalan dari Pemda kepada Pemerintah Pusat, dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Sedangkan untuk pengalihan status kepegawaian dari personil UPPKB Dinas Perhubungan provinsi, Kemenhub mengusulkan kepada Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi agar meninjau kembali status kepegawaianya untuk bisa dijadikan sebagai pegawai negeri di kementerian.

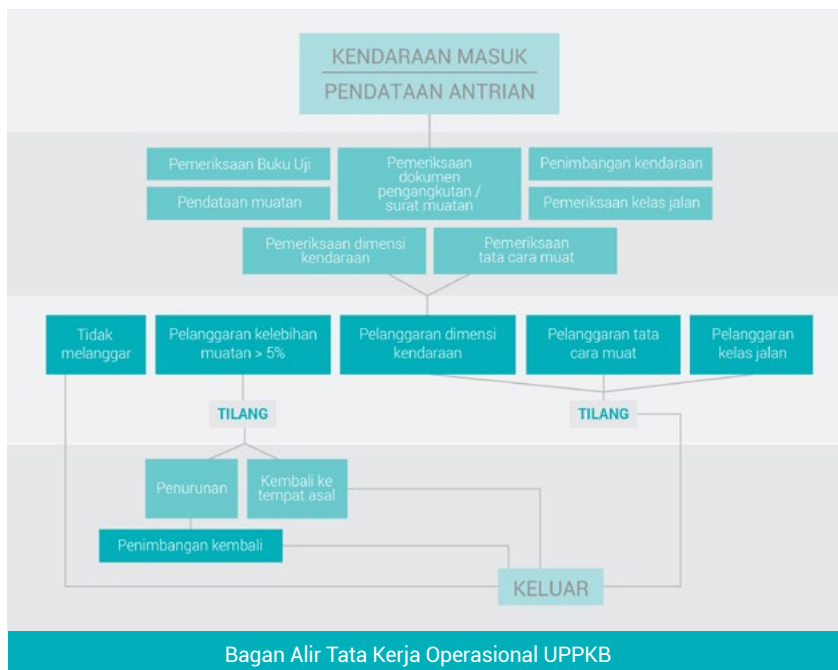
Tekan Praktik PENYALAHGUNAAN ANGGARAN

Teks: Abdul Wachid, Antonius Sulistyono

Foto: Pebri S & Kemenhub

TUMPANG TINDIH KEPENTINGAN

Pengambilalihan pengelolaan jembatan timbang dari Pemerintah Daerah (Provinsi dan Kabupaten/Kota) ke Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan (Kemenhub), ditujukan demi mendukung program pembangunan khususnya infrastruktur jalan nasional serta peningkatan aspek pengelolaan secara lebih profesional lagi ke depannya. Salah satu indikatornya adalah buruknya pengawasan dari Dinas Perhubungan provinsi atas maraknya truk bertonase tinggi yang lebih bebas beraktivitas di jalan raya sehingga berdampak pada kerusakan permukaan jalan nasional yang lebih cepat. Berdasarkan hasil pertemuan Menteri Perhubungan Ignasius Jonan dengan seluruh pejabat Pemerintahan Daerah yang terkait dari 34 provinsi di Indonesia beberapa waktu lalu, juga disimpulkan bahwa selama ini fungsi jembatan timbang yang dikelola oleh Pemerintah Daerah dianggap tidak dapat meningkatkan pendapatan daerah serta rawan penyalahgunaan anggaran.



Jika merujuk pada UU 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah, jenis pajak provinsi terdiri atas pajak kendaraan bermotor (PKB), bea balik nama kendaraan bermotor (BBN), pajak bahan bakar kendaraan bermotor, pajak air permukaan, dan pajak rokok. Jenis pajak kabupaten/kota terdiri atas pajak hotel, pajak restoran, pajak hiburan, pajak reklame, pajak penerangan jalan, pajak mineral bukan logam dan batuan, pajak parkir, pajak air tanah, pajak sarang burung walet, pajak bumi dan bangunan (PBB), dan bea perolehan hak atas tanah dan bangunan. Sementara sumber retribusi daerah berasal dari jasa umum, jasa usaha, dan perizinan tertentu. Sedangkan pajak dan retribusi untuk penimbangan kendaraan bermotor tidak ada di dalam Undang-undang tersebut.



Menurut Kepala Bagian Transportasi Darat dan Perkeretaapian Biro Hukum Sekretariat Jenderal Kemenhub, Yennesi Rosita, jika dikaitkan dengan aspek yuridis dalam pengelolaan jembatan timbang sesuai UU Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, maka terdapat tiga fungsi dari pengelolaan jembatan timbang itu sendiri. Pertama, fungsi pemantauan yang melihat adanya tren lalu lintas angkutan barang dan kelebihan muatan, kemudian fungsi pengawasan untuk mengawasi lalu lintas angkutan barang terutama tonase dan jenis barangnya agar pemerintah dapat mengawasi permintaan dan penawaran dari barang. Ketiga adalah fungsi penindakan, untuk menjaga kerusakan jalan melalui penindakan berdasarkan berat tonase yang diijinkan berikut toleransinya, di mana kendaraan bermotor tidak boleh melebihi muatan.

Namun yang terjadi selama ini di lapangan, menurut Yennesi, adanya tumpang tindih kepentingan. Seperti penindakan di UPPKB/jembatan timbang kepada pengemudi yang membawa kendaraan dengan kelebihan muatan akan dikenakan denda pelanggaran sesuai peraturan daerah (Perda) provinsi masing-masing. Kemudian tidak tersedianya fasilitas tempat penumpukan barang maupun alat bongkarnya, maka kendaraan yang melanggar berat muatan melebihi 20% dari daya angkut kendaraan yang ditetapkan tetap dapat melanjutkan perjalanannya setelah dikenai sanksi baik denda maupun tilang. Denda yang dikenakan pengadilan juga dianggap masih relatif rendah dan belum dapat memberikan efek jera, yang hanya dikenakan kepada pengemudinya saja dan belum kepada pemilik barang/pengusaha. Selain itu, penyalahgunaan surat tilang yang digunakan sebagai alat atau dokumen resmi untuk dapat melanjutkan perjalanan dengan tetap membawa kelebihan muatan selama menunggu sidang pengadilan dengan masa tunggu paling lama hingga 14 hari kerja.

Berdasarkan temuan-temuan di lapangan itulah, maka Kemenhub segera mengambil alih pengelolaan jembatan timbang ini untuk mempercepat program pembangunan di daerah termasuk tata kelola jembatan timbang di masa yang akan datang, sesuai arahan dari Presiden Joko Widodo kepada seluruh jajaran kementerian dan pemerintah daerah. Hal ini dipertegas pula dalam Lampiran UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, yang membagi urusan pemerintahan konkuren (bersengketa) antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah Provinsi maupun Kabupaten/kota. Dalam lampiran ini menyatakan urusan pemerintahan bidang perhubungan (Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) yang menjadi wewenang Pemerintah Pusat, salah satunya menetapkan lokasi dan pengoperasian atau penutupan alat penimbangan kendaraan bermotor.

SASAR PEMILIK BARANG

Wakil Ketua II Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo), Sugi Purnoto mengatakan, pada prinsipnya Aptrindo tidak mempermasalahkan tata kelola jembatan timbang dipegang oleh Pemerintah Daerah atau Pemerintah Pusat, yang terpenting adalah layanan yang diberikan berjalan optimal dan punya integritas tinggi. "Optimal dalam arti juga tegas menerapkan aturan dan berani memberikan sanksi (tilang, Red). Contohnya, satu unit tronton wing box berkapasitas 9,5 ton dengan JBI sebesar 21 ton. Dalam praktiknya muatan yang diisi seberat 25 ton ditambah berat kosong 11 ton menjadi 36 ton, padahal JBI yang diperkenankan hanya 21 ton sehingga terjadi 100 persen overload. Idealnya menggunakan dua unit kendaraan, walaupun nantinya pemilik barang ongkos angkutan lebih mahal dua kalinya. Namun hal tersebut justru menguntungkan pengusaha angkutan barang," ujar Sugi.

Sebab menurut Sugi, umumnya transporter hanya memenuhi permintaan pemilik barang untuk memaksimalkan kapasitas muatan, meskipun yang dilakukannya itu jelas-jelas melanggar aturan. "Jangan tanggung jawab hanya dibebankan kepada satu pihak saja. Memang pengguna jembatan timbang adalah pengusaha angkutan barang, tapi soal beban

muatan semua menyesuaikan pemilik barang. Dengan kebijakan yang juga menyasar kepada pemilik barang akan jauh lebih efektif, caranya saat diketahui melanggar oleh petugas kendaraan tersebut tidak boleh melanjutkan perjalanan dan disuruh kembali ke pabrik," kata Sugi.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan juga menargetkan untuk mengelola sistem informasi jembatan timbang lebih modern dan lebih terintegrasi lagi dengan pusat. Hal ini untuk mengatasi ketidakakuratan antara kenyataan di lapangan dengan data yang masuk ke pusat nantinya. Karena selama ini sebagian besar jembatan timbang di daerah tidak dilengkapi dengan peralatan yang memadai, seperti yang ada di Jembatan Timbang Botutonuo di Provinsi Gorontalo dan Jembatan Timbang Kemang di Kabupaten Bogor, peralatan yang tersedia hanya menunjukkan berat kendaraan beserta isinya. Jika ada kelebihan muatan akan dibuat berita acara dan masih dicatat secara manual di buku besar, belum dilakukan secara komputerisasi secara online.

Menurut Direktur Prasarana Perhubungan Darat Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Jujun Endah Wahyuningrum, pihaknya akan melakukan koneksi di semua jembatan timbang secara komputerisasi



Sugi Purnoto
Wakil Ketua II Aptrindo

maupun online dengan pusat data. "Kalau pencatatan kelebihan muatan di jembatan timbang masih dilakukan secara manual, dikhawatirkan timbul kerawanan permainan antara oknum petugas dengan pengemudi," kata Wahyuningrum. Ke depannya, lanjut Wahyuningrum, selain petugas jembatan timbang yang telah memiliki sertifikat kompetensi, peralatan di jembatan timbang harus komputerisasi dan terhubung ke jaringan pusat data. "Kalau ada kendaraan yang membawa beban muatan berlebih dan harus membayar tilang atas kelebihan muatannya harus dilaporkan secara online," ujarnya.



STATUS PENGEMUDI TRUCK

MITRA ATAU KARYAWAN?

Membahas pengemudi sangat menarik untuk didiskusikan bagi para pengusaha angkutan khususnya truk. Pengemudi yang biasanya di sebut “supir” yang pada saat ini sering dianalogikan dalam singkatan “suka mampir” dan cenderung memiliki banyak teman wanita dan hal-hal lain yang terkadang konotasinya ke arah yang negatif walaupun itu hanya oknum yang tidak dapat dikendalikan oleh perusahaan. Dalam pembahasan ini penulis tidak akan menyebut “supir” dan akan menyebutnya dengan “pengemudi”. Sebagai bentuk penghargaan terhadap seseorang yang menjalankan atau mengoperasikan kendaraan ada perusahaan yang menyebutnya “operator kendaraan”, hal ini bertujuan untuk mengubah sikap dan mental dari seseorang yang menjalankan atau mengoperasikan kendaraan tersebut agar mereka bisa lebih baik dan dihargai.

Saat ini pengemudi menjadi sesuatu hal yang sangat penting bagi perusahaan umum bukan hanya perusahaan angkutan. Oleh karena itu, membahas pengemudi adalah sesuatu hal yang sangat penting karena pengemudi bisa memengaruhi kinerja perusahaan apalagi perusahaan truk. Pengusaha akan melakukan penambahan kendaraannya untuk memenuhi kebutuhan pelanggan tetapi jika tidak ada yang menjalankan atau mengoperasikan kendaraan tersebut maka peningkatan pelayanan tidak akan terjadi dan kendaraan tidak bisa jalan atau beroperasi. Hal ini juga terjadi di industri yang lain seperti manufaktur, setiap mereka akan menambah mesin, mereka akan membutuhkan tenaga kerja atau operatornya, jika mereka tidak bisa memperoleh tenaga kerja atau operatornya maka mesin tersebut tidak bisa berproduksi.

PENGEMUDI

Seperti yang disampaikan dalam PP No. 44 tahun 1993, tentang kendaraan dan pengemudi, disebutkan bahwa pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor. Pada PP tersebut pemerintah juga mengatur perihal pengemudi cadangan pada kendaraan

angkutan yang mempunyai trayek lebih dari 300 km dan atau lebih dari enam jam perjalanan sesuai waktu kerja, waktu istirahat, dan pergantian pengemudi. Hal tersebut tercantum di Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi, Pasal 240 & 241. Isinya adalah sebagai berikut.

PASAL 240

- 1 Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan di jalan, perusahaan angkutan umum wajib mematuhi ketentuan mengenai waktu kerja dan waktu istirahat bagi pengemudi kendaraan umum.
- 2 Waktu kerja bagi pengemudi kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 adalah 8 (delapan) jam sehari.
- 3 Pengemudi kendaraan umum setelah mengemudikan kendaraan selama 4 (empat) jam berturut-turut, harus diberikan istirahat sekurang-kurangnya setengah jam.
- 4 Dalam hal-hal tertentu pengemudi sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dapat dipekerjakan menyimpang dari waktu kerja 8 (delapan) jam sehari, tetapi tidak boleh lebih dari 12 (dua belas) jam sehari termasuk istirahat 1 (satu) jam.
- 5 Penyimpangan waktu kerja sebagaimana dimaksud dalam ayat (4) tidak berlaku bagi pengemudi kendaraan umum yang mengemudikan kendaraan umum angkutan antar-kota.
- 6 Pengemudi kendaraan umum wajib mematuhi ketentuan waktu kerja dan waktu istirahat sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), ayat (3), ayat (4), dan ayat (5).

PASAL 241

- 1 Pengusaha angkutan umum yang mengoperasikan kendaraannya lebih dari waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) harus menyediakan pengemudi pengganti.
- 2 Pengusaha angkutan umum harus melakukan penggantian pengemudi dengan pengemudi pengganti setelah jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 240 ayat (2) dan ayat (4) dilampaui.

Dengan diatur sebegitu ketatnya diharapkan bisa menjalankan pekerjaannya dengan baik dan terhindar dari hal-hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan, akibat waktu kerja yang cukup panjang dan kelelahan.

Sebagai pembanding, pengemudi di

Uni Eropa juga operasionalnya diatur dengan ketat. Aturan tersebut dikeluarkan oleh Road Safety Authority (RSA). Dalam "Guide to EU Rules on Drivers Hours Regulation (EC) No. 561/2006 yang mengatur waktu kerja pengemudi ditetapkan bahwa pengemudi bisa mengemudikan kenda-

raan maksimal sembilan jam per hari dan bisa 10 jam per hari hanya dua kali dalam seminggu. Waktu istirahat yang diharuskan per hari untuk berkendara sembilan jam adalah 45 menit yang dapat diambil secara terus-menerus atau istirahat pertama 15 menit pertama dan istirahat kedua 30 menit setelah berkendara 4,5 jam. Sedangkan untuk mengemudi kendaraan selama 10 jam total waktu istirahatnya adalah 90 menit per hari.



Berikut ini contoh pembagian waktu istirahat untuk sembilan jam kerja per hari.

MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI
4,5 jam	45 menit	4,5 jam

CONTOH 1

MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI
1 jam	15 menit	4,5 jam	30 menit	3,5 jam

CONTOH 2

Sedangkan pembagian waktu istirahat untuk 10 jam kerja per hari adalah sebagai berikut.

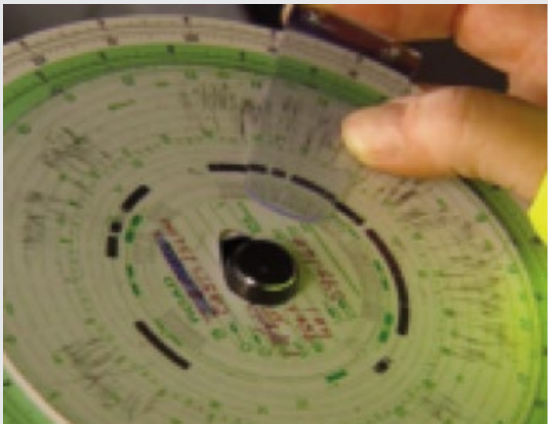
MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI
4,5 jam	45 menit	4,5 jam	45 menit	1 jam

CONTOH 1

MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI	ISTIRAHAT	MENGEMUDI
2 jam	45 menit	4,5 jam	45 menit	3,5 jam

CONTOH 2

Lama waktu mengemudi selama seminggu maksimal adalah 56 jam dan tidak boleh lebih dari 90 jam apabila mengemudi selama dua minggu berturut-turut. Total waktu istirahat dalam sehari termasuk dengan istirahat selama dalam perjalanan dalam seminggu rata-rata adalah 11 jam.



Alat kontrol aktivitas mengemudi (berbentuk seperti CD)



Pemeriksaan aktivitas mengemudi yang ada di kendaraan

BERIKUT INI GAMBARAN PEMBAGIAN JAM KERJA PENGEMUDI SELAMA SEMINGGU DI UNI EROPA

MINGGU	LIBUR
SENIN	10 JAM
SELASA	9 JAM
RABU	9 JAM
KAMIS	10 JAM
JUMAT	9 JAM
SABTU	9 JAM
MINGGU	LIBUR
TOTAL	56 JAM

Semua jam aktivitas pengemudi direkam dalam bentuk CD yang dilaporkan secara teratur kepada pihak yang mengontrol pengemudi.

Jika terjadi pelanggaran waktu operasional kendaraan maka pengemudi akan dikenakan denda dan SIM dapat dicabut dalam kurun waktu maksimal lima tahun.

Gambaran secara garis besar tersebut dapat sebagai ilustrasi bahwa di Uni Eropa pengemudi sangat diatur dengan ketat karena akibat yang ditimbulkan apabila pengemudi mengalami kelelahan akan menimbulkan kerugian terhadap pihak lain. Sebagai pembandingan dan gambaran pengemudi di Amerika Serikat (AS) pada tahun 2015, di AS mengalami kekurangan jumlah pengemudi truk sebanyak 50.000 orang, berdasarkan data terbaru American Trucking Associations (ATA). Dua tahun lalu, AS juga kekurangan 30.000 sopir truk. Bisnis dan industri di AS sangat membutuhkan truk untuk pengiriman produk-produknya.

Menurut Kepala Ekonomi ATA, Bob Costello, berkat kebutuhan itulah upah para sopir truk ini naik cukup tinggi, sekitar 8%-12% tiap tahun seperti dikutip CNN, Senin (12/10/2015). Kenaikan lebih besar dari upah pekerjaan lain di AS, apalagi

yang harus dipangkas gara-gara ekonomi lesu. Gaji yang biasa diterima oleh perusahaan swasta di AS, misalnya Walmart, sebesar US\$ 73.000 (Rp 1,02 miliar) atau sekitar Rp 85 juta sebulan berdasarkan data ATA. Angka ini lebih tinggi daripada besaran rata-rata gaji sopir truk yang dirilis Kementerian Tenaga Kerja AS sebesar US\$ 40.000 (Rp 560 juta) per tahun. Tapi jadi sopir truk di AS bukanlah pekerjaan mudah. Saat ini ada 1,6 juta sopir truk di AS. Sekitar 750.000 sopir truk lepas, artinya bekerja untuk mengirim produknya.

Hampir semua perusahaan angkutan

MITRA ATAU KAWAN ?

khususnya truk memiliki pengemudi dengan status mitra, sedangkan untuk industri berstatus karyawan. Perusahaan angkutan khususnya truk lebih memilih memberikan status kepada pengemudi sebagai mitra dikarenakan order yang diterima untuk mengangkut muatan sangatlah fluktuatif dan seringkali tidak terus-menerus, sedangkan pada industri pekerjaan yang dilakukan oleh

pengemudi setiap harinya selalu ada. Sehingga bisa dikatakan bahwa pengemudi pada industri tidak akan pernah menganggur atau tidak ada pekerjaan setiap harinya. Ada pun pada perusahaan khususnya truk, bisa saja pengemudi hari ini bisa bekerja, besok tergantung ada atau tidaknya muatan yang harus diangkut atau dibawanya.

Apakah memungkinkan pengemudi pada perusahaan khususnya truk bisa sebagai karyawan? Jawabannya adalah bisa, apabila perusahaan secara terus-menerus mendapatkan order untuk kendaraan dan pengemudinya. Itulah permasalahan yang sering sekali muncul pada perusahaan angkutan khususnya truk terkait dengan kontinuitas order yang akan dimuat. Order tersebut diperoleh sangatlah tergantung kepada kemampuan tim pemasaran yang mencari order untuk muatan yang akan diangkut. Berikut perbandingan antara status mitra dan karyawan sebagai pengemudi

NO	URAIAN	PENGEMUDI STATUS MITRA	PENGEMUDI STATUS KARYAWAN
1	Pekerjaan	Tidak rutin	Rutin
2	Pemberian upah	Per trip/per pekerjaan	Per minggu/per bulan
3	Besaran upah	Tidak tetap (tergantung adanya pekerjaan)	Tetap & ada tambahan jika ada tugas lebih
4	Perbandingan upah & banyaknya pekerjaan	Semakin banyak pekerjaan semakin besar upah	Semakin banyak pekerjaan, upah sesuai standar
5	Tunjangan kesehatan	Tergantung perusahaan (ada/tidak ada)	Ada
6	Tunjangan kehadiran	Tergantung perusahaan (ada/tidak ada)	Tergantung perusahaan (ada/tidak ada)
7	Pengawasan & pengontrolan	Perlu ekstra	Mudah
8	Ikatan kerja	Kerja sama/Kontrak Kerja	Kontrak Kerja/Surat Keputusan Pengangkatan Karyawan
9	Tingkat kehadiran	Ditentukan oleh motivasi pengemudi	100% harus hadir sesuai peraturan perusahaan
10	Tingkat pendidikan	Tidak diatur	Minimal SLTA
11	Jumlah pengemudi	Bisa mencapai dua kali dari jumlah kendaraan	Sama banyak dengan jumlah kendaraan atau lebih satu atau dua pengemudi sebagai cadangan
12	Tingkat kesulitan memperoleh pengemudi	Lebih sulit	Lebih mudah

Keputusan untuk menentukan pengemudi yang ada di perusahaan berstatus mitra atau karyawan, sangat tergantung pada poin 1 – 4 tersebut. Kecenderungan pengemudi yang ingin mendapatkan upah yang lebih besar dan tingkat kebebasan waktu kerja yang tinggi biasanya akan lebih memilih sebagai mitra, akan tetapi jika pengemudi yang menginginkan kepastian pendapatan setiap minggu atau setiap bulan akan memilih menjadi pengemudi yang berstatus karyawan.

The international
platform for transport,
supply chain and logistics
solutions

Exhibition | Conference | Business Matching

VISIT US!

19 - 21
October
2016

Jl - Expo Kemayoran,
Hall A & D
Jakarta, Indonesia

**Indonesia Transport
Supply Chain & Logistics**
by SITL

Co-Located With :



**Indonesia Cold Chain
Logistic**

Incorporating :
**Indonesia E-Commerce
Logistic**

**Indonesia Trucks &
Commercial Vehicles**

Exhibition Key Figures



6752
Buyers



252
Business Matching
made before the event



20
Countries



300
Corporate
Delegates



US\$ 12,5 million
business deals generated
on the exhibition floor
from 56,3% Exhibitor



45
Regional and
International
Conference Speakers



116
Exhibitors



257
Journalist Event
Coverage



86.6%
Very Satisfied
with ITSC 2015

Key Activities



Trade
Exhibition



Business
Matching



Hosted Buyer



Networking
Cocktail



Conference



Live Demo

Book Your Space Now!

Howu Zebua
Sales Executive
T. +62 21 2556 5021
howu.zebua@reedpanorama.com

Organised by :

Reed Panorama
Exhibitions

Strategic Partners :



Media Partner :

TRUCKMAGZ

www.transport-supplychain-logistics.co.id /
www.intralogistics-indonesia.co.id

Indonesia Trucks & Commercial Vehicles

Co-located with:

 **Indonesia Transport Supply Chain & Logistics**
by SITL

Co-Located With:



19 – 21 October 2016

Jl – Expo Kemayoran, Hall A & D, Jakarta, Indonesia

Book Your Space Now!

Fanny Lie
Manager, Special Projects cum Business Development
+6221 2556 5020
fanny.lie@reedpanorama.com

Ratna Hidayati
+62878 6033 6363
ratna.hidayati@truckmagz.com

Organised by :



Strategic Partner :



Event Partner :

TRUCKMAGZ

Supported by :



Supporting Associations :





PEMANFAATAN LIMBAH BAN BEKAS

Selama ini limbah ban bekas dapat dimanfaatkan sebagai apa? Bagaimana teknologi pengolahan dan pemanfaatannya?

Chandra Gunawan, Toko Ban Berkat Anugerah, Kebayoran, Jakarta Selatan

Jawaban oleh:

BAMBANG WIDJANARKO

Independent TBR Tire Analyst

Pemakaian ban sepeda, sepeda motor, mobil penumpang maupun truk setiap saat terus meningkat seiring dengan meningkatnya jumlah populasi kendaraan di muka bumi. Pemakaian ban yang selalu meningkat dengan sendirinya akan menghasilkan limbah ban bekas yang semakin meningkat pula. Limbah ban bekas ini semakin lama semakin menumpuk, membuat kotor serta merusak lingkungan.

Tumpukan ban bekas di tempat-tempat pembuangan sampah dan di garasi-garasi perusahaan angkutan orang/barang sangat mengotori lingkungan, menimbulkan bau tidak sedap, apalagi bila terkena air hujan yang tertampung pada bagian dalam ban bekas, berpotensi menjadi tempat berkembang biaknya nyamuk serta menjadi tempat persembunyian yang nyaman bagi ular karena lembab. Karena itu, harus dipikirkan cara untuk mendaur ulang limbah ban bekas tersebut agar dapat dimanfaatkan menjadi sesuatu yang berguna dan tidak merusak lingkungan.



Limbah ban bekas

Ilmuwan terus melakukan penelitian untuk mencari cara memanfaatkan limbah ban bekas ini.

Salah satu hasil penelitian tersebut adalah ditemukannya *crumb rubber*, yaitu karet daur ulang yang diproduksi dari kepingan-kepingan ban bekas segala jenis kendaraan.

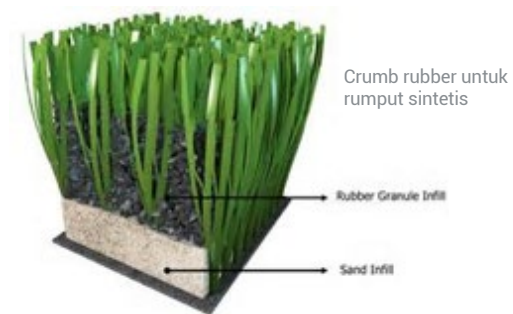
Crumb rubber ini kemudian dapat dimanfaatkan untuk berbagai macam produk, di antaranya adalah sebagai bahan pembuat rumput sintetis yang digunakan untuk melapisi permukaan lintasan lari, lapangan atletik, lapangan sepak bola dan karpet dasar. Limbah ban bekas ini juga dimanfaatkan untuk membuat aspal beton berlapis karet yang disebut *rubberized asphalt concrete*.

Rumput sintetis pertama dibuat pada tahun 1964, yang digunakan untuk melapisi lapangan yang dikenal dengan nama *chem grass*. *Chem grass* ini yang kemudian disebut sebagai *astro turf* yang dipasang di Houston Astrodome pada tahun 1966. Rumput sintetis yang pertama kali dibuat ini masih tidak nyaman digunakan. Para atlet pun merasa tidak nyaman bermain di atas permukaannya karena berbahaya dan berpotensi menimbulkan cedera.

Pada awal tahun 2000-an, dikembangkan rumput sintetis yang kemudian disebut sebagai styrene butadiene rubber yang populer disebut *crumb rubber*, yang terbuat dari potongan-potongan remah kecil berwarna hitam yang berasal dari ban bekas. Remah-remah ban ini kemudian dituangkan di antara helai-helai rumput buatan, membuat lapangan menjadi lebih empuk dan nyaman, serta melindungi para atlet dari cedera yang serius. *Crumb rubber* terbuat dari 70% karet yang telah diproses, 15% logam, 3% fiber serta 12% bahan-bahan lain.



Crumb rubber



Crumb rubber untuk rumput sintetis



Astroturf



Rumput sintetis untuk lapangan sepak bola dan atletik

Crumb rubber dibagi menjadi lima grade, sebagai berikut :

GRADE 1

Tire granule yang terdiri dari serpihan karet ban yang sudah digranulasi, diukur, berwarna hitam dan garansi bebas logam. Bebas dari material magnetis, bebas dari kawat-kawat halus yang berasal dari ban radial.

GRADE 2

Tire granule yang terdiri dari serpihan karet ban yang sudah digranulasi, berwarna hitam putih, garansi bebas logam, ukuran kurang dari 40 mesh, bebas dari material magnetis, bebas dari kawat-kawat halus yang berasal dari ban radial.

GRADE 3

Tire granule yang terdiri dari serpihan karet ban yang sudah digranulasi, berwarna hitam dan bebas dari material magnetis, bebas dari kawat-kawat halus yang berasal dari ban radial.

GRADE 4

Tire granule yang terdiri dari serpihan karet ban yang sudah digranulasi, berwarna hitam putih, bebas dari material magnetis, bebas dari kawat-kawat halus yang berasal dari ban radial.

GRADE 5

Tire granule yang terdiri dari serpihan karet ban yang tidak digranulasi, diukur, masih terdapat material magnetis, masih terdapat kawat-kawat halus yang berasal dari ban radial.



“Selain dijadikan rumput sintetis, crumb rubber juga digunakan untuk membuat footstep, lintasan lari, trotoar dan area bermain (playground) serta dibuat sebagai campuran aspal jalan dan karpet dasar.”

Berbagai uji coba dan penelitian dilakukan di Amerika baik oleh akademika, pemerintah pusat maupun pemerintah negara bagian termasuk New York, California, Massachusetts, dan Connecticut tentang segala hal mengenai rumput sintetis.

Sebagian dari penelitian tersebut menyimpulkan, rumput sintetik ini aman bagi kesehatan. Namun sebagian penelitian lainnya mengatakan, sumber bahan mentah dari rumput sintetik ini berasal dari ban bekas kendaraan yang mengandung polycyclic aromatic hydrocarbon pada kadar yang tinggi dan juga mengandung logam seperti zinc, yang dapat menimbulkan efek yang buruk pada kesehatan dalam jangka panjang.

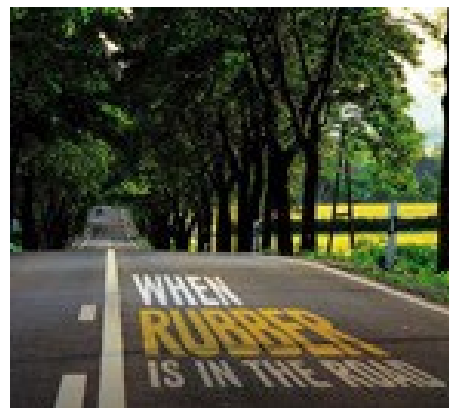


Arena bermain yang menggunakan crumb rubber

Pemanfaatan terbesar dan paling fenomenal dari limbah ban bekas ini adalah untuk pembuatan aspal beton berlapis karet (rubberized asphalt concrete).

Aspal beton berlapis karet yang dikenal dengan nama rubberized asphalt concrete adalah material paving jalan yang terbuat dari campuran karet bekas ban dengan aspal sebagai perekat kemudian dicampur dengan material lain yang biasa dipakai untuk melapisi jalan raya.

Paving jalan dengan menggunakan rubberized asphalt concrete menghabiskan ribuan ban bekas per milnya, dengan memanfaatkan ban bekas dari tempat pembuangan. Di Amerika Serikat, dalam setahun menghabiskan sekitar 220 juta pound atau kira-kira 12 juta ban bekas. Jumlah limbah ban yang masih lebih sedikit jika dibanding dengan Indonesia yang berkisar 45 jutaan per tahun.



Rubberized Asphalt Concrete

Keuntungan penggunaan *rubberized asphalt concrete* sebagai berikut.

1. HEMAT BIAYA.

Penggunaan *rubberized asphalt concrete* mengurangi ketebalan aspal jalan yang berarti lebih hemat biaya, jika dibandingkan dengan penggunaan aspal konvensional (aspal biasa). Selain itu, usia pakai dari *rubberized asphalt concrete* lebih panjang dan lebih awet sehingga akan menghemat biaya.

2. LEBIH AWET DAN TAHAN LAMA.

Ketika menggunakan aspal biasa, kemungkinan terjadi retak sangat besar, dan mengakibatkan pola retakan di bawah paving jalan. Aspal yang menggunakan campuran karet, akan meresap ke dalam lapisan jalan dan mengurangi potensi terjadinya retakan karena sifat karet yang elastis. Dengan demikian aspal akan menjadi lebih awet dan usianya menjadi 50% lebih panjang. Penggunaan karet dalam campuran aspal ini memberikan efek *antiaging* yang mempertahankan aspal dalam kondisi lebih baik. Hal ini tidak hanya menghemat biaya perawatan namun juga menurunkan tingkat kemacetan lalu lintas yang diakibatkan perbaikan konstruksi jalan.

3. MENGURANGI POLUSI SUARA.

Ada pengurangan suara berisik di jalan raya yang disebabkan oleh gesekan antara ban atau permukaan paving jalan jika menggunakan *rubberized asphalt concrete* dibanding dengan lapisan paving konvensional.

Rubberized asphalt concrete dua kali lebih efektif untuk mengurangi suara berisik di jalan raya.

4. MENGURANGI LIMBAH PEMBUANGAN DI TPA.

Untuk melapisi jalan raya dengan ketebalan 2 inci per mil setiap jalur, dibutuhkan 2.000 ban bekas. Ini berarti untuk setiap mil dari empat jalur jalan raya membutuhkan lebih dari 8.000 ban bekas dari TPA.

5. MEMPERPANJANG USIA PAKAI BAN.

Lapisan aspal yang bercampur dengan karet mengurangi friksi ban terhadap permukaan ban.



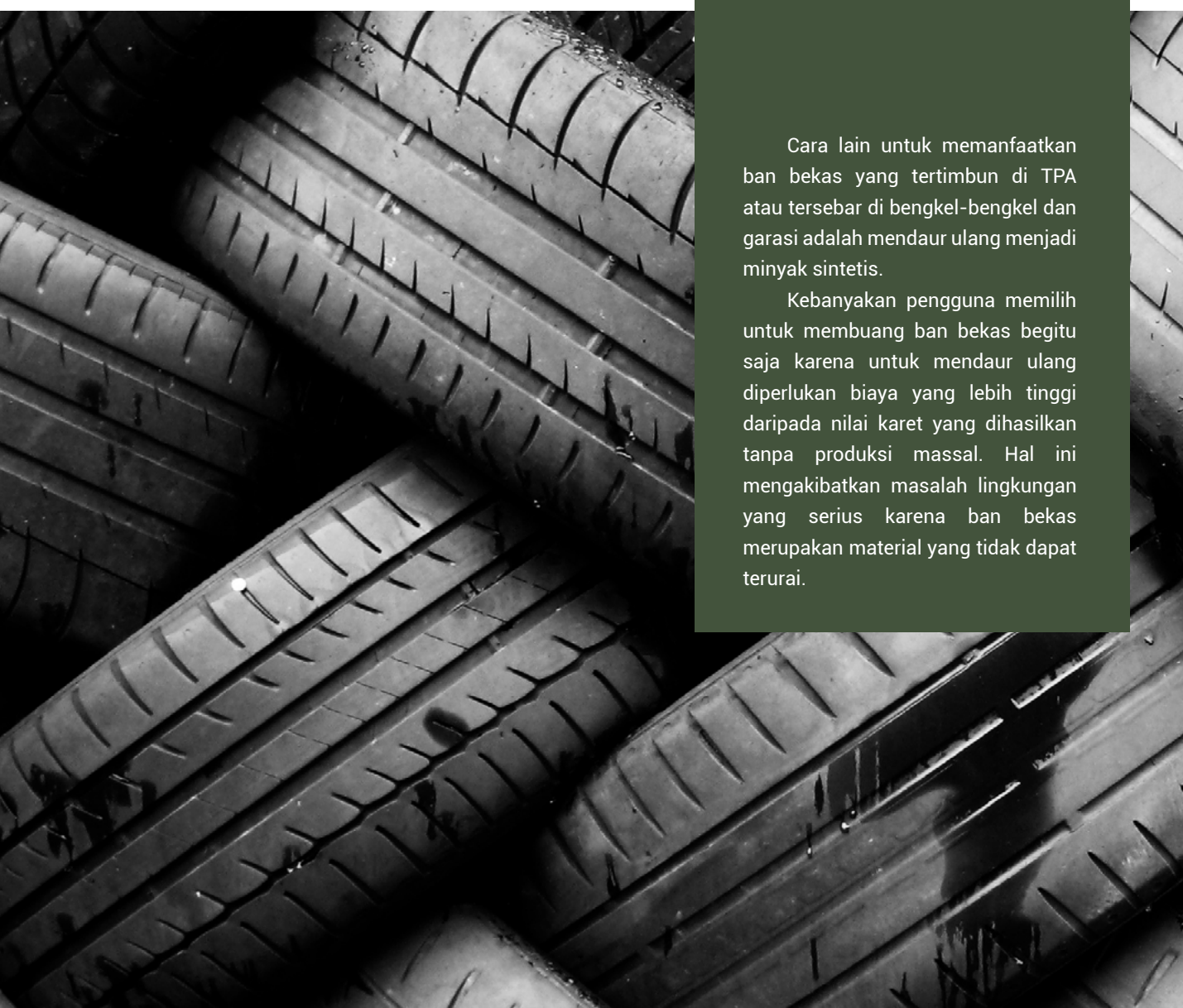
Aspal biasa yang berpotensi lebih besar mengalami keretakan



Rubberized asphalt concrete yang bersifat lebih elastis sehingga mengurangi potensi keretakan



Limbah ban bekas yang harus di daur ulang



Cara lain untuk memanfaatkan ban bekas yang tertimbun di TPA atau tersebar di bengkel-bengkel dan garasi adalah mendaur ulang menjadi minyak sintetis.

Kebanyakan pengguna memilih untuk membuang ban bekas begitu saja karena untuk mendaur ulang diperlukan biaya yang lebih tinggi daripada nilai karet yang dihasilkan tanpa produksi massal. Hal ini mengakibatkan masalah lingkungan yang serius karena ban bekas merupakan material yang tidak dapat terurai.



Fuel Oil
(40 to 45%)

Carbon Black
(30 to 36%)

Steel Wire
(10 to 15%)

Gas
(10 to 12%)

Kandungan yang terdapat pada ban bekas

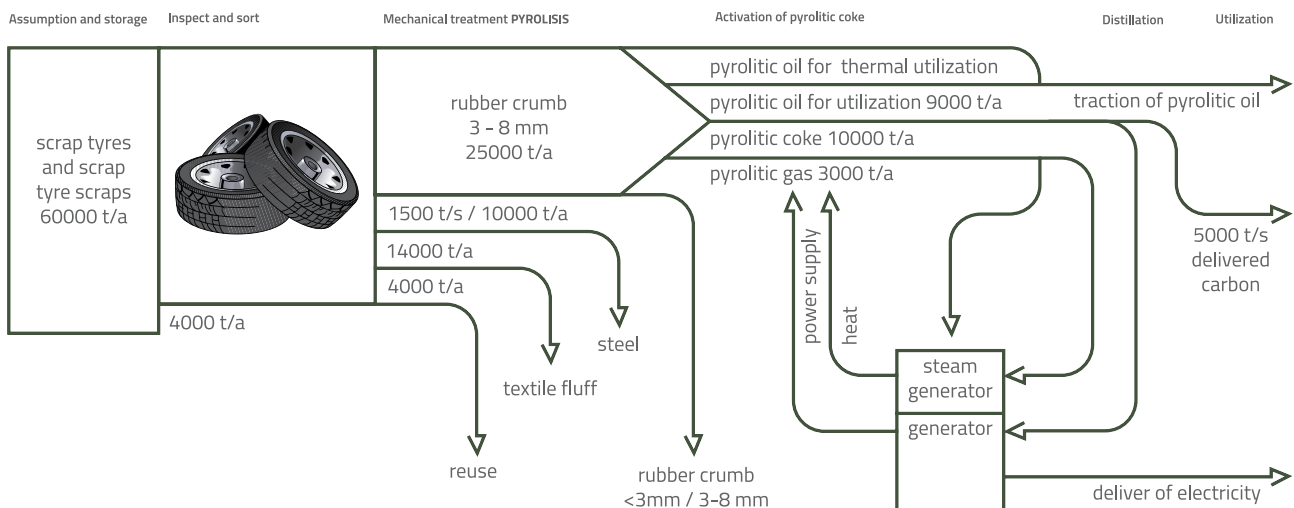
Teknologi daur ulang ban bekas menjadi minyak sintetis bukan merupakan teknologi baru. Cara memproses ban bekas ini adalah dengan proses dekomposisi ban bekas yang dilakukan secara pemanasan dengan sedikit oksigen atau bahkan tanpa oksigen sama sekali.

Awalnya ban bekas akan dilepas dari rangka bajanya, dengan cara direndam dalam minyak sehingga karet melunak. Setelah karet melunak, akan mempermudah untuk memisahkan karet dengan logam atau serat di dalam ban (seperti ayam goreng presto). Kemudian ban akan melalui proses dekomposisi untuk memecah struktur kimianya. Zat yang terurai akan menjadi uap dalam bentuk asap. Asap kemudian dikondensasi hingga berubah menjadi gas cair. Cairan inilah yang menjadi bahan baku minyak sintetis.

Salah satu komposisi yang terkandung dalam ban bekas adalah karbon hitam. Karbon hitam ini apabila dicairkan, 40%-60 % bisa diolah menjadi minyak sintetis. Teknologi daur ulang ini tidak hanya ramah lingkungan tapi juga dapat memberikan manfaat secara ekonomi.



Proses pembuatan minyak sintetis





Minyak Sintetis

Setiap satu ban bekas *heavy duty truck* (sekitar 250 kg) menghasilkan antara 80-100 liter minyak sintetis. Kekurangan dari teknologi daur ulang ban bekas ini adalah prosesnya menghasilkan asap dan bau. Apabila pabrik didirikan di kawasan permukiman, akan sangat mengganggu masyarakat sekitar. Oleh karena itu, harus pandai-pandai memilih lokasi pendirian pabrik daur ulang ini, jangan sampai mengganggu penduduk. Juga harus diperhatikan proses pembuatannya, harus sesuai dengan standar operasional prosedur yang berlaku agar tidak mencemari lingkungan sekitar.



Kelestarian bumi ini adalah tanggung jawab kita. Limbah yang dapat mencemari lingkungan alam, terutama limbah yang sifatnya tak dapat terurai, harus ditangani dengan melakukan daur ulang secara tepat. Jangan sampai kelak kita meninggalkan sampah untuk anak cucu kita.

BARU

BERIKAN TIGA PERLINDUNGAN MAKSIMAL UNTUK MESIN DIESEL TURBO KEBANGGAAN ANDA



Shell Rimula R3 Turbo adalah pelumas khusus yang diciptakan untuk mesin diesel *high performance* yang dilengkapi dengan turbo-charger. Lindungi mesin turbo kebanggaan Anda dengan Shell Rimula R3 Turbo yang memiliki tiga perlindungan maksimal untuk melawan keausan, endapan dan panas yang dialami mesin.



**Shell
RIMULA**

PELUMAS MESIN DIESEL YANG BEKERJA SEKERAS ANDA



INILAH KETIGA PEMENANG DARI PROGRAM RAIH MIMPI ANDA BERSAMA SHELL RIMULA

SELAMAT ATAS KERJA KERAS ANDA. WUJUDKAN MIMPI ANDA BERSAMA SHELL RIMULA

Juara 1 Sugiharto (Pacitan - Jatim) Sugik Berjuang Amankan Pasokan Sembako di Jalur Sulit



Sugiharto

SUGIHARTO adalah salah satu pengusaha penyewaan truk di Pacitan Sugik minyak. Merintis usahanya sejak tiga belas tahun yang lalu, pemuda desa asal Lorok itu mulai masuk Pacitan. Semua berasal dari keprihatinan Dulu nggak ada pengusaha yang mau mengantar minyak dan sembako dari Surabaya ke Pacitan. Alasannya jauh dan medannya pun sulit dilalui. Butuh waktu dua hari dua malam. Karena kondisi itu, ia nekat memutuskan berbisnis di jalur ini. Berbekal uang pinjaman dari sebuah bank sebesar Rp 200 juta untuk uang muka kendaraan dan modal kerja. Kenekatan Sugik membuahkan hasil. Berbekal kemauan yang keras dan sedikit modal, dari yang hanya mengantarkan minyak goreng, kemudian mengirim gula, beras dan komoditas lainnya, termasuk kayu dan semen. Mengamankan pasokan barang, menjadi visi hidupnya. Bisnis persewaan truk ini bukan sekedar mencari keuntungan. Baginya berbagi dan membantu teman-temannya lebih utama. "Saya ini dulu seorang supir yang nggak punya apa-apa. Motor nggak ada, rumah juga ngontrak. Banyak yang bernasib seperti saya. Karena itu, ketika usaha

”

Saya ini dulu seorang supir yang nggak punya apa-apa. Motor nggak ada, rumah juga ngontrak

”

ini mulai maju, saya mencari teman-teman yang nggak ada kerjaan agar mau bekerja dengan saya. Alhamdulillah bisa membantu mereka," kenangnya. Dengan usaha yang semakin berkembang, kini Sugik mulai melirik alat berat sebagai pengembangan bisnisnya, ia telah berinvestasi membeli lima mesin eskavator. Saya berencana menambah alat berat lagi. Semua saya jalankan dengan teman-teman. Tidak boleh ada persaingan apalagi saling mematikan. Dengan begini, kami bisa berkembang dan maju bersama-sama," pungkasnya.

Juara 2 Sujarwo (Grobogan - Jateng) Dulu Kernet Angkutan, Kini Juragan Truk



Sujarwo

SELALU ada jalan bagi yang mau berusaha. Seperti itulah jalan nasib yang dilewati Sujarwo dari seorang kernet angkutan, Sujarwo kini menjadi pengusaha truk. Dua unit truk dan dua mobil kini sudah menghuni garasi rumahnya dan menjadi sarana mata pencahariannya. Tidak mudah bagi Sujarwo untuk menjadi seperti sekarang ini. Dia harus menjalani kehidupan yang keras sebagai kernet angkutan selama 10 tahun, dari 1978-1988. Tak puas hanya menjadi seorang kernet, Sujarwo lalu belajar menyetir mobil kepada sopir angkutan yang dikernetinya.

Setelah itu, Sujarwo nekat membeli satu unit colt diesel dengan cara mencicil. Mulailah dia menjadi sopir angkutan yang membawa hasil pertanian. Seperti padi, jagung, ketela, dan kedelai serta pasir, batu, dan bahan bangunan. Lambat laun Sujarwo banyak dipercaya pelanggan. Ketika penghasilannya

”

Ini semua karena kerja keras dan kepercayaan dari konsumen

”

semakin meningkat, dia membeli lagi satu unit truk dan dua mobil. "Ini semua karena kerja keras dan kepercayaan dari konsumen," katanya. Saya terus berusaha dengan tekun agar dapat menambah modal untuk mengembangkan bisnisnya.

Juara 3 Tisna Sulaeman (Bandung - Jabar) Sukses Berkat Giat Belajar dan tak Malu Bertanya



Tisna Sulaeman

TISNA Sulaeman, pengusaha transportasi di Kabupaten Bandung menikmati kesuksesan hasil jerih payahnya selama bekerja menjadi kenek di masa lalu. Pemilik usaha sewa menyewa colt diesel ini mengawali usahanya dari keberanian rela tidak digaji asal diajari menyetir oleh para sopir. Hingga akhirnya, dia mahir menyetir dan menjadi sopir tembak. Dari situlah, dia mengumpulkan modal untuk kredit mobil angkutan dan disewakan kepada para petani di kampungnya. Kini, usahanya terus berkembang dan menjadi salah satu juragan angkutan di kampungnya. Sebagai pengusaha transportasi, dirinya tak main-main dalam memilih oli yang berkualitas untuk armadanya. Ke depan, dia akan terus mengembangkan usahanya dengan menambah beberapa armada.





Duljatmono

Upayakan Zero Downtime demi Kepuasan Pelanggan

Naskah : Antonius Sulistyio Foto : Pebri Santoso

PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors (KTB), agen pemegang merek (APM) sekaligus distributor resmi truk Mitsubishi di Indonesia dari Mitsubishi Fuso Truck & Bus Corporation (MFTBC), merupakan salah satu pemain lama industri otomotif di segmen kendaraan niaga Tanah Air. Tepatnya pada tahun 1975, KTB meluncurkan produk perdananya di kelas *light duty truck* (LDT) berlabel Mistubishi Colt Diesel T200, yang merupakan cikal-bakal varian Colt Diesel FE series dengan kabin khas Mistubishi Colt Diesel FE yang telah berevolusi hingga saat ini.

KTB mengakui bahwa varian truk Colt Diesel sejauh ini menjadi *back bone* penjualan mereka di segmen kendaraan niaga Mitsubishi di Indonesia. Data terbaru periode Januari-April 2016 menunjukkan *market share* Colt Diesel menguasai

56,2% di kelas LDT secara total (keseluruhan merek yang tergabung dalam Gaikindo, Red.).

Meskipun kondisi perekonomian Indonesia sejauh ini masih belum stabil akibat dampak perlambatan pertumbuhan ekonomi domestik maupun global, ditambah dengan kebijakan pemerintah yang seolah mendiskreditkan industri kendaraan niaga dalam negeri dengan dibukanya keran impor untuk truk bekas, namun KTB terus berusaha mempertahankan eksistensinya sebagai pemain terkuat di segmen LDT Tanah Air. Bagaimana sepak terjang yang dilakukan KTB selama mengarungi periode sulit ini? Berikut petikan wawancara *TruckMagz* dengan Duljatmono, *Director MFTBC Marketing Division* PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors.

Bagaimana tren bisnis otomotif di segmen kendaraan niaga di Indonesia sejauh ini?

Pasar otomotif Indonesia khususnya bicara untuk segmen kendaraan niaga sejak tiga tahun terakhir memang turun. Tahun 2007-2012 pasarnya sempat naik namun mulai 2012 secara bertahap turun. Permintaan truk secara keseluruhan merek atau secara *retail sales* pada periode 2012-2013 dari 146.613-144.800 unit, turun sekitar 2%. Periode 2013-2014 dari 144.800-120.300 atau turun sekitar 17% dan pada periode 2014-2015 turun dari 120.300-82.450 atau sekitar 31,5%. Data ini menunjukkan kondisi pasar di tahun 2015 memang sangat berat.

Pada tahun 2015 kondisi ekonomi Indonesia melambat dan hanya tumbuh sekitar 4,79% dari target yang ditetapkan pemerintah pada 2015 sebesar 5,3%, bahkan lebih rendah dibanding 2014 yang tumbuh di atas 5%. Hal ini berdampak pula pada bisnis otomotif, karena sangat dipengaruhi oleh kondisi ekonomi. Secara keseluruhan, volume penjualan otomotif pada tahun 2015 turun sekitar

13,7% dari sisi *retail* basis, khusus untuk kendaraan niaga turunnya memang jauh lebih besar karena sangat dipengaruhi kondisi ekonomi dengan total penurunan volume penjualan sebesar 31,4%.

Bisa dijelaskan kinerja penjualan KTB selama periode tersebut?

Memang secara volume, penjualan kendaraan niaga turun sejak 2012 sampai tahun kemarin. Namun KTB masih bisa meraih pangsa pasar pada 2015 sama dengan yang diperoleh pada 2014 dan masih memimpin pasar kendaraan niaga di Indonesia. *In average*, pangsa pasar kami dihitung tahunan memang fluktuatif tapi trennya terus naik dan berdasarkan data total *market share* kami 43% (2012), 45,4% (2013); 46,8% (2014), 46,8% (2015).

Kontribusi terbesar memang disumbang oleh Colt Diesel atau Canter (LDT) dengan total *market share* sebesar 54,8% dari keseluruhan pasar di kelas LDT sebesar 78% selama 2015. Secara detail, kontribusi terbesar disumbang dari FE71 sebesar



Duljatmono, Director MFTBC Marketing Division PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors

22% (truk dan bus) dan FE71 Standar sebesar 13% terhadap total penjualan Colt Diesel. Pada periode Januari-April 2016 *market share* Colt Diesel secara total sudah mencapai 56,2% di kelas LDT secara *retail sales* untuk keseluruhan merek. Populasi Colt Diesel saat ini hampir menyentuh angka satu juta unit, dan untuk mempercepat pencapaian tersebut kami meluncurkan produk baru Colt Diesel FE 71PS (*power steering*) yang kami yakini memiliki potensi pasar yang sangat besar.

Sementara untuk *market share* di kelas *medium duty truck* (MDT) sebesar 23,8% pada 2015, juga naik dari periode sebelumnya 22,1% (2014). Sedangkan untuk kategori *heavy duty truck* (HDT) memang belum besar karena kami baru *launching* model *tractor head* (New Fuso FZ4928 dan FZ4028) pada awal Maret 2016. Sebenarnya kami dulu pernah menjual HDT tapi pasarnya tidak banyak, tahun ini pergerakan pertumbuhan pasar di kelas HDT memperlihatkan permintaan *tractor head* meningkat maka kami akan ambil pasarnya. Mayoritas pengguna di kelas HDT seperti segmen logistik khususnya untuk tipe 4x2 dan tipe 6x4 dengan *power* 280 PS, karena pasarnya lebih banyak di segmen logistik. Semoga pada 2016 ini Mitsubishi akan memberi kontribusi yang signifikan di kategori HDT ini.

Strategi apa yang diterapkan KTB saat ini untuk lebih mendekatkan lagi produk truk Mitsubishi kepada konsumennya?

Strategi kami terangkum dalam rencana program kerja pada 2016 yang tercermin dalam tiga pilar, yaitu *Zero Downtime*, untuk meningkatkan purnajual berkaitan dengan fasilitas dan layanan *aftersales service*. Sudah kami mulai sejak tahun lalu, layanan yang kita sebut *Zero Downtime* ini ada di setiap *truck center*. Sampai saat ini KTB telah memiliki 12 *truck center*. Di Sumatera ada empat (Medan, Padang, Palembang, Lampung), Jakarta, Tangerang, Bandung, Jonggol, Semarang, Surabaya ada dua, dan Makassar. Program ini merupakan salah satu program andalan kami supaya konsumen tidak kehilangan waktunya agar bisnis mereka bisa terus berjalan. Pilar kedua adalah *Best Life Cycle Value*, yang terkait dengan pilihan produk berkualitas sesuai kebutuhan konsumen dan segmen usahanya. Rencananya pada 2016 ini Mitsubishi akan menambah sekitar 10 varian lagi. Pilar ketiga adalah *Customer's Business Consultant*, untuk memperkuat *relationship* dengan konsumen kami. Konsumen perlu kami *maintain* untuk mengetahui kebutuhan dan apa yang diharapkan konsumen. Ini memerlukan komunikasi yang lebih intensif lagi dengan konsumen seperti berupa *Fuso gathering*, *business meeting*, dan lain sebagainya.

Apakah KTB juga menerapkan *trial program* untuk memperkenalkan setiap produk baru kepada konsumen ini?

Sebenarnya sudah cukup lama, mungkin lebih dari 10 tahun lalu sudah kami terapkan program *trial* ini. Program *trial* ini diperuntukkan bagi konsumen baru maupun konsumen lama, tergantung mereka membutuhkannya dan tidak terfokus pada segmen tertentu. Karena kendaraan yang kami rekomendasikan untuk dicoba adalah tipe yang disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing konsumen. Seperti untuk segmen kargo, industri, logistik, konstruksi, tambang, dan perkebunan. Intinya, tipe itu bisa cocok dengan segmennya. Misalnya untuk kebutuhan *dump truck*, maka kami rekomendasikan untuk menggunakan tipe 6x4 dan tidak ada syarat khusus bagi konsumen, namun kami memang lebih menawarkan kepada *fleet customer*. Biasanya kami berikan kesempatan untuk mencoba atau *trial program* selama satu bulan. Tapi biasanya jika konsumen sudah tahu kualitas *brand* Mitsubishi atau ada temannya yang sudah pakai dan mengakui kualitasnya, biasanya mereka langsung beli produk truk baru Mitsubishi.

Adakah perbedaan antara program trial dari Mitsubishi dengan brand lain?

Secara umum sama mekanismenya namun secara detailnya bisa jadi berbeda. Kalau secara detail bisa jadi waktunya selama 1,5 bulan atau dua bulan. Secara *detail in general*, KTB memberi kesempatan selama satu bulan untuk mencoba secara langsung sesuai dengan operasional konsumen. Untuk *maintenance* dan yang berkaitan dengan produk, pihak APM yang menanggung dan si konsumen hanya menanggung biaya BBM dan ongkos operasional sesuai kebutuhan konsumennya yang tidak berkaitan dengan produk.

Program *trial* ini diterapkan di seluruh Indonesia, untuk unit *trial* yang menyediakan KTB sebagai ATPM dan komunikasinya melalui diler resmi Mitsubishi karena pihak diler yang mengetahui konsumennya siapa. Kami memberikan dukungan dengan menyediakan unit dan konsumen akan digilir sesuai kebutuhannya, jadi tidak semuanya dikasih, tapi tidak sampai *waiting list* karena pembeliannya umumnya bertahap. Biasanya setelah *launching*, kami berikan kepada *potential customer* kemudian bergilir ke konsumen lainnya.

Seberapa efektif program trial ini dari sisi strategi marketing KTB?

Cukup efektif karena dapat memberikan promosi langsung kepada konsumen dengan langsung mencoba dan membuktikan kendaraannya, jadi bukan melalui mekanisme promosi secara verbal saja. Makanya kami mengadakan *test drive* seperti di Sentul tahun 2014 lalu untuk produk baru dan mengundang *customer* baru, atau pada saat kita ada *event* seperti *Fuso Gathering* sebagai ajang untuk terus menjaga komunikasi dengan konsumen Mitsubishi dengan *display* dan mencobanya hanya di area acara saja.

Apa saja benefit yang diperoleh konsumen setelah membeli truk baru merek Mitsubishi?

Kami punya program-program untuk produk baru dalam bentuk semacam *driving clinic* kepada konsumen. Biasanya konsumen memiliki sopir-sopir untuk armadanya karena produk baru maka para sopir ini belum familiar dengan produk yang baru baik dalam hal kebiasaan maupun teknologinya. Misalnya kapan harus mengganti posisi gigi transmisi, istilahnya bagaimana harus mengendarai truk baru ini dengan baik. Sebab kadang-kadang jika salah penggunaannya, keunggulan dari produk baru ini tidak tercapai. Karena itu, kami berikan *training* berupa *driving clinic* untuk mengubah *manner*

para sopir supaya dapat merasakan efisiensi dari kendaraan baru ini. Kemudian untuk memudahkan *maintenance* kendaraan, kita juga *support* dengan memberikan mekanik *training* bagi konsumen yang memiliki mekanik dan *workshop* sendiri.

Pemerintah Indonesia melalui Peraturan Menteri Perdagangan (Permendag) RI Nomor 127 Tahun 2015 Tentang Ketentuan Impor Barang Modal Dalam Keadaan tidak Baru yang memperbolehkan truk bekas masuk ke Indonesia melalui jalur importir umum. Bagaimana menurut Anda?

Sebenarnya kami telah menyampaikan keberatan terhadap kebijakan pemerintah mengenai truk impor bekas melalui Gaikindo, kenapa? Karena truk bekas ini memang tidak sejalan dengan spirit dari pemerintah sendiri untuk meningkatkan investasi guna mendorong industri (otomotif). Karena industri (otomotif) memberikan kontribusi yang cukup signifikan di dalam pertumbuhan ekonomi, sementara di sisi lain kami sebagai pelaku industri didorong untuk melakukan investasi. Kebijakan izin impor truk bekas ini justru melemahkan industri karena tidak mendorong kami untuk membuat/memproduksi kendaraan baru melalui investasi.

Bagaimana dari sisi bisnisnya?

Tentu saja ini akan mengganggu volume penjualan yang seharusnya bisa mendorong industri dalam negeri dan akan terganggu. Kemudian juga, perlu ditinjau kembali mengenai regulasi yang terkait dengan kendaraan bermotor. Sebab kendaraan bermotor agar bisa dijual atau beroperasi di jalan harus ada standarnya di Indonesia, yaitu standar laik jalannya yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan. Kami belum tahu bagaimana mekanisme laik jalan bagi truk impor bekas ini. Kemudian dari standar *safety*-nya, bagaimana pengukurannya untuk truk bekas yang diimpor ini, sebab standar *safety* ini menjadi bagian dari standar laik jalan dari sebuah kendaraan. Bagi kami, konsumen harus mendapatkan jaminan purnajual sebagai bagian dari tanggung jawab APM dalam menjual kendaraan yang laik jalan. Kalau truk impor bekas kami tidak tahu siapa yang bertanggung jawab pada purna jualnya.

Pemprov DKI Jakarta juga telah menerbitkan Peraturan Daerah (Perda) No. 5 Tahun 2014 Tentang Transportasi, yang isinya membatasi masa pakai kendaraan bermotor umum termasuk truk paling lama 10 tahun. Bagaimana Anda menyikapinya?

Kondisi ini sangat tergantung dari penggunaan dan bagaimana perawatannya, pasti berbeda antara pemilik satu dengan yang lain dan tidak ada standar bakunya. Kemudian periode perawatan berkalanya juga memengaruhi umur pakai kendaraan. Kalau bicara secara umum, selama ini

rata-rata konsumen truk Mitsubishi melakukan peremajaan atau penggantian unit baru plus-minus 10 tahun (umur kendaraannya). Untuk *impact* dari kebijakan Pemprov DKI dengan pembatasan umur truk maksimum 10 tahun untuk bisnis KTB sendiri, kami belum bisa merasakan dampak dari kebijakan ini. Karena dasarnya lebih ke arah *behavior usage* (kebiasaan dalam pemakaian) si konsumen, jadi bagi kami normal saja jika ada pembatasan maksimum 10 tahun karena konsumen kami rata-rata melakukan peremajaan kendaraan mereka dalam usia lebih kurang 10 tahun.

Apakah KTB memberikan dukungan dalam hal perawatan kendaraan yang usianya sudah melebihi 10 tahun?

Dukungan kami dalam bentuk perawatan normal saja, karena ketersediaan *spare parts* ada terus sekali pun usia truk sudah di atas 10 tahun, bahkan untuk truk yang usianya sudah 20 tahun masih banyak (*spare parts*, Red.). Mungkin kalau untuk usia truk yang lebih tua lagi masalahnya cuma waktu penyediaannya saja, karena suku cadangnya juga mulai terbatas tetapi kami tetap menjamin *aftersales service*-nya.

Setiap tahun harga truk pasti naik, sebenarnya faktor apa yang membuat kenaikan harga ini?

Pertama, kenaikan harga itu akan ditentukan oleh *market* atau penerimaan pasar. Kenaikan harga pastinya karena beberapa faktor yang berkaitan dengan kondisi ekonomi secara keseluruhan seperti *exchange*

rate, tingkat suku bunga bank, harga BBM (Bahan Bakar Minyak), listrik, dan sebagainya yang memengaruhi biaya produksi kami. Tapi yang paling penting di sini adalah *acceptance market* (daya serap pasar), artinya kami menaikkan harga kendaraan baru juga harus mempertimbangkan penerimaan *market* seperti apa. Kalau *market* tidak bisa terima malah semakin berat bagi kami untuk menjual unit baru kami.

Adakah kebijakan dari pihak KTB untuk menahan supaya kenaikan harga tidak terlampaui tinggi setiap ada kenaikan harga?

Usaha ke arah sana pastinya ada supaya harga produk kami lebih kompetitif, tapi kembali lagi pada kondisi pasar. Sejauh mana pasar bisa menerima harga yang kami sampaikan ke dalam *market*.

Berapa range kenaikan harga truk baru Mitsubishi setiap terjadi kenaikan?

Mungkin untuk *range* kenaikannya masih sekitar di bawah 5%.

Pengusaha angkutan truk saat ini cenderung menunda investasi untuk membeli unit baru, karena mereka menganggap bunga kredit pembiayaan kendaraan (*leasing*) masih tinggi. Bagaimana upaya KTB untuk meringankan beban pengusaha dalam hal pembiayaan truk baru ini?

Intinya karena situasi ekonomi saat ini masih belum seperti yang kita harapkan, masih lemah, sama seperti kondisi yang terjadi di tahun 2015, jadi belum mendorong konsumen untuk segera melakukan investasi dengan

membeli truk baru. *Demand*-nya masih belum bergerak artinya masih lemah, artinya orang untuk melakukan investasi truk baru akan betul-betul berpikir atas apa yang harus mereka lakukan. Agar bisa mendorong konsumen untuk membeli truk baru, kami memberikan gambaran kepada konsumen bahwa ekonomi Indonesia akan tumbuh pada masa depan, dan sebaiknya konsumen mengantisipasinya sekarang dengan melakukan pembelian unit baru secara kredit. Karena konsumen sebagian besar membeli secara kredit, maka kami bekerja sama dengan perusahaan-perusahaan *leasing* terutama di daerah-daerah. Artinya, kami memberikan solusi dalam bentuk cicilan kendaraan yang lebih ringan bagi mereka, kalau yang berkaitan dengan DP (*down payment* atau uang muka) kami bantu melakukan pengaturan pembayaran DP. Itu semua kami lakukan bekerja sama dengan pihak *leasing* di daerah-daerah.



Mitsubishi New Colt Diesel FE 71 PS membidik kalangan pengusaha angkutan industri, distributor, retailer, pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, dan angkutan penumpang perkotaan.

Asosiasi pengusaha truk berharap pihak APM truk bersedia menerapkan sistem pembiayaan kendaraan baru dengan cara tukar-tambah. Bagaimana menurut Anda?

Sampai saat ini kami belum ada rencana ke arah sana, karena memang bidang kami adalah sebagai industri otomotif yang memproduksi dan menjual kendaraan dalam kondisi baru, bukan sebagai perusahaan rekondisi atau sejenisnya. Sampai saat ini KTB tidak ada kebijakan untuk melakukan tukar-tambah.

Target yang ingin dicapai hingga akhir 2016?

Kami melihat ekonomi pada 2016 lebih bergairah walaupun belum kelihatan pergerakannya, tapi kami yakin ekonomi Indonesia akan bergairah lagi pada 2016. Maka kami refleksikan dalam target Mitsubishi pada 2016 meningkat 5%, lebih kurang 40.500 unit. Karena pasar pada 2016 pertumbuhannya diprediksi tidak terlalu signifikan. Secara detail untuk target jangka menengah pada tahun

2016, LDT atau Colt Diesel dari target total 36.446 unit akan dinaikkan menjadi 27.000 unit, dan *market share* 2015 sebesar 54,8% akan dinaikkan menjadi 56% di 2016. MDT atau Fuso, *market share* 2015 sebesar 23,8% akan dinaikkan pada 2016 menjadi 25%. Seiring pertumbuhan ekonomi Indonesia, tahun ini kami berharap dari sektor infrastruktur.



TUMBUH BERKAT FOKUS PENYEWAAN TRUK

PT TRISAKA CAKRA BUANA

Teks: Abdul Wachid Foto: Pebri Santoso

Lesunya kondisi ekonomi dalam negeri sepanjang tahun 2015 yang diikuti dengan merosotnya permintaan jasa memaksa pebisnis angkutan barang bersiasat agar tetap bertahan. Siasat tersebut juga berlaku bagi perusahaan yang baru merintis, seperti PT Trisaka Cakra Buana (Trisaka). Berdiri pada November 2014 bermodalkan 15 unit truk, mengharuskan Trisaka beralih dari ceruk pasar lama. Barulah pada Februari 2015 Trisaka mulai melayani permintaan jasa dari perusahaan logistik asing untuk menyuplai kendaraannya sebanyak 10 unit hingga meningkat 25 unit. Total armada yang dimiliki Trisaka saat ini berjumlah 50 unit truk.

Layanan yang digeluti Trisaka umumnya disebut penyewaan truk. Meski tergolong ceruk pasar baru, tingkat persaingan penyewaan truk saat ini cukup tinggi. Terdapat sekitar 50 perusahaan di Jakarta beberapa tahun terakhir mulai menyasar penyewaan truk. Model penyewaan merupakan cara menguntungkan bagi pemain trucking yang utilitas kendaraan yang dimiliki rendah. Sebab, mereka memiliki kepastian permintaan sepanjang kontrak yang telah disepakati. Terlebih pengguna jasa ialah rata-rata perusahaan logistik besar yang pertumbuhan bisnisnya cenderung terus meningkat dan stabil.

Santoso Margono, Presiden Direktur PT Trisaka Cakra Buana mengakui, penyewaan truk yang dijalani bagian dari strategi bisnis Trisaka untuk memperoleh kepastian permintaan jasa ketimbang mengandalkan pasar lepas (order langsung). Apalagi situasi ekonomi yang terjadi pada tahun 2015 sangat berpengaruh terhadap anjloknya permintaan jasa turun hingga 30%. "Karena saat memulai bisnis tergolong dadakan, oleh karena itu diperlukan keputusan strategis agar bisnis tetap berjalan. Permintaan jasa penyewaan truk saat itu jauh lebih prospektif membuat perusahaan berfokus pada segmen tersebut," jelasnya.

Trisaka sebenarnya menargetkan dapat melayani semua segmen angkutan, termasuk model *trip base* atau *ritase*. Mengingat segmen tersebut lebih fleksibel dalam pemenuhan spesifikasi kendaraan dan kontrak kerja. "Yang penyewaan ini pendapatan yang didapat sudah pasti. Jadi dalam sebulan kalau pun banyak kendaraan jarang digunakan tarif yang dikenakan tetap sama, begitu pun sebaliknya. Sementara model *ritase*, kita bisa dapat untung tinggi jika memang orderan sedang tinggi. Karena memang sifatnya dominan *on call* atau *daily*," ujar Santoso.

Kini hampir 70 persen pendapatan Trisaka disokong dari segmen penyewaan truk, sisanya merupakan model *trip base* dengan muatan konstruksi, seperti tiang pancang, *koil*, dan material sejenisnya. Menurut Santoso, konsekuensi dari memilih segmen ini ialah investasi yang lebih mahal. Sebab, pelanggan mensyaratkan usia kendaraan dengan batasan usia tertentu dan penyesuaian lainnya seperti standar layanan, *safety*, dan lainnya. Jenis kendaraan yang disewakan dan menjadi andalan Trisaka adalah *big mama*. Jenis truk dengan kapasitas lebih besar dua kali lipat ketimbang truk boks dan memiliki kemudahan dalam bongkar-muat.



Santoso Margono
Presiden Direktur PT Trisaka Cakra Buana



Suasana ruang kerja PT Trisaka Cakra Buana

Ownership tidak penting

PT Trisaka Cakra Buana tergabung dalam korporasi perusahaan bernama Aditya Group, sebuah kelompok perusahaan yang telah berpengalaman selama 30 tahun dalam bisnis jasa transportasi. Bergabungnya Trisaka merupakan upaya perusahaan untuk melakukan pengembangan dengan cara bersinergi dengan sesama anak perusahaan yang tergabung di dalamnya. Tujuannya tak lain untuk mengembangkan perusahaan secara bersama, seperti saling berbagi informasi dan membantu termasuk dalam pemasaran.

Hal ini sejalan dengan pemikiran Trisaka yang memang tidak terlalu mementingkan *ownership* dalam membangun perusahaan. "Bagi saya tidak terlalu penting, yang penting kekuatan manajemen bisnis. Kita tak harus melakukan investasi aset, cukuplah melakukan kerja sama dengan perusahaan yang memiliki aset yang dibutuhkan. Selebihnya bagi hasil keuntungan. *Ownership* justru akan membuat persaingan bisnis tidak sehat karena bisnis berjalan syarat kepentingan sendiri bukan bersama," kata Santoso.

Keputusan untuk lebih memilih membangun perusahaan dengan metode bisnis *sharing* berkaca dari pengalaman Santoso bekerja selama 20 tahun di perusahaan bidang yang sama. Dalam kurun waktu tersebut, modal utama paling penting dalam membangun perusahaan ialah jejaring bisnis. Oleh karena itu, modal jejaring bisnis yang ia peroleh selama berpuluh tahun itu turut mempermudah Trisaka mendapat kepercayaan dari banyak perusahaan untuk dilayani. "Saya melayani pelanggan layaknya teman sendiri dan memang beberapa dari pelanggan saya adalah teman. Modal kepercayaan itu saya jaga betul, sebab pekerjaan dan bisnis yang saya jalani adalah bagian dari dedikasi," ujarnya.

Meski telah memiliki jejaring bisnis cukup luas, Trisaka tetap mengorganisir pasar guna menciptakan pasar-pasar baru terutama proyek-proyek kemitraan dengan perusahaan logistik global. Dikarenakan Trisaka sepenuhnya menyadari tantangan dalam bisnis jasa terutama angkutan barang

ialah makin ketatnya persaingan. Banyak dari pesaing lain yang mengintensifkan kekuatan aset yang dimiliki, pasar, dan strategi bisnisnya.

Oleh karena itu, langkah yang dilakukan Trisaka ialah memastikan tingkat keunggulan yang telah dicapai perusahaan, caranya membandingkan dengan keunggulan pesaing lain. "Hal ini adalah alasan lain mengapa, untuk aspek-aspek tertentu perlu diperhatikan. Kita tidak harus meniru tapi lebih tepatnya membedakan diri dari pesaing kita. Hal yang paling penting salah satunya memiliki armada jumlah yang memadai dan andal," tutur Santoso.

Terkait rencana bisnis ke depan, Santoso mengatakan, terus terang dirinya berada di persimpangan. Apakah akan menambah aset atau cukup dengan kerja sama bisnis? "Sekarang yang paling ideal saat ini adalah melakukan kerja sama karena lebih efisien. Prinsip saya saat ini tidak memerlukan *ownership*. Jadi fokus saya lebih kepada manajemen bisnis," tutupnya.



Penerapan GPS Tracking oleh PT Trisaka Cakra Buana guna memonitoring truk armada yang beroperasi



Jenis kendaraan yang direntalkan dan menjadi andalan Triska adalah Big Mama. Big Mama merupakan truk dengan kapasitas lebih besar dua kali lipat ketimbang truk box dan memiliki kemudahan dalam bongkar muat.



Liana Trisnawati

Sukses Berkat Visualisasikan Masa Depan.

Teks: Citra D. Vresti Trisna Foto: Pebri Santoso

Bagi sebagian orang, merencanakan masa depan, terutama karier, adalah hal yang lumrah. Tapi, bagi Liana Trisnawati (47), President Director PT Terminal Borneo Indonesia, merencanakan masa depan, menuliskan rencana itu seraya memvisualisasikan disertai usaha dan doa adalah kunci hidup yang mengantarnya di tangga kesuksesan. Menjadi pengusaha adalah impian Liana sejak kecil. Untuk mewujudkan impian tersebut, Liana terus memacu diri dengan berusaha keras membangun jaringan, banyak belajar, berani mencoba, dan berdoa.

Kesuksesan yang dicapai Liana bukan karena ia terlahir di lingkungan atau keluarga kaya. Keinginan yang kuat untuk menjadi pengusaha sukses memotivasinya untuk terus berusaha dan berdoa. Untuk mewujudkan impiannya, ibu empat anak ini memulai usahanya dari bawah dan bahkan sempat meniti karier dengan bekerja di Bank Niaga selepas SMA pada tahun 1989.



”Bila seseorang punya keinginan pasti akan belajar untuk punya jaringan. Pada awalnya saya juga tidak punya apa-apa, baik pengetahuan dan modal. Hal ini membuat saya mencoba belajar. Apalagi dunia teknologi saat ini sudah cukup membantu saya mendapat informasi yang saya butuhkan. Untuk belajar pun relatif mudah, karena sekarang tidak harus baca buku dan sudah ada gadget. Jadi, saat sedang macet di jalan, saya bisa belajar,” tutur Liana.

Perempuan yang saat ini juga menjabat sebagai Sekjen ABUPI (Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia) ini mengaku banyak belajar tentang transportasi dan logistik dengan aktif di beberapa organisasi. Interaksi dengan anggota organisasi membuatnya jadi mudah mendapat informasi kapan saja dengan menghubungi rekan-rekannya sesama anggota. Karena bagi Liana, kesuksesan tidak mungkin didapat tanpa adanya kesiapan mental, jaringan, dan memahami ilmu dari bisnis yang digeluti.

Selain mendapat banyak pelajaran di bidang transportasi dan logistik, Liana mengaku bila interaksinya dengan lingkungan yang didominasi para pria mengajarkannya untuk dapat berpikir logis. "Berinteraksi dengan para pria, terutama dalam hal bisnis, bisa dilakukan kapan saja. Kalau dengan perempuan harus menunggu *mood*-nya enak. Kalau perempuan sedang tidak *mood*, situasi akan berubah tidak menyenangkan. Kalau dengan para pria lebih saklek," ujarnya.

Perjalanan kesuksesan Liana juga tidak lepas dari kegagalan. Ia mengaku juga pernah menghadapi kegagalan. Namun, bagi dia, kegagalan tidak pernah membuatnya berhenti melakukan sosialisasi, berdoa, dan berpikir positif. "Saya sering bertemu dengan investor yang tidak jujur. Hal ini saya sikapi dengan hati-hati. Saya pun juga mengalami banyak kendala dalam bidang yang saya geluti, terutama untuk dapat mengoperasikan pelabuhan pemerintah. Harapan saya, pemerintah mendukung dan memberikan kesempatan kepada BUP (Badan Usaha Pelabuhan) swasta untuk terlibat dalam mengelola pelabuhan milik pemerintah," paparnya.

Peluang di Bidang Pelabuhan

Ketertarikan dan keseriusan Liana pada bidang kepelabuhanan berawal pada saat ia memiliki PMA yang bergerak di *coal floating terminal* atau pelabuhan khusus. Dari sinilah Liana mengaku mulai belajar mengurus izin sendiri hingga akhirnya mendapat izin dari pemerintah untuk mengelola pelabuhan sendiri. Selain itu, ketertarikannya dalam bidang pelabuhan didasari karena melihat tingginya perhatian pemerintah dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia baik darat atau pun laut. Hal inilah yang



Liana Trisnawati, Secretary General ABUPI

membuat dia melihat potensi bisnis pelabuhan sangat menjanjikan dibandingkan di sektor lain.

"Saya melihat usaha di bidang pelabuhan sebagai sebuah peluang. Selain itu, awalnya saya juga ingin memiliki pelabuhan sendiri yang ternyata tidak mudah karena prosesnya panjang. Investasinya juga besar dan memiliki risiko yang tinggi. Jadi, untuk membangun pelabuhan umum itu tidak mudah karena harus bersaing dengan Pelindo," papar perempuan yang juga aktif di Kadin sebagai Komite Kemitraan Strategis Konstruksi dan Infrastruktur.

Bagi Liana, di tengah himpitan kondisi perekonomian global dan nasional yang tidak stabil, ia mengaku telah memiliki strategi tersendiri untuk menghindari kegagalan. Karena, menurut dia, sebagai seorang pengusaha harus memiliki beberapa opsi dalam hal bisnis sebagai cadangan agar tidak tergantung di satu tempat. "Saya sebenarnya orang komunikasi. Saya punya perusahaan di dunia *marketing communication*. Di dunia kreatif, semuanya bisa dilakukan. Saya juga punya perusahaan di bidang energi, khususnya penghematan energi," katanya.

Selain sukses di bidang pelabuhan, alumnus Universitas Trisakti ini juga meraih kesuksesan di bidang yang lain. Terbukti, kesuksesannya di berbagai bidang tersebut mendapat pengakuan dari berbagai pihak. "Pada tahun 2016 ini saya mendapat penghargaan *ASEAN Women Entrepreneur* untuk kategori pengusaha perempuan se-ASEAN. Sebelumnya saya juga mendapat Anugerah Perempuan Indonesia 2015 dari Kementerian Perempuan," ungkapnya.

Meski demikian, untuk menghilangkan kejenuhan di tengah aktivitasnya berbisnis, Liana juga menyempatkan diri untuk aktif di komunitas perempuan Iwapi (Ikatan Wanita Pengusaha Perempuan Indonesia). Selain itu, Liana juga masih meluangkan waktunya untuk melakoni hobinya berolahraga. "Kebetulan saya senang *gym* dan juga berenang. Tapi untuk berenang, saya lakukan itu di rumah. Saya juga punya banyak teman untuk bersosialisasi, jadi tidak ada waktu untuk jenuh," tuturnya.

Merencanakan Masa Depan

Bagi Liana, untuk menjadi seorang yang sukses, seseorang harus punya rencana ke depan, baik yang menyangkut tujuan dan kapan harus direalisasikan. Bahkan rencana yang sudah disusun tersebut, kata Liana, harus dituliskan di kertas, divisualisasikan dan dimintakan kepada Allah. Sehingga bagi Liana, kesuksesan yang ia raih saat ini bukan sesuatu yang mengherankan baginya. Karena, menurut dia, sejak dulu ia telah memvisualisasikan rencana masa depannya dan mencoba meraih semua yang telah ia visualisasikan.

Liana tidak hanya memvisualisasikan masa depannya tanpa modal yang keyakinan yang kuat dan usaha. Sedangkan keyakinan untuk sukses ia dapatkan dengan jalan meminta kepada Tuhan. "Saya membayangkan suatu hari saya menjadi pengusaha di dunia logistik, di pelabuhan, dan bisa membantu perekonomian daerah. Saya percaya kalau uang itu titipan dan kalau Allah sudah berkehendak maka jadilah," ujarnya.

Meski kesuksesan usaha telah ia kantongi, Liana mengaku masih ingin mewujudkan impiannya untuk memiliki pelabuhan dan tidak sekadar mengelola. Ia menargetkan dalam waktu tiga tahun ke depan, ia sudah harus dapat memiliki pelabuhan sendiri. "Saya sudah membidik dan punya rencana untuk memiliki pelabuhan. Pelabuhan itu tidak hanya di darat, tapi ada juga yang di tengah laut namanya STS (*Ship to Ship*), jadi ingin punya pelabuhan di tengah laut di Jawa, Sumatera, Sulawesi, dan Kalimantan," harapnya.

Selain itu, harapan lainnya sebagai seorang ibu, ia mengaku ingin anak-anaknya dapat meneruskan usaha yang telah dirintisnya selama bertahun-tahun. Meski demikian, ia dan suaminya memutuskan untuk memberikan keleluasaan pada anak-anaknya untuk merencanakan masa depannya. "Anak-anak saya masih terlalu muda untuk bisa langsung memegang perusahaan. Mereka harus mempunyai jam terbang. Mereka harus banyak belajar kepada orang lain, karena mereka sudah terlalu lama belajar dengan orangtuanya," kata Liana.

MASUK
GRATIS

KONTES AKBAR MODIFIKASI TRUK

KAMT 24-25 September KAYUSUPER 2016

Stadion Maguwoharjo Sleman **JOGJA**

 **KING OF KAMT 2016**

1ST RUNNER UP - 2ND RUNNER UP - SUPERBEST KATEGORI
KATEGORI

- SUPERBEST KAYUSUPER
- SUPERBEST EKSTERIOR
- SUPERBEST AUDIO
- SUPERBEST INTERIOR
- SUPERBEST LIGHTING
- SUPERBEST SENI LUKIS
- SUPERBEST SENI STIKER
- SUPERBEST EKSTRIM
- SUPERBEST CAT DAN WARNA
- SUPERBEST MODIFIKASI HINO
- SUPERBEST PILIHAN PENGUNJUNG
- SUPERBEST SOSIAL MEDIA



TOTAL HADIAH 150 JUTA
PIALA BERGILIR GRAND PRIZE DOOR PRIZE

Dimeriahkan oleh
ARTIS IBUKOTA
TOP 40 BAND MODERN DANCE

TRUCK
EXPO

LOMBA
FOTOGRAFI

FOOD
TRUCK

LOMBA LUKIS
miniatur truk

PENYELENGGARA



DISPONSORI OLEH



GoAheadPeople.com



DIDUKUNG OLEH



MEDIA PARTNER
TRUCKMAGZ

Informasi lebih lanjut hubungi :

Sekretariat KAMT 2016 : JOGJA GALLERY
Jalan Pekapalan No. 7 Alun-alun Utara, Yogyakarta

ANDRIN MEILANA (08118253843)
HERRY IRMAYESI (08119591248)

SANDRI MURYA (08119591270)
USEP SOFYAN (08119591256)

PEMBELIAN KAYUSUPER
**DISCOUNT
UP TO 50%**
* selama acara berlangsung



LAMILUX ANTIBAC

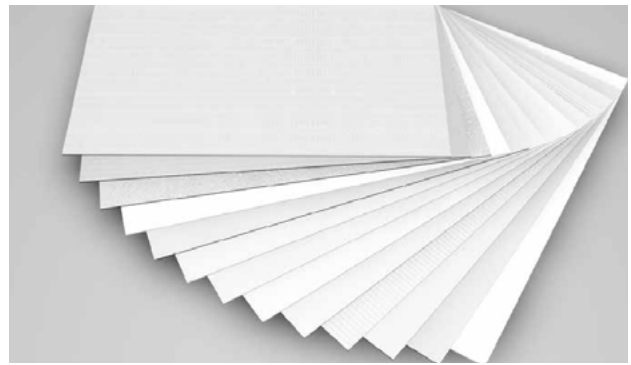
TINGKATKAN STANDAR KEBERSIHAN

Teks : Abdul Wachid Foto : Dok. PT Sammitr Motor Indonesia

Kesadaran terhadap standar kebersihan dalam sistem rantai pasok belakangan semakin meningkat di kalangan pebisnis angkutan barang. Hal ini sangat dipengaruhi oleh tuntutan pemilik barang yang didominasi industri makanan, dikarenakan kebersihan merupakan syarat utama dalam menjaga mutu produk. Di sisi lain, munculnya sistem rantai pasok halal yang mulai diterapkan oleh beberapa pebisnis angkutan barang memberi bukti lainnya.

Sejauh ini dalam proses distribusi transporter masih menggunakan kendaraan boks berbahan aluminium atau baja. Meski telah dilakukan pembersihan dengan menggunakan cairan kimia seperti disinfektan, kebersihan di dalam boks belum sepenuhnya terjamin. "Kami sadar dalam menjaga standar kebersihannya transporter seringkali mengalami kendala. Oleh karena itu butuh penanganan khusus untuk mengatasinya secara efektif," jelas Oskar Tedyjono, *Project Manager* PT Sammitr Motor Indonesia.

PT Sammitr Motor Indonesia merupakan perusahaan distributor asal Thailand yang mensuplai material dan komponen karoseri di beberapa perusahaan karoseri Indonesia. Perusahaan yang belum genap dua tahun di Indonesia ini juga menjadi distributor Lamilux AntiBac, sebuah lapisan berbahan khusus yang berfungsi melindungi muatan dari bakteri. Lamilux antibakteri terbuat dari karbon dan fiberglass yang diperkuat komposit merupakan penemuan



inovatif guna mengatasi kendala yang dialami pebisnis logistik.

Produk inovatif ini dapat dipasang di dalam boks untuk melapisi dinding, atap, dan lantai boks. Tanpa perlu ditambahkan cairan tertentu Lamilux AntiBac telah mampu melindungi barang dari bakteri merugikan. Jangka waktu pemakaian Lamilux AntiBac bisa digunakan hingga 55 tahun, dengan catatan suhu udara terjaga di bawah 40 derajat Celcius. Perawatan Lamilux AntiBac cukup dibersihkan dengan air, disarankan menghindari menggunakan alkohol atau cairan kimia lainnya. Penggunaan Lamilux juga dapat diplikasikan di gudang khusus

seperti *food storage* dan *cold storage*.

Lamilux AntiBac telah melewati serangkaian uji laboratorium salah satunya oleh TÜV Süd Deutschland dan Rent a Scientist, lembaga mikrobiologi asal Jerman, serta telah memperoleh sertifikasi. Dalam uji laboratorium tersebut produk yang telah banyak digunakan di kawasan Eropa ini mampu membunuh 99 persen bakteri. Produk ini telah melewati beragam proyek penelitian selama tiga tahun dan perusahaan telah berkolaborasi dengan banyak ilmuwan dan profesional kesehatan.

"Sebagai produk yang mampu memberi proteksi dari bakteri, Lamilux AntiBac cukup prospektif bagi pasar *halal supply chain*. Terbuat dari bahan

yang ringan, Lamilux AntiBac sangat menguntungkan sebab tidak menambah beban signifikan pada kendaraan," pungkas Oskar.



OSKAR TEDYJONO

Project Manager PT
Sammitr Motor Indonesia

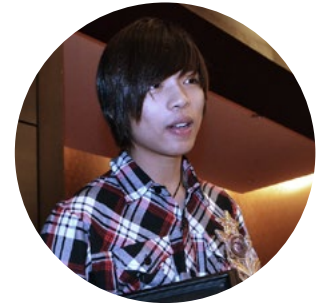


BOMAC FORKLIFT

Berikan Garansi Tiga Tahun

Teks: Citra D. Vresti Trisna, Abdul

Foto : Pebri Santoso



Silvanus
Manager Marketing PT Indotara Persada

PT Indotara selaku agen tunggal produk *forklift* Bomac kembali menghadirkan produk *forklift* berkualitas dengan harga murah untuk *customer* di Industri *warehouse*. Bomac *forklift* merupakan produk Taiwan yang memiliki desain, fitur, kekuatan, dan berteknologi canggih. Produk ini juga didesain agar mudah dioperasikan oleh operator sehingga membantu kelancaran kerja dan meningkatkan produktivitas pelanggan. Selain itu, produk ini juga memberikan garansi mesin hingga tiga tahun.

Keunggulan lain dari produk ini adalah dari segi harga yang terjangkau, karena harganya bisa separuh dari produk *forklift* Eropa. Keunggulan inilah yang menjadikan produk Bomac menjadi pilihan tepat bagi konsumen untuk berinvestasi. "Terkait dukungan produk, kami tidak berdiri sendiri. Karena dari pihak *principal* pun juga mendukung segala kebutuhan kami sebagai agen sehingga tidak ada kebutuhan pelanggan yang tidak dipenuhi," kata Silvanus, *Marketing Manager* PT Indotara.

Menurut Silvanus, desain *forklift* Bomac telah disesuaikan dengan konsumen di Indonesia yang sangat berorientasi pada harga. Meski harga

produk ini sangat murah, namun didesain dengan baik agar tidak mudah rusak. Karena, menurut dia, tipikal operator alat berat di Eropa berbeda dengan operator Indonesia yang kerap tidak menaati peraturan dari pabrikan sehingga membuat *forklift* cepat rusak. Sehingga untuk mendesain *forklift* yang sesuai dengan operator di Indonesia adalah yang memiliki mesin kuat dan mudah diperbaiki.

"Kalau di Eropa para operatornya taat dengan prosedur, baik untuk memanaskan mesin, memarkir barang, dll. Kalau orang kita tidak taat dan ketidaktaatan ini di luar kontrol pembuat. Satu-satunya cara adalah membuat barang yang cocok dengan pengguna di Indonesia," tutur Silvanus.

Keunggulan lain dari produk alat berat Bomac adalah menggunakan mesin sendiri. Karena, menurut Silvanus, produk *forklift* lain banyak yang menggunakan mesin dari produk lain. Hal ini membuat harga produk Bomac bisa lebih bersaing dibandingkan produk lainnya. Selain itu, mesin dari Bomac terbukti lebih bandel karena menggunakan bahan bakar diesel, serta lebih tahan lama.

Produk ini sangat cocok digunakan di luar gudang dan gudang,

pabrik, pelabuhan. Sedangkan dari segi kapasitas, produk ini memiliki beberapa varian yakni tiga, lima, dan tujuh ton. Namun, menurut Silvanus, kapasitas yang paling banyak dicari adalah yang berdaya angkut tiga ton. Selain harga unit yang terjangkau dan performa mesin yang andal, produk Bomac juga didukung dengan paket purnajual yang baik. Karena, untuk kelas pendatang baru, produk ini berani memberi garansi mesin tiga tahun. Kemudian, produk ini juga menawarkan *free maintenance* gratis empat kali. "Jadi kami datangi pelanggan dan benahi unit mereka, sehingga setiap 350 jam kami rawat sebanyak empat kali khusus untuk pelanggan di wilayah Jabodetabek," ujarnya.

"Bomex ini kami berani garansi lama. Karena kami yakin barang ini bagus. Kalau tidak bagus, kami tidak akan berani. Sedangkan untuk merek lain paling lama satu tahun. Kami percaya diri karena ketersediaan suku cadang cukup serta ada gudang suku cadang. Teknisi kami berpengalaman. Kami dari bagian penjualan juga ada instruksi untuk mengingatkan pelanggan terkait waktu servis karena terkadang mereka sibuk dan tidak sempat, kami mengingatkan waktu servis. Kami menjaga produk



Bagian Forklift Komponen Bomac Forklift

pelanggan jangan sampai ada masalah," paparnya.

Silvanus menambahkan, agar produk ini dapat bekerja dengan baik, pelanggan harus rutin melakukan penggantian *oil filter*, *fuel filter*, dan *air filter*. Sedangkan untuk kampas kopling, pengantiannya sesuai dengan pemakaian. Untuk mengantisipasi hal ini, tim *marketing* Indotara selalu mengingatkan pelanggan agar tidak lupa melakukan perawatan *forklift*. Karena, lanjut Silvanus, biasanya pelanggan terlalu sibuk dan lupa mengganti oli dan pelanggan mereka merasa senang karena selalu diingatkan.

"Untuk meminimalisasi kerusakan, kami juga memberikan edukasi kepada pelanggan terkait pemakaian produk yang benar. Karena kerusakan sebuah produk itu sangat bergantung dari pemakaian. Tapi untuk pemakaian di lapangan kami tidak bisa mengontrol. Kalau misalnya *forklift* untuk kapasitas tiga ton, tapi dipakai untuk mengangkat empat ton dan lima ton, maka akan rusak. Jadi kebiasaan dari pelanggan itu sangat menentukan sehingga kapasitas itu harus disesuaikan," imbuhnya.

Dari sisi penjualan, Silvanus mengatakan, penjualan produk Bomac terus mengalami peningkatan. Bahkan di tengah kondisi krisis, penjualan produk Bomac pada tahun 2015-2016 mengalami peningkatan hingga 20%. Menurut Silvanus, di tengah kondisi krisis keuangan, umumnya pelanggan mencari *forklift* dengan harga yang lebih murah namun dengan kualitas yang prima. "Pertimbangan utama pelanggan alat berat saat ini adalah yang memiliki harga murah, garansi tinggi, dan ketersediaan suku cadang. Selain itu, yang jadi pertimbangan lainnya adalah ketersediaan unit. Jadi kalau mereka pesan hari ini bisa langsung ada," terangnya.

Karena tergolong produk baru di Indonesia, Silvanus mengaku tidak ingin bersaing langsung dengan merek lama dan yang sudah besar. Prioritasnya saat ini adalah untuk mencari pelanggan yang tidak mementingkan merek tapi yang membutuhkan kualitas. "Di sinilah pasar kami. *Target market* kami ke industri pergudangan, kami juga masuk di tender pemerintah apalagi untuk Indonesia timur, potensi pasar kami masih sangat besar," katanya.



TUKANG KOREK PASIR

di Tambang Pasir Kuningan Jawa Barat

Teks dan Foto:

Ketika matahari mulai terbit, truk-truk pengangkut pasir mulai berdatangan menuju titik tambang pasir yang berada di Desa Datar, Kecamatan Cidahu, Kabupaten Kuningan. Tambang pasir ini diambil oleh pekerja dengan berbagai truk di daerah Cirebon, Brebes, Majalengka guna untuk memenuhi kebutuhan ketersediaan pasir di daerah tersebut. Sampainya di lokasi pasir truk mulai menunggu antrian pengisian pasir yang akan dilakukan oleh *excavator*.

Menariknya ketika *excavator* sedang melakukan pengisian pasir ke truk, datanglah beberapa orang yang naik menuju truk dan melakukan perapian pasir yang berada di bak truk tersebut. Mereka ini disebut *tukang ngorek pasir* yang pekerjaannya merapikan pasir ketika truk diisi pasir. Mereka adalah warga sekitar tambang pasir yang ikut menggantungkan hidupnya di tempat ini, mereka dibayar dengan upah Rp 20.000 untuk satu orang dalam setiap satu truk. Upah mereka didapat dari sopir truk yang telah melakukan pengisian pasir di tambang pasir tersebut. Mereka melakukan pekerjaan ini bergantian satu sama lain dengan nomor urutan. "Jadi biar adil pembagiannya," ujar Udin, salah satu tukang korek pasir.

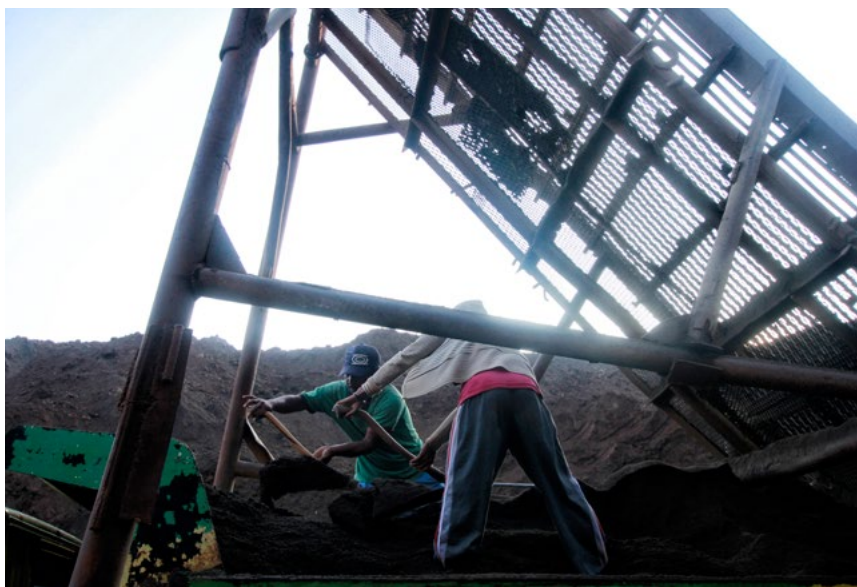




Kawasan tambang pasir di Kabupaten Kuningan



Pagi hari menjelang truk-truk pasir ini mulai menuju titik lokasi tambang pasir.



Pekerja meratakan pasir di atas bak truk

TUKANG KOREK PASIR DI TAMBANG PASIR KUNINGAN JAWA BARAT



Sesampainya di lokasi truk-truk mulai menunggu antrian pengisian pasir.



Para pekerja ngorek pasir yang sedang menunggu giliran.



TUKANG KOREK PASIR DI TAMBANG PASIR KUNINGAN JAWA BARAT





Setelah mendapat giliran, mereka pun melakukan pekerjaannya dengan merapikan pasir-pasir yang sedang diisi oleh excavator.



◀ Setelah selesai, mereka memasang terpal untuk menutup bak truk supaya ketika dibawa sampai tempat tujuan pasirnya tidak tumpah di jalan.



PERAWATAN MOBIL CRANE

Teks: Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi



Yuslik
Head of Maintenance Department
PT Hume Sakti Indonesia

Kendaraan konstruksi diciptakan semakin aman dan berfungsi maksimal. Sebagian besar kalangan industri modern memilih menggunakan mobile crane untuk memindahkan barang-barang di area terbatas. Selain itu, dalam segi perawatan juga lebih mudah dibanding crane besar yang biasa ada di area konstruksi. Mobile crane, menurut Yuslik Head of Maintenance Department PT Hume Sakti Indonesia, adalah crane yang berada di atas truk sehingga pergerakannya lebih bebas dan dapat langsung dibawa ke lokasi kerja tanpa harus menggunakan trailer pengangkut. Saat bekerja, mobile crane merenggangkan kaki guna menjaga kendaraan tetap seimbang.

Pemeliharaan praktis *mobile crane* dibagi menjadi dua, yaitu perawatan rutin dan periodik. Yuslik menjelaskan, pemeriksaan rutin yaitu perawatan dengan interval setiap hari sampai bulanan. Inspeksi ini biasanya dilakukan pada awal setiap *shift* oleh operator dengan berjalan di sekitar *crane* mencari masalah yang bisa dilihat langsung dengan mata. Karena komponen memiliki pengaruh langsung pada keselamatan *crane* dan statusnya dapat berubah dari hari ke hari, pemeriksaan harian wajib dilakukan. "Saat truk *crane* digunakan, amati setiap kemungkinan kerusakan yang muncul sehingga kecelakaan kerja bisa dicegah sedini mungkin," katanya.

Guna menentukan kapan *crane* aman untuk beroperasi, inspeksi harian harus dilakukan pada awal setiap *shift*. Inspeksi tersebut mencakup:

1. Periksa seluruh komponen yang bergerak. Pastikan fungsi hidrolis dan kinerja lainnya normal.
2. Periksa secara visual setiap komponen dari *crane* yang digunakan dalam fungsi mengangkat, mengayun, atau menurunkan beban.
3. Periksa semua *wiring* yang menghubungkan perangkat.
4. Periksa rotasi bebas dalam semua keadaan.
5. Periksa secara visual *boom* atau *jib* dalam hal sudut tegak lurus. "Biasanya tampak seperti retak atau bengkok. Jika menemukan korosi, perhatikan dengan seksama itu sekadar retak atau cat yang mengelupas. Bisa juga ini indikasi *crane* yang sudah dipakai lama.

Jangan mencoba untuk meluruskan komponen *crane* dengan memalu atau memanaskan. Suku cadang yang rusak harus diganti karena hal itu terikat prosedur dan persetujuan pabrikan," katanya.

6. Periksa kondisi ban dan tekanan angin yang tepat.
7. Periksa derek secara visual dari kebocoran perangkat pendukung hidrolis.
8. Periksa secara visual bahwa mesin dan perangkat mendapat pelumasan yang tepat. Periksa juga bahan bakar, oli, *coolant*, dan cairan di bak *reservoir*, semua selalu dalam jumlah yang tepat.
9. Periksa bahwa *crane* dilengkapi dengan alat pemadam kebakaran yang berfungsi dan operator memahami cara penggunaannya.
10. Periksa konektor-konektor yang ada dari retak las, baut longgar atau hilang.
12. Ketika memeriksa *outrigger* (kaki penyangga) pastikan bahwa tidak ada bagian yang terdistorsi. Periksa juga mekanismenya tidak terhambat dan lancar.
13. Periksa semua rem dan kopling.
14. Selalu periksa *boom* dan alat bantu operator lain, seperti perangkat *anti-two block* (ATB) dan *load moment indicator* (LMI).
15. Saat mesin berjalan, periksa panel indikator dan lampu peringatan.
16. Periksa setiap kaca dari retak atau sesuatu yang dapat memengaruhi pandangan operator.



Inspeksi kedua bersifat periodik, ini bisa dilakukan untuk interval perawatan periode dari sebulan sampai 12 bulan. Prosedur ini untuk mengetahui perlunya perbaikan atau penggantian komponen serta menjaga mesin dalam kondisi operasional yang baik. "Sebenarnya beberapa item sudah masuk dalam inspeksi harian namun tidak terbatas pada kerusakan struktural, kelebihan beban, hidrolik atau *seal* yang bocor," ujar Yuslik.

Berikut pemeriksaan yang harus dilakukan.

1. Pemeriksaan seluruh *crane* untuk kerusakan struktural. Hati-hati ketika memeriksa distorsi atau retak pada tiang *boom*.
2. Periksa semua koneksi pada *boom* semua jenis keretakan.
3. Periksa apakah ada bagian yang berkarat pada struktur penahan beban. Laporan inspeksi periodik harap disimpan dalam *file* tersendiri.
4. Periksa bagian yang retak terutama pin, bantalan, poros, rol hook, dan kepala pengait.
5. Periksa penggunaan tuas seperti rem dan kopling.
6. Periksa semua indikator, termasuk beban, sudut *booming* dan kalibrasi.
7. Periksa semua instalasi listrik.
8. Periksa gigi *sprocket drive* atau rantai pendukung *crane*.
9. Periksa penyeimbang *crane*.
10. Periksa semua pendukung hidrolik dan selang pneumatik, *fitting*, dan *pipeline*. Apa saja kerusakan sistem akan dijadikan dasar saat pemeriksaan lebih lanjut jika terjadi kecelakaan:
 - a. Deformasi abnormal dari selang hidrolik, termasuk pembesaran atau mengerut.
 - b. Kebocoran pada sambungan yang tidak dapat dihilangkan dengan pengetatan. Jika ada indikasi keausan yang bisa mengurangi tekanan tetap dilakukan pemeriksaan lebih lanjut dengan tetap mempertahankan kemampuan selang atau tabung.

"Kondisi seperti itu harus melakukan tindakan preventif dengan mematikan mesin dan menurunkan mekanik untuk memeriksa lebih lanjut," tambahnya.

Ketika merencanakan dan melaksanakan kegiatan perawatan pada *mobile crane* tidak boleh dilupakan bahwa kendaraan ini juga melewati jalan umum. Untuk itu perlu diperiksa juga kondisi sasis, rem, suspensi, kemudi, lampu, dan roda. Karena itu semua memiliki dampak yang signifikan terhadap keselamatan pengguna jalan lainnya. *Mobile crane* memiliki potensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas jika tidak mengikuti rekomendasi yang ditetapkan dalam buku manual.

Khusus untuk perawatan ini biasanya diatur berdasarkan pada lama mesin bekerja dan jarak yang ditempuh, di mana parameter tercapai untuk menentukan kebutuhan perawatan.

Kerusakan pada sistem *mobile crane* yang dibiarkan dapat mengakibatkan operator dan pengguna jalan lainnya berisiko dari masalah-masalah seperti:

- Sistem rem yang buruk, mengarah ke perubahan jarak pengereman dan ketidakmampuan untuk berhenti pada waktunya.
- Kurangnya tapak ban yang mengarah ke perubahan jarak pengereman.
- Kebocoran oli hidrolik dari sistem suspensi yang mengarah ke traksi permukaan jalan dan kehilangan kontrol kendaraan.
- Kerusakan pada sistem kemudi menyebabkan hilangnya kontrol *crane*.
- Konsleting pada sistem kelistrikan lampu yang mengarah ke operator tidak bisa melihat dengan jelas jalan dan area sekitar serta pengguna jalan lain tidak bisa melihat keberadaan *crane*.
- Kerusakan pada sistem kaki penyangga dan onderdil lain yang berpotensi longgar mengakibatkan kendaraan bisa limbung saat bekerja.



Hendro Prasetyo, *Senior Regional Sales East Java-Bali-Nusra* PT Jimac Perkasa mengatakan, informasi yang diberikan oleh produsen *mobile crane* akan menjadi sumber instruksi dan spesifikasi saat melakukan perawatan. Dalam petunjuk tersebut akan ada beberapa arahan perawatan untuk model derek khusus, serta dilengkapi dengan informasi teknis.

"Perawatan kendaraan harus dilakukan untuk memastikan bahwa kondisi teknis *up to date* dan relevan dengan *crane*," katanya. Terkadang buku manual tidak selalu lengkap untuk kasus-kasus spesifik. Maka dari itu kehadiran perwakilan produsen sangat berarti dalam penanganan masalah. Hendro juga menyarankan jika memang suatu perusahaan harus membeli *mobile crane* bekas dipastikan buku manualnya juga disertakan untuk mengurangi kendala penanganan di kemudian hari. Beberapa manual *mobile crane* dan informasi bisa diunduh dari situs resmi pabrikan.

Penyimpanan Suku Cadang

Suku cadang harus disimpan dalam tempat yang kering dan aman untuk meminimalkan kerusakan dan kerugian. "Beberapa bentuk *storage* memiliki fungsi yang berbeda, pastikan manajemen gudang cukup bagus sehingga mudah untuk diidentifikasi dengan nomor bagian dan nota pembelian. Identifikasi sangat bermanfaat untuk barang yang mirip dan dapat mengakibatkan kerusakan komponen jika menggunakan spesifikasi material atau dimensi yang berbeda. Misalnya, selang memiliki umur simpan terbatas dan ini harus diperhitungkan *storage system*," ulas Yuslik. Suku cadang dapat mewakili investasi modal yang cukup besar dan harus diperlakukan sebagai aset bisnis yang nyata. Jika suku cadang yang disimpan dengan sistem baik dan barang tidak salah tempat, saat dipakai suku cadang akan tetap tampak seperti baru.

The first
**Business to
Business (BtoB)
Exhibition** in
Auto Aftermarket
& Tuning Industry
in Indonesia



AutoPro INDONESIA

23-25 FEBRUARY 2017

Hall A,
Jakarta Convention Center
Indonesia

**Meet 6000+ key buyers from Indonesia,
Southeast Asia & Australia
and get the chance to use our
Innovative Business Matching Programme**

Also visit AutoPro Live Modz Show Off,
supported by NMAA

For more information, please contact:

Nine Events | Alfin Mulia Rahman

P : +62 21 29054091 ext.123 | E : alfin@nine-event.com

Organized by:

Media Partner:



TRUCKMAGZ

WWW.AUTOPROEXPO.COM

TRUCKMAGZ

SUBSCRIBE NOW!

FORM BERLANGGANAN

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____
 u.p./ DITUJUKAN : _____
 JABATAN : _____
 ALAMAT KIRIM : _____
 TELEPON/FAKS. : _____
 E-MAIL : _____
 PEMBAYARAN : Rp _____



Tunai

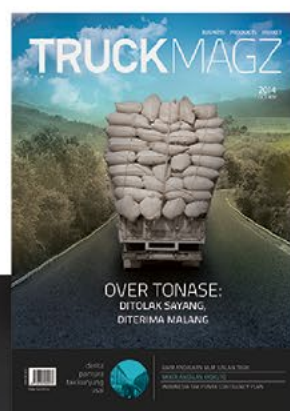


Transfer

Tanggal Pembayaran _____

Note: Mohon bukti transfer dilampirkan beserta formulir yang telah diisi ke email: info@arveo.co.id

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



BIAYA	1 TAHUN (12 EDISI)	6 BULAN (6 EDISI)
Iuran berlangganan	Rp 378.000	Rp 210.000
Ongkir wilayah Jawa *	Rp 200.000	Rp 100.000
Ongkir wilayah Luar Jawa *	Rp 240.000	Rp 120.000

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Ruko Niaga Sentosa Kav. 5, Jalan Letjend Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo
 Tlp. 031-85581699 | www.arveo.co.id



BIG MAMA TRAILER

BISA MUAT TIGA KALI LIPAT

Teks: Abdul Wachid | Foto: Pebri Santoso



Suliyono
Direktur
PT Prima Usaha Mitra Abadi

Perusahaan manufaktur seringkali mengeluhkan kerusakan barang yang dimilikinya saat proses distribusi dan bongkar-muat berlangsung. Ditambah biaya operasional distribusi dan gudang yang semakin membengkak akibat pihak transporter yang dipercaya tidak mampu memaksimalkan kapasitas muatan. Hal ini sangat dipengaruhi oleh kendaraan atau truk yang digunakan hanya mampu memuat barang kurang dari separuh kebutuhan distribusi dalam sekali pengiriman. Belakangan, muncul jenis truk yang disebut *big mama*, yang secara spesifikasi menyerupai *wing box*, hanya dimensi lebih besar karena menggunakan trailer dan memiliki *double deck* (dua lantai) di dalamnya.



PT Prima Usaha Mitra Abadi (Karoseri Putra) sedang melakukan pengerjaan karoseri tipe Big Mama terhadap salah satu perusahaan logistik.

Perusahaan manufaktur seringkali mengeluhkan kerusakan barang yang dimilikinya saat proses distribusi dan bongkar-muat berlangsung. Ditambah biaya operasional distribusi dan gudang yang semakin membengkak akibat pihak transporter yang dipercaya tidak mampu memaksimalkan kapasitas muatan. Hal ini sangat dipengaruhi oleh kendaraan atau truk yang digunakan hanya mampu memuat barang kurang dari separuh kebutuhan distribusi dalam sekali pengiriman. Belakangan, muncul jenis truk yang disebut *big mama*, yang secara spesifikasi menyerupai *wing box*, hanya dimensi lebih besar karena menggunakan trailer dan memiliki *double deck* (dua lantai) di dalamnya.

Adanya *double deck* dapat memaksimalkan muatan melebihi kapasitas daripada sebelumnya yang hanya menggunakan satu lantai. Jika menggunakan *wing box* ukuran tronton mampu memuat 18 palet, *big mama* bisa memuat hingga 56 palet. Jauh lebih efisien menggunakan *big*



Adanya double deck dapat memaksimalkan muatan melebihi kapasitas dari sebelumnya yang hanya menggunakan satu lantai.

mama, karena bisa menurunkan biaya operasional dan hemat waktu. Keberadaan *double deck* juga menghindari kerusakan terutama pada barang yang diletakkan paling bawah lantai. Sebab terdapat batas tinggi maksimal dalam menumpuk barang, terlebih karton yang ditumpuk tidak dirancang khusus untuk menahan beban berat.

"Sebenarnya bisa saja ditumpuk barang sampai sembilan tumpuk, tapi kemungkinan barang rusak yang diletakkan paling bawah juga besar. Sehingga penggunaan *big mama* bisa menekan kerusakan barang yang dimuat. Keuntungan lain, bongkar-muat lebih mudah dan cepat dikarenakan menggunakan palet dan *forklift*," ujar Suliyono, Direktur PT Prima Usaha Mitra Abadi (Karoseri Putra).

Material karoseri yang digunakan dalam memproduksi *big mama* ialah aluminium ekstrusi yang digunakan secara berlapis dilengkapi penguat di tengahnya. Penguat berbahan baja tersebut berfungsi memperkuat dinding karoseri dari benturan keras.

Sementara, guna menghindari kebocoran pada saat hujan, di atap dilengkapi talang air dan karet di sela-sela engsel. "Kami sebenarnya juga menyiapkan terpal untuk menghindari kebocoran. Tapi tanpa harus menggunakan terpal pun kemungkinan untuk mengalami kebocoran sangat kecil," terangnya.

Pengguna *big mama* sejauh ini masih sangat terbatas, hanya beberapa perusahaan terutama perusahaan logistik asing yang memelopori penggunaan *big mama*. Selain bisa diaplikasikan lewat model *wing box*, *big mama* juga bisa menggunakan *side curtain*, sejenis tirai khusus yang menggantikan dinding karoseri. Karoseri Putra telah memproduksi 15 unit *big mama*, dan akan memproduksi kembali sebanyak 30 unit. "Umumnya pengusaha *trucking* lain belum familiar dengan keberadaan *big mama*, jadi wajar belum banyak yang menggunakan. Tapi saya yakin, ke depan pengguna *big mama* akan meningkat karena jelas lebih efisien," kata Suliyono.



Maintenance Management Perusahaan Truk

Teks : Citra D. Vresti Trisna

Foto : Pebri Santoso

Penerapan *maintenance management* menjadi hal yang sangat penting bagi perusahaan angkutan barang. Karena, proses tersebut dapat memengaruhi pendapatan perusahaan, ketersediaan armada, dan kelayakan jalan. Pada perusahaan truk, proses *maintenance management* yang dilakukan meliputi *maintenance* untuk *fleet* dan pengelolaan *tyre management*. Meski demikian, dalam praktiknya, masing-masing perusahaan memiliki standar yang berbeda-beda dalam prosesnya dan tidak banyak perusahaan truk yang memiliki standar sebagaimana ATPM.

Dalam jangka pendek manfaat penerapan *manitenance management* adalah naiknya *image* perusahaan. *Customer* akan melihat tampilan *fleet* yang baik, kelancaran proses pengiriman barang karena tidak pernah mogok. Sedangkan manfaat jangka panjang yang akan diperoleh adalah meningkatnya *lifetime* atau usia pakai kendaraan. Selain itu, perusahaan juga akan mendapatkan efisiensi dari CPK (*Cost per Kilometers*) pada kendaraan atau dari sisi *tyre*.

Manfaat dari *maintenance management*

1. *Readyness* kendaraan akan terjamin karena armada siap digunakan kapan pun.
2. Meningkatnya *image* perusahaan, baik untuk kepentingan internal atau pun eksternal karena dengan *maintenance* yang baik, kendaraan tidak sering *breakdown* di jalan.
3. *Revenue* perusahaan akan meningkat karena utilisasi yang dihasilkan lebih baik.
4. Nilai jual kembali dari *fleet* yang *maintenance*-nya baik akan memberikan harga jual yang baik pula.

Menurut Sugi, proses *maintenance* berdampak langsung kepada biaya di dalam perusahaan. Dalam hal *maintenance* terdapat tiga fokus utama, yaitu servis reguler yang menyangkut penggantian oli atau yang biasa disebut dengan servis kecil dan servis besar. Sedangkan servis periodik adalah *maintenance* untuk *sparepart* yang sifatnya *fast moving*, seperti kampas rem dan plat kopling serta *overhaul maintenance*.

"Untuk *regular maintenance* menghitungnya dari 10.000-30.000

kilometer. Sedangkan *periodic maintenance* lebih jauh, seperti halnya plat kopling, berada di kisaran 100.000 kilometer. Sedangkan untuk rata-rata *overhaul* truk Jepang ada di kisaran 300.000-500.000 kilometer dan tergantung pemakaian dan perawatan. Jadi, semakin baik perawatan yang dilakukan, maka akan semakin efisien biaya," kata Sugi.

Sugi menambahkan, efisiensi biaya dalam konteks *maintenance management* ditentukan dalam hal pemilihan pelumas. Karena, menurut dia, banyak alternatif untuk pemilihan oli yang memiliki masa pakai yang lebih baik dengan berbagai pilihan harga. Apabila pemilihan oli tidak dipertimbangkan dengan baik, kata Sugi, akan membuat truk terlalu sering berganti oli dan makin sering keluar biaya *maintenance* untuk penggantian oli. Sedangkan untuk mendapatkan efisiensi *sparepart*, Sugi menyarankan untuk menggunakan produk orisinal.

"Kalau untuk efisiensi *sparepart* itu ada pada bagian pembelian di perusahaan melakukan negosiasi untuk mendapat harga murah ke penjual. Misal ada *sparepart* dengan

harga Rp 1 juta, ketika sudah dinego maka akan mendapat lebih murah. Karena baik-buruk *maintenance management* bergantung dari proses ini. Kalau mengambil barang KW, itu dampaknya pada *lifetime*. Produk KW memang murah, tapi ketika masanya habis maka akan banyak memakan waktu untuk bongkar," jelasnya.

Aspek-aspek penting dalam *maintenance*

1. Keberadaan *workshop* atau bengkel
2. *Manpower* tim *maintenance*
3. *Equipment workshop*.
4. *Planning* atau *scheduling* dalam *regular maintenance*.
5. *Preventive maintenance* dengan Rota A (*Daily Check*) dan Rota B (*Monthly Check*)

Sugi menuturkan, aspek terpenting dalam *maintenance management* adalah *scheduling* dalam *regular maintenance*. Bila sebuah perusahaan memiliki banyak armada, maka proses *scheduling* yang dilakukan harus di-*backup* melalui sistem. Melalui sistem inilah yang membantu perusahaan dalam menjadwalkan *maintenance* kendaraan dan melakukan penghitungan biaya yang dikeluarkan selama periode tertentu.



Sugi Purnoto

Direktur Lancar Jaya Logistik



Beberapa armada truk milik PT Lancar Jaya Logistik yang akan melakukan proses service .



Pengecekan kondisi ban truk oleh tim tire management PT Lancar Jaya Logistik



Pengoperasian sistem GPS Tracking yang telah diterapkan oleh PT Lancar Jaya Logistik

Standar Maintenance Management

Selama ini setiap perusahaan truk memiliki standar yang berbeda-beda dalam hal *maintenance management*. Keberhasilan proses *maintenance management*, kata Sugi, sangat dipengaruhi oleh kemampuan tim dalam mengelola. Sedangkan untuk proses *maintenance* kendaraan, prosesnya sama. Menurut Sugi, umumnya yang membedakan proses *maintenance management* di perusahaan truk ada di proses *scheduling*.

"Biasanya perusahaan yang masih kecil, mereka bisa melakukan *monitoring* biaya. Perusahaan kecil biasanya menggunakan *scheduling* manual. Selain itu, yang membedakan berikutnya adalah fasilitas bengkel. Ada perusahaan yang bengkelnya bagus dan tidak kalah dengan ATPM, ada juga yang sederhana dan sangat minim. Semua bergantung dari kemampuan masing-masing perusahaan," kata Sugi.

Terkait standar yang paling cocok dari proses *maintenance management*, Sugi menyarankan agar perusahaan mengikuti buku dari ATPM. Karena, di ATPM proses *maintenance* kendaraan lebih menyeluruh dan cermat. Meski standar *maintenance* yang dilakukan ATPM sudah bagus, Sugi menyarankan agar perusahaan truk juga menghitung jarak antara pangkalan truk dengan bengkel ATPM untuk mempertimbangkan masalah biaya. "Setelah masa pemeliharaan gratis selesai, proses *maintenance* dapat dikelola sendiri. Namun, proses ini tidak terstandar sebagaimana bengkel ATPM. Kalau di ATPM tahu apa saja yang harus dicek, ketika ada di 10.000 kilometer, komponen mana yang dicek itu bisa tahu," ungkap Sugi.

Meski *maintenance management* adalah proses untuk melakukan efisiensi biaya, namun, menurut Sugi, masalah yang sering muncul adalah kebocoran biaya. *Sparepart* yang seharusnya orisinal namun dalam praktiknya yang dipasang di kendaraan adalah *sparepart* KW. Untuk mengatasi masalah ini, Sugi menyarankan agar perusahaan memisahkan antara bagian pembelian dengan pihak yang memasang *sparepart* dan melakukan kontrol pada pemasangan.

Maintenance sendiri atau diserahkan ATPM?

Sugi mengaku, bila proses *maintenance management* yang diterapkan di perusahaannya tidak banyak membawa dampak peningkatan pendapatan. Dari proses *maintenance management* yang baik, sebuah perusahaan hanya mendapat keuntungan 2%-3% keuntungan dari total pendapatan. Karena, hal yang paling utama dari *maintenance management* adalah proses penggantian *sparepart* dan pembelian oli mesin. Sugi menyarankan, untuk mendapatkan efisiensi, perusahaan harus memahami untung-rugi mengelola sendiri proses *maintenance* kendaraan atau menggunakan pihak *outsourcing*.

"Dengan memahami keuntungan dan kerugian pengelolaan *maintenance* menggunakan pihak ketiga atau dikelola sendiri, perusahaan akan dapat memahami pola *maintenance* yang akan diterapkan guna menentukan standar layanan. Hal ini dilakukan agar perusahaan mampu mendapatkan *cost per kilometers* yang lebih akurat dan efisien," papar Sugi.

Keuntungan dan kerugian proses *maintenance* dikelola sendiri dan dikelola *outsourcing*

Keuntungan dikelola *outsourcing*:

1. Tim mekanik lebih andal karena terdidik dengan baik.
2. Peralatan *maintenance* lebih lengkap.
3. Cepat dalam pengadaan *sparepart original*.
4. Garansi *original sparepart*.
5. Harga *sparepart* lebih kompetitif.
6. Dapat lebih fokus ke *core business*-nya.
7. *Planning regular maintenance* lebih baik.
8. Penanganan *emergency maintenance* siap 24 jam.

Kerugian dikelola *outsourcing*:

1. Tidak ada alternatif penggunaan *part KW* atau *nonoriginal*.
2. *Serving* fokus di *engine maintenance* sehingga *part-part* yang lain sering kali membutuhkan waktu dalam perbaikannya.
3. Waktu penyelesaian perbaikan bergantung pada tim *outsourcing*.
4. Jika terjadi *rush maintenance*, tambahan mekanik sering terlambat.

Keuntungan dikelola sendiri:

1. *Skill* mekanik terbatas dan sering tidak *update* dengan teknologi terbaru.
2. Pemborosan biaya dan waktu untuk penyediaan stok *sparepart* dan sering tidak akurat sehingga tidak dapat digunakan.
3. Kontrol stok *sparepart* memerlukan tempat, sistem dan *manpower* khusus dalam pengelolaannya.
4. Biaya perlengkapan bengkel mahal.
5. Keaslian *sparepart* tidak dapat dipertanggungjawabkan dan membengkakkan biaya *maintenance*.

Keuntungan dikelola sendiri:

1. Fleksibel dalam pengelolaan *maintenance*-nya, pengelolaan kualitas, dan jenis *sparepart*.
2. Biaya *manpower* lebih efisien.
3. Skala prioritas pengerjaan dan moda pekerjaan seperti proses kanibalisasi *part* bisa dengan mudah untuk mempercepat proses perbaikan kendaraan.



INSA

Wujudkan Pelayaran Nasional Jadi Tuan Rumah di Negeri Sendiri

Teks : Citra D. Vresti Trisna
Foto : Pebri Santoso

Salah satu cara untuk menekan biaya logistik nasional adalah dengan memperbaiki sektor pelayaran. Selain itu, adanya kesadaran dari pengusaha perusahaan pelayaran nasional yang melihat sektor pelayaran memiliki peranan penting untuk menunjang perkembangan ekonomi nasional dan menegakkan kedaulatan negara. Kesadaran inilah yang kemudian melandasi pengusaha perusahaan pelayaran nasional membentuk organisasi sebagai wadah. Melalui organisasi ini anggota di dalamnya berusaha untuk mewujudkan iklim usaha pelayaran yang positif melalui pemberdayaan kegiatan usaha pelayaran niaga nasional.

Wakil Ketua Umum INSA, Darmansyah Tanamas mengatakan, perusahaan-perusahaan pelayaran swasta nasional sudah membentuk organisasi pada tahun 1953, yaitu PT Pelindo, PT Pemal, PT PPSS, PT PerIn, PT MPN, PT Sang Saka, PT Karimata, PT Kalimantan mendirikan UPPI (Unie Perusahaan Pelayaran Indonesia). Sedangkan pada tahun yang sama pula, beberapa perusahaan pelayaran, di antaranya PT Pepana, PT Bintang Maluku, PT Indonesia Fortune Llyod, PT MPS, PT Pedjaka, dan PT Nagah Berlian mendirikan organisasi yang diberi nama Persepsi (Persatuan Pelayaran Seluruh Indonesia).

Baru pada 1962, dua organisasi perusahaan pelayaran (UPPI dan Persepsi) sepakat untuk resmi menggabungkan diri di dalam OPS (Organisasi Perusahaan Sejenis) Pelayaran Niaga. Lalu pada tahun yang sama, OPS Pelayaran Niaga berubah nama menjadi PELNAS (Persatuan Pelayaran Nasional). Baru pada 9 Agustus 1967 berdirilah organisasi yang diberi nama INSA (Indonesia National Shipowners' Association) atau asosiasi perusahaan pelayaran niaga nasional Indonesia. "Pendirian INSA adalah inisiasi dari Ketua Umum INSA yang pertama, yaitu Capt. MJP Hahijari periode 1967-

1970. Sedangkan INSA merupakan gabungan dari beberapa organisasi perusahaan pelayaran yang ada pada saat itu," jelasnya.

Darmansyah menuturkan, selama ini INSA di Indonesia telah diakui oleh pemerintah berdasarkan SK Menteri Maritim No. DP 10/79 sebagai satu-satunya organisasi pelayaran niaga di Indonesia. Selain itu, keberadaan INSA juga dikukuhkan dengan SK Menteri Perhubungan No. KP.8/AL308/Phb-89 pada 28 Oktober 1989. Serta, melalui Instruksi Direktur Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan No. Al.58/1/2-90 tertanggal 30 Januari 1990, menginstruksikan seluruh pelayaran niaga nasional menjadi anggota INSA.

Sebagai satu-satunya organisasi pelayaran niaga di Indonesia, INSA memiliki visi sebagai infrastruktur pembangunan, perekonomian, alat pemersatu kesatuan,



Darmansyah Tanamas

Wakil Ketua Umum INSA

dan persatuan bangsa dan negara. Misi yang diembannya adalah turut serta dalam memberdayakan pelayaran niaga nasional.

Visi dan misi INSA dicapai melalui fungsi-fungsinya, yaitu mempersatukan, melindungi dan memperjuangkan kepentingan anggota dan mengarahkan kemampuan usaha untuk mencapai tujuan bersama untuk menjadi tuan di negeri sendiri; menjadi sarana komunikasi dan kerjasama antara perusahaan pelayaran dengan pemerintah dan lembaga lainnya dalam meningkatkan peranan anggotanya untuk ikut serta melaksanakan program pemerintah, khususnya dan pembangunan nasional pada umumnya.

Perkembangan INSA sebagai wadah bagi organisasi pelayaran nasional terbilang cukup pesat. Hal ini dapat dilihat dari bertambahnya jumlah anggota dari waktu ke waktu. Jumlah anggota INSA pada 1989 hanya 306 perusahaan, namun jumlah itu meningkat menjadi 747 perusahaan pada tahun 1999. Pertumbuhan anggota juga mengalami kenaikan yang cukup signifikan selama periode 2011-2015. "Pada Juni 2011, jumlah anggota INSA tercatat sebanyak 1.168, naik menjadi 1.600 perusahaan pada akhir 2014. Artinya, dari periode Juni 2011 hingga akhir 2014, terjadi penambahan anggota sebanyak 432 perusahaan," papar Darmansyah.

Menurut Darmansyah, perusahaan yang tergabung di dalam INSA adalah perusahaan pelayaran niaga nasional yang sudah memiliki badan hukum sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Selain itu, perusahaan pelayaran tersebut sudah memiliki SIUPAL (Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut dan SIOPSUS (Surat Izin Operasi Perusahaan Angkutan Laut Khusus dari instansi yang berwenang. Serta memiliki NPWP, keterangan domisili perusahaan, daftar

jumlah kapal yang dimiliki, bukti kepemilikan kapal (Gross Akte) dan *ship particulars*.

Dengan menjadi bagian dari INSA, perusahaan pelayaran akan memiliki hak yang sama dengan perusahaan pelayaran lainnya dalam hal mengembangkan usahanya. Selain itu, anggota INSA juga akan bersama-sama menyelesaikan segala kendala yang dihadapi agar mendapatkan solusi yang lebih maksimal dan efektif. Sedangkan hasil dari realisasi perjuangan bersama anggota akan dinikmati bersama seluruh anggota INSA.

"Selama ini INSA berfungsi sebagai wadah yang mempersatukan, melindungi dan memperjuangkan kepentingan para anggota untuk mencapai tujuan yang diinginkan. INSA juga berfungsi sebagai sarana komunikasi dan kerja sama antara pengusaha perusahaan pelayaran niaga nasional dengan pemerintah, organisasi-organisasi usaha, badan usaha dan lembaga masyarakat lainnya," papar Darmansyah.

Menerapkan Asas Cabotage

Sesuai dengan tujuan pembentukan INSA, sejak awal dibentuk pada 1980 hingga sekarang, Insa masih tetap berkomitmen memajukan sektor pelayaran nasional yang berdaya saing tinggi. Meski hal tersebut bukan perkara mudah, karena pada pertengahan tahun 1980, sektor pelayaran nasional mengalami kemunduran dan puncaknya tersebut terjadi pada 2015. "Pada 2015, Indonesia benar-benar jadi penonton di negerinya sendiri. Indikator kemunduran itu adalah sebanyak 46% angkutan laut domestik dan 96% angkutan ekspor-impor Indonesia dikuasai perusahaan dan kapal-kapal luar negeri," jelasnya.

Kondisi tersebut membuat INSA berupaya mendesak pemerintah turun tangan kemunduran pelayaran nasional. Desakan tersebut membuat INSA berhasil mendorong pemerintah menerapkan

asas *cabotage* di Indonesia sesuai dengan Inpres No. 5 tahun 2005 tentang Pemberdayaan Industri Pelayaran kemudian diperkuat dengan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Menurut Darmansyah, kebijakan ini yang membuat pelayaran nasional meningkat dengan signifikan dan menunjukkan perubahan yang positif, yakni dengan meningkatnya jumlah armada nasional.

"Pada 31 Desember 2014, tercatat jumlah armada niaga nasional sebanyak 14.150 unit atau tumbuh 134% dibandingkan tahun 2005 sebanyak 6.041 unit. Lalu, kapasitas terpasang kapal niaga nasional pada Juli 2014, mencapai 20,10 juta *Gross Tonnage* (GT) atau tumbuh 254 % dibandingkan tahun 2005 yang mencapai 5,67 juta GT. Kemudian jumlah perusahaan pelayaran nasional juga terus meningkat. Pada Juli 2014, populasi pelayaran nasional sebanyak 3.080 atau mengalami pertumbuhan 93% dibandingkan tahun 2005 sebanyak 1.591 perusahaan. Tidak mengherankan jika sekarang pelayaran niaga nasional sudah mendekati sasaran utama untuk menjadi tuan rumah di negerinya sendiri dengan kemampuan mengangkut seluruh kargo domestik," papar *President & Chief Executive Officer* PT Pasmanunggal Parasatya ini.

Untuk mencegah Indonesia menjadi penonton, INSA juga turut berperan dalam penghapusan PPN atas bongkar-muat barang pada jalur perdagangan luar negeri, PPN atas pembelian BBM kapal dan PPN atas penjualan kapal milik sebelum lima tahun. "Semua kebijakan tersebut sudah kami usulkan, pemerintah disurati, kami bahas selama bertahun-tahun bersama pemerintah, kami siapkan kajian akademik dan rencana aturannya sudah diharmonisasi antar-instansi, tetapi hingga sekarang belum ada hasilnya. Hal ini akan terus diperjuangkan hingga terealisasi," ujar Darmansyah.

Selain itu, INSA juga berupaya menciptakan iklim usaha yang baik bagi industri pelayaran, khususnya anggota INSA. Apabila ada permasalahan-permasalahan yang memberatkan dunia pelayaran, INSA berjuang demi kepentingan anggota. Hasil perjuangan ini akan dinikmati oleh seluruh anggota INSA. Karena, menurut Darmansyah, dalam anggaran dasar INSA disebutkan tujuan INSA adalah

mewujudkan kedaulatan wilayah Indonesia dan ekonomi nasional. Selain itu, karena INSA beranggota pengusaha pelayaran nasional tentunya terus berkomitmen meningkatkan usaha para anggotanya.

"Perkembangan usaha para anggota INSA saat ini semakin maju, hal ini bisa dilihat dari banyak anggota INSA yang sudah memiliki berbagai jenis kapal, seperti *platform service vessel, ancor handling tug and supply* di atas 12.000 *house power*, *very large gas carrier*, serta kapal-kapal untuk kegiatan pengeboran migas di laut dan kapal penunjang kegiatan konstruksi lepas pantai maupun kapal untuk kegiatan survei migas," tutur Darmansyah.

Sebagai organisasi pelayaran, permasalahan logistik di Indonesia juga menjadi perhatian DPP INSA. Salah satu keprihatinan INSA adalah pada biaya logistik nasional sebesar 24% dari PDB (Produk Domestik Bruto) jauh lebih tinggi dibandingkan dengan Thailand (16%), Jepang (10%), Tiongkok (16%) dan rata-rata ASEAN (14%). Karena itu, INSA mengapresiasi niat Jokowi dalam menargetkan biaya logistik nasional menjadi 19%. "Pada berbagai kesempatan, INSA berulang kali menyuarakan usulan untuk menurunkan biaya logistik. Karena, INSA sadar bila sebagai negara kepulauan, transportasi laut memiliki peran yang sangat penting dalam mewujudkan sistem logistik nasional yang berdaya saing. Apalagi kondisi laut di Indonesia saat ini telah berkembang pesat, serta jaringan konektivitas antar-wilayah sudah baik dan tarif angkutan laut turun hingga 60% sejak adanya asas *cabotage*," jelasnya.

Program Prioritas INSA

Komitmen INSA dalam memajukan pelayaran nasional terus diwujudkan dengan mencari jalan keluar atas permasalahan pelayaran di Indonesia. Setiap empat tahun, INSA melakukan RUA (Rapat Umum Anggota) untuk memilih ketua umum INSA dan mengadakan *gala dinner* dan menyelenggarakan *INSA Award* tiap tahunnya guna memberikan penghargaan terhadap pelayaran nasional dan pemangku kepentingan yang berkontribusi pada pelayaran nasional. Darmansyah juga menuturkan, INSA juga aktif menyelenggarakan seminar-seminar dan



acara sosialisasi serta mengikuti rapat-rapat yang dilakukan oleh kementerian terkait dalam perumusan suatu regulasi.

Selain itu, upaya INSA dalam memajukan pelayaran nasional juga tertuang di dalam program kerja yang disusun tiap periode. Menurut Darmansyah, dari 22 program kerja INSA di periode ini, ada 10 program kerja prioritas, yaitu:

1. Program penghapusan pajak-pajak yang memberatkan perusahaan pelayaran, khususnya anggota INSA serta mengawal keluarnya PMK (Peraturan Menteri Keuangan) tentang bea masuk kapal impor agar tidak dikenakan untuk jenis tertentu yang belum mampu disediakan di dalam negeri.
2. Realisasi program *beyond cabotage* untuk memperjuangkan volume muatan ekspor-impor dengan armada Indonesia.
3. Program efisiensi biaya-biaya pelabuhan dan penggunaan mata uang rupiah di dalam negeri.
4. Program penghapusan pajak PN atau pajak daerah dalam komponen biaya pelabuhan.
5. Efisiensi biaya bongkar-muat di seluruh pelabuhan atau *anchorage point*.
6. Mendorong pemerintah untuk dapat membebaskan pajak PPN atas komponen kapal, perbaikan kapal, suvei kapal dan pembangunan kapal baru.
7. Mendorong terbentuknya, *sea and cost guard*,

sebagaimana yang diamanatkan dalam UU No. 17 tahun 2008 dan adanya prosedur penangkapan atau penahanan atau penyitaan kapal yang jelas.

8. Mendorong pemerintah melalui perbankan atau lembaga non-bank untuk memberikan insentif bunga yang kompetitif bagi dunia pelayaran.

9. Menghapus PP 38 Tahun 2003 agar kapal boleh dipindahtangankan walaupun belum lima tahun dan dibebaskan PPN.

10. Mendorong pemerintah untuk dapat meratifikasi *international convention arrest of ship*.

Melalui program kerja yang sudah disepakati dalam kepengurusan periode 2015-2019, Darmansyah berharap dapat menjadikan pelayaran nasional dapat mengambil peran dikancah internasional, terutama dengan meningkatkan kegiatan ekspor-impor Indonesia. Selain itu, untuk memajukan pelayaran nasional, INSA akan terus mendorong pemerintah membangun pelabuhan besar yang efisien, murah, dan modern agar dapat menekan biaya logistik. "Pelabuhan merupakan prasarana ekonomi penunjang dan stimulus yang sangat strategis bagi perkembangan industri, perdagangan maupun pelayaran. Banyak perusahaan yang bertumbuh dan berkembang karena didorong oleh keberadaan pelabuhan yang efisien, murah, dan modern," kata Darmansyah.

 1. DPP APTRINDO // Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B3 Tanjung Priok - Jakarta 14320 T. 021-43900464 / F. 021-43900465	 2. Asosiasi Logistik Indonesia// 7th Fl Tower Ministry of Trade RI Jl. Ml. Ridwan Rais No.5 Jakarta 10110 T/F. +6221-3863936 www.ali.web.id	 3. Supply Chain Indonesia // Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impun Bandung, 40194 T. 022-720 5375 / 0821 1515 9595 E. sekretariat@supplychainindonesia.com	 4. Kementerian Perhubungan-Republik Indonesia// Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta, 10110 Contact Centre : 151 SMS Centre : 1151 Web: www.dephub.go.id
 5. PT Krama Yudha Tiga Berlian Motors // Jl. Jend. A. Yani Proyek Pulo Mas, Jkt 13210 T. (62-21) 4891608 ext. 1300 F. (62-21) 4891577 www.ktb.co.id	 6. PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia // Lt G Unit : G07, Wisma GKBI, Jl. Jend. Sudirman No.28,Tanahabang, Kota Jakarta Pusat, DKI Jakarta 10210 T. 021- 650 1000 ext 7700 F. 021- 650 3854	 7. Indonesian National Shipowner's Association (INSA) // Jl. Tanah Abang III No. 10, Jakarta Pusat T. (62-21) 3850993, 3447149, 3849522 F. (62-21) 3849522 W. www.insa.or.id	 8. PT. Prima Usaha Mitra Abadi // SME Tower Lt. 10 Jl. Jend. Gatot Subroto Kav. 94 Kel. Pancoran Kec. Pancoran, Jakarta Selatan T. 021 79194802 F. 021 7981409
 9. PT LANCAR CENTRAL LOGISTIC // Jl. Raya Kebantenan, 26 RT 003/01 Jakarta, 14130 T. +62 21 4401016	 10. PT SAMMITR MOTOR INDONESIA// Menara Palma, 22th Floor, Unit 6 Jl. H. R. Rasuna Said Blok X-2 Kav 6	 11. PT SINAR EXPO PRIMA // Jl. Kebon Sirih No. 3D Jakarta Pusat 10340 T. +62-(0)21-314 1970 / +62 856 9528 7335 F. +62-(0)21-314 6048 www.sinarexpoprima.com	 12. PT TRISAKA CAKRA BUANA // Jl. Boulevard Barat Raya Blok C 39 - 41 Kelapa Gading, Jakarta 14240 - Indonesia T. (62-21) 2917 1717 F. (62-21) 2957 8427 www.adityacorp.com
 13. Reed Panorama // Panorama Building 5th Floor Jl. Tomang Raya No. 63, Jakarta Barat 11440 T. (021) 2556 5033 F. (021) 2556 5040 E. ryan.haritama@reedpanorama.com Website. www.reedpanorama.com	 14. DISHUB JAWA BARAT// Jl. Sukabumi No.1, Kacapiring Batununggal, Kota Bandung, Jawa Barat T. (022) 7272258	 15. GAIKINDO// Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia Jl. Teuku Cik Ditiro No. 11 D-E-F Menteng, JakPus10350 T. +6221 315 7178 F. 6221 3142100 E. gaikindo@gaikindo.or.id www.gaikindo.or.id	 16. PT JIMAC PERKASA // Jl. Raya Jemursari NO. 175, Surabaya T. 031-8477825 F. 031- 8477825
 17. PT RAJAWALI INTI // Jl. Brantas Km 1 Probolinggo - Jawa Timur T. (0335) 423259	 18. PT PUTRA RAJAWALI KENCANA // Jl. Letjend Sutoyo Surabaya Ruko Niaga Sentosa Surabaya, Indonesia T. (031) 3537939 (hunting) F. (031) 3537531	 19. PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA // Jln. Letjen Sutoyo 110-112 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur T. 031-8531668	 20. PT MERCU GRAMARON // Jln. Klampis Anom No. 12 Kompleks Perumahan Wisma Mukti Surabaya T. (031) 5932600 - 2700 F. (031) 5946370
 21. PT GLOBAL EXPO MANAGEMENT // Perkantoran Mutiara Taman Palem Blok C5 No. 28-29 Jl. Kamal Raya Outer Ring Road, Jakarta Barat, 11730 T. 021-54358118 / F. 021-54358119 Web. www.gem-indonesia.com	 22. ABUPI (Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia)// Grand Wijaya Center G-16 Jl. Wijaya II- Kebayoran Baru Jakarta 12160, Indonesia T. +6221 7206902 F. +6221 7202860 www.abupi.org		



The 4th Eastern Indonesia International Bus, Truck, Heavy Equipment & Component Exhibition 2016 - Surabaya

www.iibt-exhibition.net

Your Ultimate Opportunity in The Eastern Indonesia Market for Bus, Truck & Supporting Industry



30 Nov - 02 Des 2016

Grand City Convex Surabaya - Indonesia

29 March - 01 April 2017

JIExpo Kemayoran, Jakarta - Indonesia



Held in Conjunction:



The 4th Eastern Indonesia International
Auto Parts, Accessories And Equip
Exhibition 2016 - Surabaya

Your ULTIMATE Opportunity

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

Support by:



The Ministry of
Industry the Republic
of Indonesia



Association of
Indonesian Carrosserie
Industries



Indonesian Automotive
Part & Components Industries
Association

Media Partenrs :

TRUCKMAGZ

Organized By:



GEM INDONESIA
Subsidiary of GEMISEN GROUP

Info: ☎ 021- 54358118 ✉ info@gem-indonesia.net

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

Mobil Delvac™

Performa oleh **ExxonMobil**



Menjaga Kendaraan dan Bisnis Anda selalu berjalan.



Keep it Running!  

Dapatkan hadiah menarik

Ceritakan pada kami tantangan operasional yang berhubungan dengan pelumas mesin kendaraan niaga Anda ke pelumas@exxonmobil.com dan dapatkan hadiah langsung dan kesempatan konsultasi dengan tim teknis ExxonMobil atau perwakilannya untuk 10 pengirim pertama. Cerita tantangan terbaik akan mendapat 1 buah iPad terbaru di akhir Desember 2016.

Untuk info lebih lanjut kunjungi www.mobildelvac.com dan untuk info distributor kunjungi www.exxonmobil.com/distributorlocator

Syarat dan ketentuan berlaku

