

BUSINESS PRODUCTS MARKET

TRUCKMAGZ

APR
2016

MENGHITUNG ULANG
USIA TRUK



IDR 50.000



Edisi 22/11/2016

Mengukur Laik
Jalan Truk



MENGHITUNG USIA TRUK DARI INVESTASI

MENENTUKAN TARIF ANGKUTAN BERDASARKAN HARGA BBM

TIPS ATASI MESIN DIESEL OVERHEAT

SELF INFLATING TIRE

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 Jl. Letjend. Sutoyo 140 A Medaeng, Waru, Sidoarjo
+6231 85581699. info@arveo.co.id

CUKUP BAYAR DP, ANGSURAN BAGAI 0 RUPIAH*

Hari gini pilih angkutan yang serba PAS buat usaha Anda.

*Lebih hemat biaya BBM dan servis dibanding pickup non diesel hingga setara biaya angsuran per bulan.



**DIESEL
700 CC**

ACE EX 2 Diesel Pickup



SUPERACE
Diesel Pickup
DIESEL 1400 cc



**TATA XENONRX
PICKUP**
DIESEL 3000 cc



LPT 913



**PRIMA
4028**

TATA Motors memperkenalkan rangkaian kendaraan komersial di Indonesia. Sebagai produsen truk terbesar ke-4 di dunia, kami memiliki 8 juta kendaraan yang tersebar di lebih dari 125 negara di seluruh dunia. Kini Anda memiliki partner yang tepat untuk mempercepat pertumbuhan bisnis Anda. Kunjungi dealer TATA Motors terdekat di kota Anda.

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

www.tatamotors.co.id | Toll free: 0-800-1-828200 | info@tatamotors.co.id



PLAY STRONG



Menghitung Usia Truk

Perda DKI Jakarta No. 5 Tahun 2014 tentang Transportasi disosialisasikan, masalah pembatasan usia kendaraan menjadi polemik. Dalam perda tersebut, batas usia kendaraan adalah 10 tahun.

Pertanyaan muncul, sebenarnya berapa usia ideal sebuah truk? Kapan waktunya truk digantikan armada yang baru? Ada tiga pendekatan sederhana untuk menghitung usia truk. Pertama, menentukan usia kendaraan berdasarkan tahun atau total jarak tempuh. Misalnya, menentukan usia truk berdasarkan jarak yang berhasil ditempuh. Sebut saja misalnya, 750 ribu km. Kedua, dengan membandingkan value truk vs biaya yang dikeluarkan. Contoh, saat usia pakai truk sudah setahun dan km tercapai sudah 750 ribu, posisi truk harus overhaul besar karena mesin sudah mulai bocor oli dll. Kemudian dihitung, biaya overhaul misalnya habis Rp 100 juta dan value atau harga jual truk setelah overhaul hanya Rp 139 juta, maka keputusan terbaik adalah menjual truk tersebut dengan harga Rp 50 juta tanpa overhaul. Ketiga, membandingkan biaya pemeliharaan dan perbaikan dengan nilai buku. Jika biaya pemeliharaan dan perbaikan mencapai 30% atau lebih dari nilai buku, unit tersebut sudah waktunya diganti. Hal yang perlu dicek, jika dilakukan penggantian, berapa persen umur truk dan komponen yang bisa diperpanjang?

Jika pemerintah memberikan syarat usia, sifatnya umum dengan

asumsi seluruhnya standar seperti jalan yang dilalui tidak rusak dan muatan yang diangkut tidak melebihi daya angkut truk. Persoalannya, keadaan jalan, bobot muatan, jenis barang dimuat, perilaku sopir, dan perawatan menjadi faktor yang memengaruhi usia truk. Truk tipe yang sama, akan memiliki usia yang berbeda. Pemerintah memiliki andil dalam membangun jalan dan mempertahankan kualitas dan kondisi jalan agar tetap baik. Misalnya, operasi di jalan raya usia truk bisa 15 tahun, operasi di jalan rusak usia truk bisa hanya 10 tahun, operasi di tambang usia truk maksimal lima tahun.

Pemilik barang juga turut andil dalam memanjang atau memperpendek usia truk. Mengapa? Karena tidak sedikit pemilik barang yang meminta transporter agar memuat overtonase. Semakin berat bobot muatan, makin pendek usia truk.

Andil pemilik truk juga tidak kalah penting. Pemeliharaan dan perawatan truk sesuai standar, baik itu harian, mingguan, bulanan, atau berkala lainnya, wajib dilakukan secara konsisten. Pemeliharaan dan perawatan yang sesuai standar terbukti mampu memperpanjang usia truk.

Begitu pula peran dari sopir. Sopir yang memiliki pengetahuan mengemudi yang baik dan benar secara otomatis akan meningkatkan usia kendaraan.

REDAKSI

Pemimpin Umum

Ratna Hidayati

Penanggung Jawab

/Pemimpin Redaksi

Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan

Felix Soesanto

Redaksi

Sigit Andriyono

Abdul Wachid

Citra D. Vresti Trisna

Anton Sulistyono

Fotografer

Giovanni Versandi

Pebri Santoso

Iklan

Sefti Nur Isnaini

Administrasi

Priscilia Christmassy

Sirkulasi

Muhammad Abdurrohmah

Penasihat Hukum

Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

 TruckMagz

 @TruckMagz

www.truckmagz.com



Cover

MENGHITUNG ULANG USIA TRUK / 22

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #22

Laporan Utama

- 06 MENGHITUNG USIA TRUK
- 12 EVALUASI KELAYAKAN KENDARAAN
- 16 PEREMAJAAN ARMADA
- 20 UTILITAS KENDARAAN
- 24 SIRKULASI TRUK DI PELABUHAN
- 26 UTILITAS RENDAH PENGARUHI BEP
- 30 MERUJUK KEBIJAKAN BANK

Logistik & Rantai Pasok

- 36 STRATEGI RANTAI PASOK

Dunia Ban

- 40 SELF INFLATING TIRE

Perpajakan

- 44 E-BILLING

Leader Interview

- 48 ANDRI YANSYAH

Solusi Pengusaha

- 54 PT BAHTERA ANUGERAH PERKASA

Woman in Logistic

- 58 VIVI NOVIANA

Mata Lensa

- 63 TUKANG TAMBAL BAN TRUK

Info Produk

- 68 IVECO 682

Material Handling

- 70 ROUGH CRANE

Tips & Trik

- 74 TIPS ATASI MESIN DIESEL OVERHEAT

Event

- 78 ITC SURABAYA

- 82 ITC JAKARTA

Truk Spesial

- 86 LUBE SERVICE

Variasi

- 90 MENENTUKAN TARIF ANGKUTAN

Komunitas

- 94 OMBI

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



Menghitung Usia Truk Pertimbangkan Keamanan dan Nilai Ekonomis

Teks: Abdul Wachid, Sigit Andriyono & Anton Sulistyono
Foto: Pebri Santoso

Polemik Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang pembahasan usia truk 10 tahun terus berlanjut. Terbaru dalam pertemuan yang dilakukan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) bersama Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta pada 7 Maret 2016 diperoleh beberapa jalan tengah. Pertama, akan dirancang Peraturan Gubernur yang mengatur usia truk sebagai turunan Perda yang telah ada. Aptrindo memberi masukan agar usia pakai truk diperpanjang menjadi 20 tahun. Kedua, sampai menunggu terbitnya Pergub, Aptrindo akan mendata jumlah truk sekaligus membagi berdasarkan usia pakai.

Truk yang masa pakainya telah di atas 20 tahun nantinya diberi pilihan di-*scrap* atau dijadikan plat hitam. Sementara truk yang usianya antara 10 tahun hingga 20 tahun akan diajukan kepada BPTSP (Badan Pelayanan Terpadu Satu Pintu) agar KIU (Kartu Izin Usaha) dapat diperpanjang. "Jumlah truk yang terdaftar di Aptrindo khusus DKI Jakarta berusia di atas 10 tahun berjumlah 9.455 unit atau 57% dari total kendaraan. Jika Perda tersebut dipaksakan tentu secara finansial pemilik truk belum sanggup karena butuh dana sekitar Rp 9,5 triliun. Pihak ATPM pun butuh waktu untuk memenuhi jumlah kendaraan yang besar tersebut," kata Jimmy Ruslim, Wakil Ketua V Aptrindo DPD DKI Jakarta, Bidang Humas, Riset & Teknologi.

Menurut Robert Lie, *President Director* PT Gaya Makmur Mobil (FAW), secara teknis, rata-rata komponen utama sebuah truk dirancang oleh pabrikan untuk waktu yang cukup panjang. Misalnya, mesin yang bisa dipakai sampai 1 juta km. Jika setiap tahunnya beroperasi 100 ribu km maka bisa bertahan 10 tahun. Setelahnya dapat dilakukan *overhaul* yang kemudian bisa dipergunakan kembali seperti normal. Umumnya, sebuah truk jika usia pemakaiannya telah 10 tahun akan memerlukan biaya pemeliharaan dan perbaikan yang lebih tinggi sehingga tidak ekonomis dan terdapat risiko kecelakaan di jalan akibat kelalaian pemeliharaan kendaraan.

“Faktor utama yang memengaruhi usia kendaraan adalah cara pengoperasian kendaraan yang benar sesuai petunjuk pabrikan dan melakukan preventive maintenance. Artinya pemeliharaan rutin harian, mingguan, bulanan dan berkala berdasarkan kilometer jarak yang sudah ditempuh. Di samping itu, pemakaian suku cadang asli juga dapat menjamin perpanjangan usia kendaraan. Pemakaian bahan bakar yang berkualitas, oli dan grease yang benar juga sangat membantu memperpanjang usia kendaraan,” kata Robert.

Senada dengan Robert, Irwan Supriyono, *Senior Executive Officer After Sales Service & Technical* PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) mengatakan, dengan melakukan perawatan rutin secara periodik otomatis membuat performa kendaraan akan tetap maksimal. Selain itu, pemilik juga dapat mengetahui secara dini kondisi dari komponen kendaraan sehingga tidak akan terjadi kerusakan parah yang akan memperpendek usia pakai atau memicu *down time* pada kendaraan. “Truk yang dipekerjakan dengan jam operasional tinggi, perlu mendapatkan perhatian ekstra jika ingin kendaraan bekerja secara maksimal,” jelasnya.



IRWAN SUPRIYONO
Senior Executive Officer After Sales Service &
Technical PT Hino Motors Sales Indonesia



JIMMY RUSLIM
Wakil Ketua V APRINDO DPD JAKARTA



Beberapa truk yang dikandangkan Dishubtrans Provinsi DKI Jakarta karena faktor usia kendaraan di Terminal Mobil Barang Tanah Merdeka, Kalibaru, Cilincing, Jakarta Utara.

Overload Memperpendek Usia Kendaraan

Ada beberapa faktor yang memengaruhi usia kendaraan. Menurut Tata Raharja Singgih, pemilik Tata Transport, keadaan jalan, bobot muatan, jenis barang dimuat, perilaku sopir, dan perawatan menjadi faktor yang memengaruhi usia truk. "Jalan rusak, naik-turun, dan tikungan berpengaruh terhadap usia truk. Jalan yang rusak memperpendek usia mesin, transmisi, gardan, sasis, suspensi/kaki-kaki truk, dan ban. Jenis muatan juga berpengaruh. Misalnya, muatan yang bersifat korosif akan memperpendek usia truk. Perawatan yang teratur juga menjadi faktor penting memperpanjang usia truk," katanya.

Tidak semua perusahaan *trucking* atau perusahaan bidang lain yang memiliki truk memiliki manajemen perawatan yang baik. PT Singosari, perusahaan perkebunan asal Malang ini menerapkan standar kelayakan tinggi terhadap armada miliknya. Contohnya, sebelum Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menerapkan *light sticker* sebagai komponen keamanan, PT Singosari sejak tiga tahun telah menggunakannya. "Karena kapasitas muatan saya besar dengan nilai ekonomi tinggi, maka standar keamanan tidak saya lepas. Perawatan rutin sangat perlu, kebanyakan pengusaha mengejar keuntungan saja tanpa mempertimbangkan keamanan," tutur Rudy Subagio, Direktur PT Singosari.

PT Singosari secara rutin melakukan pengecekan secara total terhadap komponen kendaraan yang telah mencapai 10 tahun operasional. Analisanya, komponen kendaraan selalu bergerak semua itu tidak disatukan dengan rigid, tetapi dengan murbaut. Jika semua komponen tersebut terus bergerak dipastikan ada yang renggang. Dengan demikian setiap 10 tahun harus diperiksa, dilepas, kemudian dikencangkan ulang. Selain lemah dalam perawatan, kata Rudy, memuat barang berlebih menjadi faktor memperpendek usia kendaraan.



Di Pelabuhan Tanjung Priok masih banyak truk tua yang beroperasi.



Gambarannya, kendaraan kecil muatan empat ton diisi sesuai kapasitasnya, sekalipun melewati jalan turunan kemampuan rem masih mumpuni. Tetapi kalau sudah dimuat berlebih, yakni tujuh ton akan membuat koefisien gesekan ban terhadap jalan menjadi turun. Apalagi jika kondisi jalan yang dilewati menurun akan membuat daya pengeremannya turun pula.

“*Overload* itu merusak, biar pun jalannya lurus. Rata-rata kendaraan yang telah melewati 500 ribu km akan turun kinerjanya sekali. Usia kendaraan akan makin pendek, jika perilaku berkendara sopir buruk, penggunaan BBM dengan sulfur tinggi dan pemakaian suku cadang yang tidak standar,” kata Rudy.

Ia menambahkan, perilaku *overload* membuat komponen seperti pegas, *bearing* dan *engine* tingkat keausannya makin cepat. Misalnya, jika normalnya bisa sampai 1 juta km, dengan *overload* keausan bisa berlipat sesuai daya muat yang diangkut kendaraan.

Pendapat Rudy pun diperkuat oleh Mardjani, praktisi *engine* Pusat Pengembangan dan Pemberdayaan Pendidik dan Tenaga Pendidikan/ Pusat Pengembangan Pendidikan Kejuruan Bidang Otomotif dan Elektronika VEDC Malang. Menurutnya, perilaku *overload* dampaknya sangat besar terhadap usia kendaraan. Oleh karena itu, ia justru menyarankan setelah lima tahun operasional idealnya beberapa komponen truk harus dicek total. Terutama sistem pengereman, karena ini menyangkut faktor keamanan, setelahnya baru suspensi dan *engine*. “Suspensi yang kuncian-kuncian pada bagian per perlu diperhatikan. Sedangkan rangka meskipun 10 tahun masih kuat, karet-karet pada rangka tetap perlu diperlu diperiksa. Sementara mesin, paling sering masalahnya ada pada koplungnya,” kata Mardjani. Sejauh pengamatannya, kecelakaan yang selama ini melibatkan truk permasalahannya terjadi pada rem.

Truk Tua tidak Produktif

Pengamat transportasi, Hartono Gani menilai penetapan masa usia truk harus mempertimbangkan banyak hal, termasuk membandingkan dengan negara-negara lain. Menurutnya, di negara Eropa yang memproduksi kendaraan komersial teknologinya mengalami banyak perubahan, sehingga dinilai wajar jika masa pakai di sana hanya lima tahun. Kondisi tersebut terbalik dengan Jepang yang usia kendaraannya mematok 10 tahun. Dalam penetapan usia kendaraan Jepang cenderung memprioritaskan efisiensi atau tingkat ekonomis bagi negaranya. "Memang *lifetime* kendaraan di dunia itu 1 juta km. Tapi kalau kita bertahan kepada angka tersebut, sedangkan teknologinya sudah naik, pengusaha akan rugi karena tingkat efisiensi kendaraan menurun," ujarnya.

Gambaran perubahan teknologi, kata Gani bisa dilihat dengan munculnya truk berbahan bakar gas yang lebih ramah lingkungan. Selain itu, *horse power* truk yang diproduksi beberapa tahun terakhir mengalami peningkatan, sehingga lebih irit dalam penggunaan bahan bakar. "Prinsipnya kalau truk tua itu masih bisa beroperasi, tidak masalah. Tetapi fakta di lapangan truk tua ini bikin mogok dan kecepatannya rendah. Pemerintah bisa saja menetapkan 10 tahun atau 15 tahun, tapi tingkat ekonomisnya sudah rendah," kata Gani.

Sementara itu, Robert Lie memberi gambaran lain tentang batas usia truk di banyak negara. Ia mengatakan, masing-masing negara mempunyai ketentuan batas usia yang berbeda yang tidak bisa dibandingkan satu per satu. Negara yang lebih terbelakang dan belum memberlakukan batas usia kendaraan, maka kendaraan bekas dari negara maju akan



ROBERT LIE
President Director
PT Gaya Makmur Mobil (FAW)

diimpor untuk dipakai sampai kendaraan itu tidak bisa digunakan. "Pembatasan usia kendaraan adalah suatu hal yang positif yang dapat menunjang perkembangan industri otomotif serta memperlancar bisnis logistik. Saat ini pemerintah cukup memberi kelonggaran waktu atau masa peralihan kepada pengusaha untuk penyesuaian aturan dan peremajaan," tutupnya.

Usia Ideal Kendaraan saat *Over Haul*

Keterangan	Jumlah
*Referensi	1.120.000
Berdasarkan Pengalaman (KM)	1.000.000
Km/bulan	3.750
Km/tahun	45.000
Pencapaian <i>Over Haul</i> 1.000.000 km (Tahun)	22,22

Sumber: Tim Kajian Teknis Aprindo

Maka secara perhitungan usia truk masih *feasible* dalam jangka waktu **lebih kurang 22 tahun.**



SCANIA

PROMO

PAKET ANGSURAN

Rp 19 Juta-an

/bulan



7 Keuntungan

Membeli SCANIA P310LA 6x4:

1. Program khusus kerjasama dengan *leasing* dengan menyediakan **angsuran yang lebih MURAH**
2. Juga terdapat **paket perawatan menarik dan berkualitas** dengan biaya yang terjangkau
3. **HEMAT** bahan bakar dengan rasio **1 liter untuk 3 km***
4. Dengan torsi yang kuat, pelanggan tercapai
5. **Standard Warranty**: 1 tahun **tanpa batas kilometer**
6. **Extended Powertrain Warranty 1 tahun****
7. Mendapatkan **jaminan product support yang HANDAL: UT Guaranteed Product Support**
 - Akses pembelian suku cadang yang cepat melalui www.klikUT.com
 - Akses *support* langsung melalui **UT Call** di 1-500-072

*untuk pengoperasian sesuai dengan standard pabrik
**dengan *Preventive Maintenance Package* (PMP)

 **UNITED TRACTORS**

PT UNITED TRACTORS Tbk
Jl. Raya Bekasi Km. 22, Cakung, Jakarta 13910

www.unitedtractors.com





Evaluasi Kelayakan Kendaraan Perketat Pemberlakuan KIR

Teks: Abdul Wachid & Sigit Andriyono
Foto: Pebri Santoso

Disebutkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan, semua kendaraan bermotor termasuk mobil barang harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Persyaratan teknis meliputi susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, karoseri, pemuatan barang, dan rancangan teknis sesuai dengan peruntukan. Sementara laik jalan merupakan persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan, mencegah pencemaran udara, dan kebisingan lingkungan saat kendaraan beroperasi di jalan.

Sesuai yang tercantum dalam pasal 6, bahwa tiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis. Dalam praktiknya, guna memastikan kendaraan yang beroperasi laik jalan, pemerintah melalui

Dinas Perhubungan di daerah mewajibkan semua kendaraan termasuk truk melakukan uji berkala (KIR). Menurut Kusnedi Soehardjo, Investigator Kecelakaan Lalu Lintas & Angkutan Jalan KNKT, dalam pengamatannya, uji berkala yang ada saat ini memiliki banyak kekurangan.

"Pelaksanaan KIR adalah bagian dari memberi jaminan keselamatan secara teknis. Bahkan sebenarnya untuk KIR ini pemilik kendaraan tidak perlu bayar. Karena ini bagian dari kewajiban negara untuk menjamin keselamatan warga negaranya," ujarnya. Temuan Kusnedi di lapangan, sebagian Dinas Perhubungan di daerah dalam pelayanan tidak berorientasi pada keselamatan, tetapi justru demi meraup Pendapatan Asli Daerah (PAD). Kedua, tidak lengkapnya alat uji yang dimiliki Dishub daerah terutama alat uji emisi



Perketat Pemberlakuan KIR

gas buang. Beberapa kekurangan tersebut, kata Kusnedi, menciptakan praktik curang oleh oknum petugas. Contohnya, pemilik kendaraan tidak perlu menguji kendaraannya, cukup buku ujinya saja yang diserahkan.

Namun hal itu dibantah Agus Setiyono, Kepala Dinas Perhubungan Lalu Lintas dan Angkutan Jawa Timur. Ia mengklaim selama ini tidak menemukan praktik kecurangan saat pelaksanaan KIR di wilayah operasinya. "Saya menekankan ke petugas di lapangan jika ditemukan kendaraan kondisi tidak layak, langsung saja ditolak. Berikutnya pemilik kendaraan diberi waktu selama 2x24 jam untuk membenahi kekurangannya. Keamanan tetap nomor satu," jelasnya. Ia menambahkan, dalam pengujian yang diukur ialah ambang batas dan penyimpangannya di antaranya, suara klakson, kebisingan knalpot, dan emisi gas buang.



Kusnedi Soehardjo, Investigator Kecelakaan Lalu Lintas & Angkutan Jalan KNKT

Rendahny Kesadaran akan Keselamatan

Kusnedi mengatakan, dalam pelaksanaan KIR komponen yang paling perlu diperhatikan adalah rem. Berdasarkan pengalamannya melakukan investigasi kecelakaan yang melibatkan truk, dominan penyebabnya ialah masalah rem. Terdapat dua penyebab rem bermasalah, pertama karena tidak berfungsi akibat instalasi pengeremannya rusak. Kedua, karena perilaku *overload* yang dilakukan pemilik kendaraan sehingga saat kendaraan melaju kencang komponen rem tidak sanggup menerima beban yang tidak sesuai kemampuannya.

"Kalau dalam teori pengujian, kendaraan dengan muatan beban normal dipacu pada kecepatan 60 km/jam, kemudian direm dengan perhitungan perlambatan 5m/detik, maka akan berhenti pada sekitar 12,5 meter. Sedangkan kalau muatannya lebih, yang mestinya berhenti pada jarak 12,5 meter dia akan berhenti pada jarak 30 meter. Ini yang disebut rem blong," papar Kusnedi. Dalam kondisi yang mengkhawatirkan tersebut, Kusnedi menilai kuncinya terletak pada kesadaran pemilik kendaraan agar merawat kendaraannya. Di sisi lain, pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan perlu memperketat dan tegas dalam pelaksanaan uji KIR.

Pendapat yang sama disampaikan Subagio Utomo, Kepala Bidang Pengendalian dan Operasional Dishub Kota Surabaya. Menurutnya, kesadaran pengusaha trucking dalam menjamin kelayakan kendaraan khususnya berkaitan tentang keselamatan masih rendah. Ia mencontohkan, dalam tiap operasi gabungan dengan sasaran mobil sering ditemukan pelanggaran. Bentuk pelanggaran yang dominan terjadi adalah tidak berlakunya masa berlaku buku uji KIR. "Saya berharap pengusaha merawat armadanya seperti kendaraan pribadi," kata Subagio.

Sementara itu, menurut Ateng Haryono, Sekretaris Jenderal Organda, pemberlakuan uji KIR akan bisa optimal apabila Dinas Perhubungan di berbagai daerah memiliki komitmen terhadap tegaknya aturan. "Kalau aturan dan pedoman sudah ada, laksanakan saja dengan baik dan benar. Ketika itu



Disebutkan dalam PP No 5/2012 tentang Kendaraan. Semua kendaraan bermotor termasuk mobil barang wajib memenuhi prasyarat teknis laik jalan.



Andri Yansyah Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta



Ateng Haryono Sekretaris Jenderal Organda

terlaksana baik dan benar, semua pemilik kendaraan tidak punya pilihan selain mematuhi. Tidak boleh ada toleransi sama sekali, apalagi tebang pilih," tegasnya.

Ateng meyakini perusahaan angkutan barang akan bisa menyesuaikan, sepanjang baik aturan ketentuan maupun aspek sosialisasi pembinaan itu berjalan dengan baik. Dalam hal peningkatan mutu layanan, Organda menyambut baik terhadap wacana melibatkan swasta dalam pemberlakuan uji KIR. Hanya saja, tambah Ateng, jika memang swasta turut terlibat, jangan sampai mutu layanan Dinas Perhubungan kalah dengan uji KIR versi swasta. Oleh karena itu, wacana tersebut bagus bagi Dinas Perhubungan di daerah untuk memicu peningkatan layanannya.

Dengan demikian, menurut Ateng, penerapan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang pembahasan usia truk 10 tahun bisa ditinjau ulang. Dengan catatan, pelaksanaan uji KIR berlangsung, penegakan aturan dan dilakukan secara profesional. Sejauh ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai melunak terkait penerapan Perda tersebut. "Pemerintah sebenarnya lebih sepihak dengan melakukan pengetatan uji KIR ketimbang pembatasan usia kendaraan. Namun, karena Perda tersebut merupakan produk aturan yang dibuat DPRD, pemerintah provinsi hanya melaksanakan," kata Andri Yansyah, Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta.

Ketentuan Dimensi Kendaraan Bermotor yang memenuhi Persyaratan Laik Jalan

Panjang Maksimal Kendaraan Bermotor Tunggal

Mobil barang tunggal: $2,1 \times WB \leq 12.000 \text{ mm}$

Di mana:

FOH = $0,475 \times WB$

ROH = $0,625 \times WB$

Panjang mobil penarik + kereta tempelan = 18.000 mm

Panjang mobil penarik + kereta gandengan = 18.000 mm

Lebar maksimal: 2.500 mm

Tinggi maksimal: $1,7 \times \text{lebar maks} \leq 4.200 \text{ mm}$ (kendaraan beserta muatannya)

Persyaratan Ambang Batas Laik Jalan

Pengujian Rem

Rem utama

Mobil barang: efektivitas rem 60% pada gaya kendali $< 700 \text{ N}$

Rem parkir

Dengan rem tangan: efektivitas rem 16% pada gaya kendali 600 N

Dengan rem kaki: efektivitas rem 12% pada gaya kendali 700 N

Pengujian kincup roda depan: $-5- +5 \text{ mm/m}$ (maks) pada kecepatan 5 km/jam

Tingkat suara klakson: 90-118 desibel

Kekuatan pancar lampu utama (minimal): 12.000 Candela

Penyimpangan lampu kanan: $0^\circ 34 \text{ menit}$

Penyimpangan lampu kiri: $1^\circ 09 \text{ menit}$

Radius lingkaran putar (maks.): 12 m

Pengujian speedometer: $-10\%- +15\%$ (pada kecepatan 40 km/jam)

Pengujian emisi gas buang

Karbon Monoksida maks. : 4,5% (premium $> 87 \text{ RON}$)

Hidro Karbon maks.: 1.200 ppm (premium $> 87 \text{ RON}$)

Pengujian gas asap maks.: 50% (mesin diesel $> 45 \text{ cetane number}$)

Tingkat kebisingan (noise): - desibel

Kedalaman alur ban: 1,0 mm



Peremajaan Armada Pembiayaan Masih Tinggi

Teks: Abdul Wachid | Foto: Pebri Santoso

Beragam pertimbangan perusahaan angkutan barang untuk melakukan peremajaan terhadap armadanya. Alasan dominan peremajaan ialah saat kendaraan tidak ekonomis lagi. Artinya, kendaraan tersebut mencapai kondisi di mana pengeluaran sudah melebihi pendapatan. Pengeluaran yang dimaksud mulai dari biaya perizinan, asuransi, konsumsi bahan bakar, terutama biaya perawatan. Ditambah *lost opportunity* karena truk tidak bisa melayani konsumen. Umumnya ketika kendaraan tersebut telah mencapai 1 juta km atau setara masa pakai 20 tahun.

Meski begitu, tak semua perusahaan bisa melakukan peremajaan secara optimal, seperti yang dialami PT Dunia Express Trasindo (Dunex). "Peremajaan terutama dalam jumlah besar membutuhkan dana yang cukup besar pula. Di mana saat ini karena persaingan yang ketat membuat perhitungan *return of investment* perusahaan angkutan menjadi ketat. Penyebabnya utilisasi kendaraan yang rendah akibat kemacetan lalu lintas dan juga bunga *leasing* atau pun pinjaman usaha yang masih tinggi," jelas Jimmy Ruslim, Director PT Dunia Express Trasindo. Ditambah Pajak Pertambahan Nilai pembelian unit maupun suku cadang yang tidak dapat dikreditkan turut menambah beban biaya operasional.

Selain itu, belum adanya kepastian batasan pertanggungjawaban dalam usaha *trucking* juga menambah risiko. Misalnya, jika ongkos angkut Rp 8 juta tapi harus mengganti kehilangan barang senilai miliaran rupiah, juga akan membebani perusahaan angkutan barang. Kendaraan baru juga membutuhkan tempat baru untuk garasi, sementara unit lama belum ada pembelinya. Pengusaha berharap dapat melakukan rekondisi dan menjual unit-unit lamanya terutama ke daerah yang masih membutuhkan.

Sementara itu, kendala pembiayaan juga dialami PT PT Wira Logitama Saksama (Wira Logistics). Pembiayaan menjadi sangat berat bagi Wira Logistics mengingat salah satu pertimbangan mereka meremajakan kendaranya ialah berdasarkan *customer requirement*. Rata-rata usia pakai kendaraan yang diminta *customer* 10 tahun, bahkan ada yang lima tahun. "Masa pakai rata-rata 10 tahun, namun tergantung pada jenis ukuran dan merek truk. Perhitungan dengan depresiasi efektif dan kondisi kendaraan yang bisa atau tidak direkondisi," papar Taufik Natsir, *General Manager Operation* PT Wira Logitama Saksama.



Taufik Natsir, GM Operation PT
Wira Logitama Saksama



Edy Widjaja, Managing Director
PT Intraco Penta Wahana

Terkait tingginya investasi truk baru yang berpengaruh terhadap penundaan peremajaan dibenarkan Edy Widjaja, *Managing Director* PT Intraco Penta Wahana, ATPM dari Sinotruk. Menurutnya, hal itu tak lepas dari belum kondusifnya penetapan tarif angkut saat ini yang tidak sesuai dengan daya angkut kendaraan, terlebih suku cadang dan perawatan juga cukup tinggi.

Kendala lainnya, beberapa perusahaan mengaku kesulitan untuk menjual truk bekasnya sesuai dengan harapan. Terlebih membeli truk baru saat ini lama kepengurusan suratnya karena sering waktu selesainya surat tidak sesuai dengan waktu penggunaan kendaraannya. Hal itu rupanya yang kemudian menjadi pertimbangan PT Lookman Djaja tidak melakukan peremajaan.

”Kami belum pernah melakukan peremajaan truk selama ini. Kami hanya melakukan penambahan truk. Tetapi kami akui seiring dengan berjalannya waktu kendaraan truk tua itu tidak diminati oleh sopir sehingga makin tua kendaraan makin susah cari sopirnya. Selain itu, kendaraan yang sudah uzur cenderung lebih sering rusak sehingga memengaruhi service level perusahaan kepada konsumen. Idealnya peremajaan kendaraan itu maksimal 15 tahun di mana sebelum waktunya engine overhaul,” tutur Kyatmaja Lookman, Presiden Direktur PT Lookman Djaja.

Ia mengakui, perusahaannya masih memiliki tiga unit kendaraan yang tahun produksinya tahun 1971. Perawatan secara rutin dan periodik menjadi solusi bagi PT Lookman Djaja agar armada tuanya itu tetap prima. Sepanjang suku cadang tersedia, Kyatmaja akan terus memakai kendaraan itu. Meski diakuinya, truk tersebut telah melalui berulang kali turun mesin.

Sementara itu, Wakil Ketua Umum DPP Aprindo Bidang Sarana dan Prasarana Sugi Purnoto mengatakan, usia *overhaul* truk standarnya menggunakan jumlah km. *Overhaul* dibagi dalam dua kategori, yaitu *overhaul* setengah dengan estimasi biaya Rp 50 juta-Rp 75 juta dengan pekerjaan selama seminggu sampai sebulan rata-rata di 350

ribu km sampai 500 ribu km. Jika jarak tempuh rata-rata 5.000 km per bulan, waktu *overhaul* tinggal dibagi 60 ribu km setahun. Berarti, pada usia 5,3 tahun sampai 8,3 tahun, truk *overhaul* setengah. Untuk *full overhaul* berikutnya di km 750 ribu-800 ribu dengan *full overhaul* dengan biaya sampai Rp 100 juta. Berarti, pada usia 12,5 tahun sampai 13,3 tahun, truk *full overhaul*. Ini rata-rata usia mesin *overhaul* di luar *body cabin* dari berbagai merek truk berbagai medan jalan di Jabodetabek yang hampir sama.

Kabin truk rata-rata usia 4-5 tahun sudah pudar catnya dan perlu dilakukan *repainting*. *Repainting* berikutnya tiap kelipatan 2-3 tahun. Daya tahan kabin di wilayah Jakarta Utara dan Tanjung Priok maksimal di

6-7 tahun harus *repair* karena korosif. *Cost per Km* sampai di km 750 ribu adalah Rp 700/km untuk semua biaya *maintenance* di luar *body repair*.

Menurut Sugi, menghitung usia pakai ditentukan oleh pertimbangan *value* truk vs biaya yang dikeluarkan. Contoh riilnya begini, saat usia pakai truk sudah setahun dan km tercapai sudah 750 ribu, posisi truk harus *overhaul* besar karena mesin sudah mulai bocor oli dll. Kemudian di sini dihitung, biaya *overhaul* misalnya habis Rp 100 juta dan *value* atau harga jual truk setelah *overhaul* hanya Rp 139 juta, maka keputusan terbaik adalah menjual truk tersebut dengan harga Rp 50 juta tanpa *overhaul*. “Nah, di sinilah batas usia pakai truk,” kata Sugi.



Kyatmaja Lookman
Presiden Direktur PT Lookman Djaja

Enggan Membeli Truk Bekas

Saat penambahan armada, PT Lookman Djaja enggan untuk membeli truk impor bekas. Menurut Kyatmaja, sekitar tahun 1997 pembelian truk eks Jepang sangat menguntungkan karena harga truk bekas itu kurang dari 50% dibandingkan harga truk baru. Namun sekarang dengan tingginya permintaan truk bekas tidak hanya di Indonesia, meningkatkan harga truk bekas tersebut. Saat ini truk bekas Jepang dengan harga baru hanya selisih 10% - 20%. Artinya, tidak signifikan dibandingkan dengan harga truk baru, belum lagi teknologi di negara mereka truk bekasnya sudah Euro 3 bahkan 4.

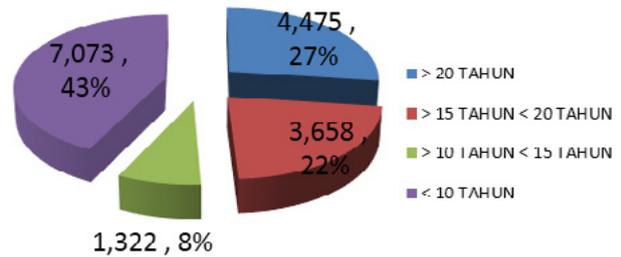
"Sedangkan di Indonesia emisi *rating*-nya baru Euro 2. Jika kita pakai truk ini dengan bahan bakar yang kita punya maka bisa rusak. Suku cadang juga merupakan *main issue* karena truk bekas ini didatangkan importir maka cari suku cadang yang sesuai itu susah sekali tidak seperti truk lokal," tambahnya.

Serupa dengan PT Lookman Djaja, Dunex juga memilih untuk membeli unit baru ketimbang kendaraan impor bekas. Pertimbangannya, dengan membeli baru Dunex memiliki kepastian terkait garansi dan ketersediaan suku cadang. "*Down time* sebuah unit, bukan saja menimbulkan biaya perbaikan, tapi juga memiliki potensi menurunkan *service level* kepada *customer*. Kami sangat memperhatikan *service level* untuk memastikan kepuasan konsumen kami agar barangnya terkirim pada waktunya. Oleh karena itu, kami lebih memilih truk yang masih baru dengan kepastian kondisi yang prima," ujar Jimmy.

Jimmy kemudian memberi masukan kepada ATPM agar pengusaha bisa melakukan peremajaan secara maksimal. Caranya dengan dibuat suatu skema pembelian truk yang sudah mencapai umur optimalnya, di mana hasil penjualannya bisa digunakan sebagai penambah uang muka untuk pembelian unit baru. Sementara unit yang lama, mungkin bisa direkondisi untuk dijual kembali di daerah yang membutuhkan. Atau bisa juga ada beberapa bagian yang bisa digunakan untuk produksi unit baru. Jimmy meyakini skema ini akan dapat menimbulkan kondisi yang saling menguntungkan dengan diterapkannya aturan pembatasan usia.

Perkembangan Usia Kendaraan Anggota Aprtrindo Provinsi DKI Jakarta

No	USIA	2015
1	> 20 tahun	4.475
2	15-20 tahun	4.658
3	10-15 tahun	1.322
4	5-10 tahun	1.798
5	< 5 tahun	5.274
Jumlah Unit Kendaraan		16.528
Jumlah Perusahaan		725



Keterangan: Total armada 16.528 unit. Armada berusia di atas 10 tahun berjumlah 9.445 unit atau 57% dari total populasi yang dimiliki 725 perusahaan.



Mayoritas truk yang beroperasi di Jakarta khususnya kawasan pelabuhan masa pakainya telah lebih usia lebih dari 10 tahun



Utilitas Kendaraan Produktivitas bisa hanya 24 Persen

Teks: Abdul Wachid & Sigit Andriyono
Foto: Pebri Susanto

Sepuluh tahun terakhir utilitas kendaraan angkutan barang mengalami mengalami penurunan signifikan. Kepadatan lalu lintas menjadi salah satu faktor utamanya, hal itu berlangsung lima tahun terakhir. Berdasarkan pengamatan DPD Aprindo Provinsi DKI Jakarta, kemacetan sudah mulai terasa periode tahun 2010-2012. Saat itu industri angkutan barang masih belum siap terhadap penurunan utilisasi dan level harga belum bisa diakomodasi pengguna jasa. Ditambah pelemahan ekonomi yang terjadi pada tahun 2015 makin membuat utilitas kendaraan kian merosot.

Contohnya, utilitas kendaraan rendah terjadi pada jalur distribusi Jakarta-Karawang. Perhitungannya, dengan jarak tempuh 150 km (pergi-pulang) yang mestinya bisa ditempuh tiga jam, di lapangan baru bisa ditempuh lima jam. Artinya, dari total 12 jam operasional waktu produktif yang bisa dipenuhi hanya 42%, sisanya dalam kondisi *idle time*. "Hal ini memberatkan pengusaha, karena pendapatan perusahaan terutama pendapatan sopir berkurang. Karena itu, sulit mencari sopir baru untuk memenuhi pertumbuhan angkutan barang," papar Jimmy Ruslim, Wakil Ketua V Bidang Humas, Riset & Teknologi, DPD Aprindo Provinsi DKI Jakarta.

Jimmy yang juga pengusaha *trucking* ini kemudian menjelaskan kondisi utilisasi yang terjadi di perusahaannya, PT Dunia Express Transindo (Dunex). Untuk pencapaian kilometer tempuh per tahunnya dari lima tahun lalu sudah rendah. Gambarnya, rata-rata tiap tahun per kendaraan menempuh jarak sekitar 35 ribu km sampai 42 ribu km dengan utilisasi hanya 0,7 sampai 0,8 rit per hari. Padahal 10 tahun yang lalu masih bisa mencapai utilisasi 1,2 hingga 1,3 rit per hari per kendaraan, atau jarak tempuhnya setara 45 ribu km hingga 60 ribu km per tahun.

Sebagai gambaran hasil pemantauan yang dilakukan terhadap truk dengan rute Sunter-Cakung-Bogor-Sunter dengan jarak tempuh 141 km, dibutuhkan waktu tempuh 12,19 jam dengan waktu tunggu selama 8,21 jam. Waktu *idle* truk tersebut mencapai 68%. Itu berarti, produktivitas unit hanya 32%.

Sementara itu, truk dengan rute Sunter-Karawang p.p. dengan jarak tempuh 152 km, dibutuhkan waktu tempuh 7,25 jam dengan waktu tunggu

selama 2,59 jam. Waktu *idle* truk tersebut mencapai 40%. Itu berarti, produktivitas unit 60%.

Gambaran lain, truk dengan rute Sunter-Cilincing-Bogor-Sunter dengan jarak tempuh 144 km, dibutuhkan waktu tempuh 12,24 jam dengan waktu tunggu selama 5,34 jam. Waktu *idle* truk tersebut mencapai 45%. Itu berarti, produktivitas unit 55%. Lebih parah lagi, truk dengan rute Sunter-Pelabuhan-Karawang-Cakung dengan jarak tempuh 164 km, dibutuhkan waktu tempuh 25,38 jam dengan waktu tunggu selama 19,22 jam. Waktu *idle* truk tersebut mencapai 76%. Itu berarti, produktivitas unit 24%.

Jenis Unit	Tahun Pembuatan	Masa Usia Kendaraan (Tahun)	Waktu Tempuh	Total Waktu Tunggu	Idle%	Produktivitas %	Total Km	Rute
ACTROS	2003	13	12:19	8:21	68%	32%	141	SUNTER-CAKUNG-BOGOR-SUNTER
FAW	2010	6	9:54	8:42	69%	31%	145	SUNTER-CAKUNG-BOGOR-SUNTER
MITSUBISHI	2008	8	7:25	2:59	40%	60%	152	SUNTER-KARAWANG-KARAWANG-SUNTER
MITSUBISHI	2008	8	10:34	2:44	39%	61%	159	SUNTER-KARAWANG-KARAWANG-SUNTER
ACTROS	2003	13	11:17	4:24	39%	61%	157	SUNTER-CAKUNG-KARAWANG-SUNTER
ACTROS	2003	13	12:24	5:34	45%	55%	144	SUNTER-CILINCING-BOGOR-SUNTER
FAW	2010	6	25:38:00	19:22	76%	24%	164	SUNTER-PELABUHAN-KARAWANG-CAKUNG
MITSUBISHI	2008	8	8:44	3:23	39%	61%	153	SUNTER-SUNTER-KARAWANG-SUNTER
MITSUBISHI	2008	8	5:35	2:30	45%	55%	156	SUNTER-SUNTER-KARAWANG-SUNTER
ACTROS	2003	13	7:46	4:08	53%	47%	154	SUNTER-SUNTER-KARAWANG-SUNTER

Di daerah lain, seperti Kota Surabaya, rendahnya utilitas angkutan barang juga terjadi, seperti yang dirasakan PT Putra Rajawali Kencana (Pura Trans). Menurut Ariel Wibisono, Direktur Pura Trans, beberapa tahun terakhir utilitas kendaraan di perusahaannya rendah. Gambarnya, apabila lima tahun lalu mampu menempuh jarak 6.000 km per bulan, kini hanya 5.000 km. Rata-rata susutnya 5% per tahun, dengan depresiasi kilometer tahun pertama 72 ribu km, tahun kedua 63 ribu km, tahun ketiga 55 ribu km, tahun keempat 48 ribu km, dan tahun kelima tahun 42 ribu km. "Jadi bisa disimpulkan ketika 360 ribu km truk mulai rewel, ritase tidak optimal," katanya.

Menurut Hartono Gani, pengamat transportasi, utilitas kendaraan yang rendah bisa terbantu apabila tarif angkut yang ada saat ini memadai. Pengamatannya, saat ini pengusaha *trucking* hanya mampu melakukan 18 hingga 24 *round trip* dalam sebulannya di area Jabodetabek. Rendahnya utilitas kendaraan disebabkan banyak hal, mulai kepadatan lalu lintas, lambannya bongkar muat hingga proses administrasi. "Solusinya, khusus di Pelabuhan Tanjung Priok diterapkan manajemen waktu atau lalu lintas truk di pelabuhan. Selanjutnya diusahakan truk pada saat pulang dan pergi membawa muatan. Contoh lain, dari Tanjung Priok mengangkut *raw materials* ke Cikarang. Kemudian kembalinya juga membawa muatan yang siap ekspor," tuturnya.

Kondisi saat ini, truk yang mengirim muatan baik ke pelabuhan atau industri, saat kembalinya rata-rata bermuatan kosong. Gani meyakini andai hal ini dapat diterapkan semua pengusaha *trucking* kepadatan lalu lintas akan turun separuhnya. Persoalan lain muncul ketika lokasi depo kontainer saat ini masih terpusat di Tanjung Priok. Idealnya depo kontainer menyebar di daerah yang dekat dengan kawasan industri, seperti Cikarang, Karawang, dan Tangerang. "Depo-depo ini harus di sana sehingga barang kontainer yang kosong tadi bisa ditaruh di depo terdekat," katanya.



Hartono Gani



Sepuluh tahun terakhir utilitas kendaraan mengalami penurunan signifikan. Kepadatan lalu lintas menjadi salah satu faktor utamanya, hal itu berlangsung 5 tahun terakhir.

Produktivitas Operasional Truk

Perhitungan	Pencapaian	Keterangan
Jarak Tempuh (KM)	150	Jakarta - Karawang Timur - Jakarta
Waktu Tempuh Normal (Jam)	3	50 Km/jam
Waktu Tempuh Aktual (Jam)	5	Rata-rata
Waktu Operasional (Jam)	12	
% Waktu	42%	26% waktu produktif saat truk non full kontainer
		16 % waktu produktif saat truk full kontainer
% Idle Time	58%	

Sumber: Aprindo



Manajemen Lalu Lintas Kendaraan Buruk

Teks: Abdul Wachid
Foto: Pebri Susanto

Kawasan pelabuhan sebagai pintu masuk dan keluarnya barang impor maupun ekspor semestinya bisa membantu utilitas kendaraan. Namun, berdasarkan pengamatan Asosiasi Logistik Indonesia dalam kurun waktu lima tahun terakhir sirkulasi angkutan barang di pelabuhan utamanya Tanjung Priok belum optimal. Kondisi tersebut tak lepas akibat pengambilan barang di pelabuhan, baik itu masuk dan keluar tidak diatur, semua kendaraan datang secara bersamaan. Padahal, idealnya operator pelabuhan harus bisa mengatur, mulai dari kendaraan masuk pelabuhan, bongkar muat hingga keluar kembali.

Lemahnya manajemen lalu lintas kendaraan di kawasan pelabuhan turut berimbas terhadap kepadatan lalu lintas di jalur akses menuju pelabuhan. Terlebih akses jalan menuju ke pelabuhan di dalamnya turut dilewati kendaraan pribadi yang volumenya sepanjang tahun bertambah. "Setelah selesai bongkar muat di pabrik, pengusaha trucking harus membawa lagi kontainer kosong itu ke depo kontainer. Kalau saja kalau ada 1.000 kontainer masuk, akan ada 1.000 truk yang bolak-balik. Kemudian kalau mengambil barang ekspor besoknya harus ke depo lagi ambil kontainer kosong, bawa ke pabrik, balik lagi ke pelabuhan. Itu sudah berapa kali pergerakan? Sementara depo kontainer itu lokasinya di sekitar Cakung. Jadi bertumpulah di sana dan akhirnya macet," papar Mahendra Rianto, Vice Chairman Asosiasi Logistik Indonesia.

Ia mengatakan, PT Pelabuhan Indonesia II selaku otoritas semestinya melakukan upaya perbaikan terhadap kondisi tersebut. Sebagai public service operation tidak mestinya Pelindo II hanya berorientasi pada keuntungan semata. Mereka perlu sadar Tanjung Priok merupakan sentra keluar masuk 60% barang ekspor-impor

seluruh Indonesia. Oleh karena itu, Pelindo II harus melakukan percepatan layanan, bukan malah membuat lamban. "Sekalipun Pelindo II adalah BUMN yang orientasinya bisnis, tapi mereka harus berpikir strategis dan memikirkan kemaslahatan orang banyak," kritiknya.

Sementara itu, Rudy Sangian, praktisi kepelabuhan berpendapat lain menyoal solusi mengurangi kepadatan di pelabuhan. Ia mengatakan, langkah pemerintah yang saat ini memberi akses kereta api masuk ke pelabuhan dirasa belum cukup. Pihak Pelindo II perlu melakukan penataan terhadap barang-barang yang dibongkar dari kapal berdasarkan profil penerima barang.

"Profil penyewa barang daerah kawasan industri Pulo Gadung misalnya, ditaruh di kawasan dalam satu blok. Profil penerima misalnya Cikarang Dry Port ditaruh satu blok. Jadi ketika mau diambil keluar, truknya masuk mengambil tidak pilih-pilih atau mencari-cari lagi, ini punya siapa. Selanjutnya diatur jadwalnya, artinya harus diatur sesuai downtime waktunya penerimaan barang," jelas Rudy. Agar langkah tersebut berjalan efektif, kata Rudy, pihak pelabuhan perlu melakukan kerja sama dengan pelaku usaha dalam hal ini asosiasi. Sebab, data tentang populasi kendaraan sumbernya dari asosiasi pengusaha truk.



Kemacetan kerap terjadi di jalan arah menuju Pelabuhan Tanjung Priok.

Akses Jalan Tidak Memadai

Terkait akses jalan ke pelabuhan, menurut Rudy, sebelum ada New Port Tanjung Priok memang tidak ada penambahan ruas jalan. Saat ini volume arus barang di Tanjung Priok sekitar tujuh juta TEU's per tahun, dengan adanya New Port Tanjung Priok diperkirakan bertambah menjadi sembilan juta TEU's. Dalam pengamatannya, lima tahun terakhir akses jalan menuju pelabuhan makin padat akibat bertambahnya volume kendaraan, baik itu kendaraan pribadi dan mobil barang.

"Diperkirakan pelabuhan saat ini hanya mampu menampung 3.500 TEU's sekali masuk. Padahal jika kita hitung, tujuh juta TEU's per tahun dibagi dengan 360 hari maka sekitar 12.000 TEU's per hari. Artinya, kalau kapasitasnya hanya 2.500-3.500 TEU's per hari jauh dari angka untuk mengambil kontainer itu kalau target dwelling time yang ingin dicapai adalah dua hari atau tiga hari," papar Rudy. Ia menilai, pembangunan jalan layang yang kini tengah dipersiapkan sebagai akses jalan ke New Port Tanjung Priok akan sia-sia jika tidak ditunjang tata ulang peletakan kontainer dan penjadwalan kendaraan.

Sementara itu, Mahendra menilai keberadaan New Port Tanjung Priok yang rencana akan beroperasi tahun ini kurang tepat. Menurutnya, kawasan Tanjung Priok sudah tidak kondusif lagi untuk dibangun pelabuhan baru karena sebagai pelabuhan utama tidak semestinya lalu lintas angkutan barang bercampur dengan kendaraan pribadi. Idealnya pelabuhan-pelabuhan baru dibangun ke arah dekat sentra logistik yang jauh dari pusat keramaian kota. "Jadi kalau kita bicara Tanjung Priok memang sudah tidak layak lagi," tutupnya.



Mahendra Rianto

Kegiatan Bongkar Muat Pelabuhan Tanjung Priok

Tahun	Jumlah Total (Ton)	
	Bongkar	Muat
2014	35.199.257	16.026.753
2013	36.127.761	17.848.589
2012	38.417.366	19.574.761
2011	32.273.868	17.494.807
2010	29.382.726	14.755.253

Sumber: Aptrindo



Rudy Sangian



Utilitas Rendah Pengaruhi BEP

Teks: Abdul Wachid, Sigit Andriyono & Anton Sulistyio
Foto: Pebri Santoso

Dalam skala besar dampak merugikan dari utilitas kendaraan yang rendah ialah membuat break event point atas investasi armada makin lama. Utilitas merupakan jumlah trip yang diperoleh pengusaha angkutan barang dapat dalam kurun waktu tertentu. Akibat infrastruktur yang tidak memadai dan kemacetan, pengusaha tidak bisa mendapatkan jumlah trip yang diinginkan. Makin rendah utilitasnya, faktor pembagiannya akan makin sedikit untuk mendapatkan BEP secara singkat. Oleh karena itu, saat ini pengguna jasa yang memiliki produktivitas

bongkar muat yang tinggi menjadi incaran.

"Betul, andaikan utilisasi lebih tinggi, maka pendapatan yaang didapat juga lebih tinggi. Hal ini akan menambah pendapatan sehingga akan lebih cepat tingkat pengembalian investasinya," kata Jimmy Ruslim, Direktur PT Dunia Express Transindo. Di perusahaannya, perhitungan BEP atas investasi kendaraan disesuaikan dengan komponen biaya operasional. Beberapa di antaranya, bahan bakar, ongkos sopir, kernet, perawatan, ban, asuransi, perizinan, administrasi, beban bunga leasing, dan sewa pool.

Jimmy menyebutkan, rata-rata kalau menghitung BEP tanpa memperhitungkan efek bunga adalah delapan tahun. Tetapi, jika menghitung net present value dari investasi truk dengan memperhitungkan efek bunga maka didapat nilai impas pada usia antara 15 hingga 18 tahun. Sementara untuk komponen income adalah income yang diperoleh dengan asumsi armada dalam sebulan bisa operasional 17 sampai 20 hari untuk jarak pendek.

ANALISA FINANSIAL TRUCKING

Nilai perolehan truk san sasis	Rp 1 M
Penyusutan	Garis lurus 8 tahun
Hari kerja/bulan	20 hari kerja
Rute	Tanjung Priok – Karawang
Harga jual/rit	Rp 1,8 juta
Inflasi	5%
Jangka waktu leasing	5 tahun
Bunga leasing	13% p.a.

"Harga jual truk saya asumsikan senilai Rp 1 miliar, dengan standar depresiasi leasing di Indonesia delapan tahun. Hitungan hari kerjanya 20 hari dalam sebulan, ini asumsi saja karena sebenarnya rata-rata hanya 17 sampai 18 kerja. Rutenya dari Tanjung Priok ke Karawang dengan jarak tempuh rata-rata 120

km. Harga jual per ritnya Rp 1,8 juta. Sebenarnya tarif ini tergolong rendah tapi kenyataan di lapangan tarifnya segitu. Masa cicilan diambil yang terpanjang, yaitu lima tahun dengan bunga leasing 13%," papar Jimmy.

"Selanjutnya, kalau dihitung dengan biaya operasional seperti solar, perawatan, depresiasi, asuransi,

perizinan, mekanik, overhaul dan lainnya. Dalam hitungan kami net present value (NPV) apabila pembatasan usia ditetapkan 10 tahun, maka pada waktu tahun NPV yang diperoleh masih minus Rp 193 juta, jelas ini tidak feasible," imbuhnya.

	10%	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
REVENUE		432,000,000	453,600,000	476,280,000	500,094,000	525,098,700	551,353,635	578,921,317	607,867,383	638,260,752	670,173,789
SALES OF TRUCK		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DIRECT COST		(239,640,000)	(251,622,000)	(264,203,100)	(277,413,255)	(291,283,918)	(305,848,114)	(321,140,519)	(337,197,545)	(354,057,423)	(371,760,294)
INTEREST OF LEASING		(98,231,617)	(89,212,028)	(67,970,544)	(43,797,044)	(16,286,816)	0	0	0	0	0
DEPRECIATION-STRAIGHT LINE 8 YEARS		(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)	(125,000,000)
INSURANCE		(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)	(9,575,000)
STNK & KIR		(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)	(3,300,000)
OVERHAUL		0	0	0	0	0	0	0	0	0	(40,000,000)
MEKANIK		(720,000)	(756,000)	(793,800)	(833,490)	(875,165)	(918,923)	(964,869)	(1,013,112)	(1,063,768)	(1,116,956)
IURAN ASOSIASI		(120,000)	(126,000)	(132,300)	(138,915)	(145,861)	(153,154)	(160,811)	(168,852)	(177,295)	(186,159)
SEWA POOL		(3,600,000)	(3,780,000)	(3,969,000)	(4,167,450)	(4,375,823)	(4,594,614)	(4,824,344)	(5,065,562)	(5,318,840)	(5,584,782)
BONUS MINGGUAN DAN BULANAN		(1,400,000)	(1,470,000)	(1,543,500)	(1,620,675)	(1,701,709)	(1,786,794)	(1,876,134)	(1,969,941)	(2,068,438)	(2,171,860)
THR SUPIR & KENEK		(1,050,000)	(1,102,500)	(1,157,625)	(1,215,506)	(1,276,282)	(1,340,096)	(1,407,100)	(1,477,455)	(1,551,328)	(1,628,895)
GENERAL ADMIN COST (10%*REVENUE)		(21,600,000)	(22,680,000)	(23,814,000)	(25,004,700)	(26,254,935)	(27,567,682)	(28,946,066)	(30,393,369)	(31,913,038)	(33,508,689)
ERT		(72,236,617)	(55,023,528)	(25,178,869)	8,027,965	45,023,193	71,269,260	81,726,473	92,706,546	229,235,624	201,341,155
TAX 25%		0	0	0	(2,006,750)	(11,255,750)	(17,817,250)	(20,431,500)	(23,176,500)	(57,308,750)	(50,335,250)
EAT		(72,236,617)	(55,023,528)	(25,178,869)	6,021,215	33,767,443	53,452,010	61,294,973	69,530,046	171,926,874	151,005,905
CASHFLOW	(1,000,000,000)	52,763,383	69,976,472	99,821,131	131,021,215	158,767,443	178,452,010	186,294,973	194,530,046	171,926,874	151,005,905
		(947,236,617)	(877,260,145)	(777,439,014)	(646,417,799)	(487,650,356)	(309,198,346)	(127,903,374)	71,626,673	0.63	
NPV		(193,563,617)									
IRR		5.6%									
BEP		7.63 thn									

Net Present Value 10 tahun = Rp -193 juta(tidak feasible)
Internal Rate of Return 10 tahun = 5,6% (di bawah bunga bank)
Break Even Point = 7,63 tahun

Sumber: Aprindo

Selain kendala utilitas kendaraan, tarif angkut yang rendah membuat BEP menjadi lama karena pendapatan yang diperoleh pengusaha akhirnya tidak signifikan. "Tarif angkut sekarang makin kompetitif karena banyaknya pemain baru bermunculan di usaha ini. Jadi saat ini persaingannya tinggal ke utilitas dan service," ujar Kyatmaja Lookman, Presiden Direktur PT Lookman Djaja. Ia mengaku, terkait BEP atas investasi kendaraan di perusahaannya jangka waktunya hampir sama dengan rata-rata perusahaan lain, yakni delapan tahun.

Menurut Donny Andi Saragih, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta, apabila Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang pembatasan usia truk 10 tahun tetap diterapkan pengusaha angkutan akan merugi. "Angkutan barang ini tidak tiap hari jalan, tidak bisa disamakan dengan angkutan penumpang seperti bus TransJakarta. Perhitungan saya, dengan utilitas kendaraan yang rendah yang rata-rata sebulan hanya 17 hari operasi. Dalam setahun hanya mampu 51 ribu km dengan target 250 km. Artinya butuh 20 tahun untuk mencapai sejuta km sampai overhaul," ujarnya.



Donny Andi Saragih, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta

Truk Bekas tidak Prospektif

Faktor lain yang dapat memperpanjang BEP ialah trayek yang ditempuh, hal itu diungkapkan Ariel Wibisono, Direktur PT Putra Rajawali Kencana. Menurutnya, trayek distribusi yang pendek turut memengaruhi BEP sehingga menjadi lama. "Pengusaha akan tekor dan perlu inject modal lagi, karena tidak bisa mengangsur. Jika trayek dalam kota harapannya kan cicilan bisa lewat lima tahun. Tapi faktanya baru bisa tujuh hingga delapan tahun," kata Ariel.

Dalam hal investasi armada, Ariel memilih untuk menjual armadanya yang telah beroperasi lebih dari empat tahun. Alasannya, kendaraan di atas empat tahun sudah tidak ekonomis karena ada penambahan biaya baru, seperti suku cadang dan lainnya. Dengan demikian, kata Ariel, dari sudut investasi layaknya cukup lima tahun.

Sementara dari sudut pembiayaan, biasanya pihak leasing menghitung delapan tahun. Pihak leasing hanya melihat sebagai aset dalam kurun waktu tertentu. "Contoh, saya mau beli truk bekas yang sudah berusia delapan tahun. Bank tidak mau, mereka hanya mau empat tahun. Contoh lain, dahulu waktu masih kredit satu truk ini bisa menghasilkan Rp 20 juta. Setelah empat tahun lunas, dapatnya cuma Rp 15 juta. Kenapa unit turun setelah empat tahun dipertahankan? Pendapatan turun ini karena apa dulu, karena perang tarif atau memang karena depresiasinya yang besar. Jadi harus ada standarnya, depresiasi 12,5%," ujarnya.

Oleh karena itu, faktor depresiasi harus sangat diperhatikan terutama bagi perusahaan yang akan

melakukan investasi armada bekas. Sebab dari sisi investasi, menggunakan armada truk bekas memicu kerugian seperti kondisi kendaraan yang tidak dapat dipastikan dalam kondisi sehat atau 100 persen layak jalan, kemudian soal biaya yang harus dikeluarkan untuk perawatan kendaraan akan lebih besar, karena bisa dipastikan sudah terdapat kerusakan yang terjadi pada komponen kendaraan.

"Layanan after sales service dari pihak agen pemegang merk (APM) truk juga tidak tersedia, seperti garansi serta layanan lainnya untuk ketersediaan suku cadang dan layanan servis khususnya untuk truk bekas yang diimpor," tutur Irwan Supriyono, Senior Executive Officer After Sales Service & Technical PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI).

Sementara dengan menggunakan truk baru, pemilik mendapatkan garansi mesin serta layanan after sales service yang menjadi paket dari sistem penjualan tiap agen pemegang merk (APM) truk. Selain itu, track record dapat diketahui sejak awal pembelian hingga akhir masa pakai truk, jika hendak mengganti armada dengan unit kendaraan yang lebih baru lagi.

Keuntungan investasi dengan armada truk bekas, menurut Irwan, harga unit kendaraan relatif murah sebagai initial cost dalam neraca untuk penghitungan ROI (return of investment) perusahaan. Sedangkan untuk armada truk baru, butuh effort lebih besar dalam hal penyediaan dana baik untuk pembelian secara tunai maupun kredit, yang tentunya harga unit baru lebih tinggi dibandingkan kendaraan bekas.



Selain kendala utilitas kendaraan tarif angkutan yang rendah membuat BEP menjadi lama, pendapatan perusahaan tidak signifikan

PUBLISHED SOON

INDONESIA TRUCKING DIRECTORY

INDONESIA LOGISTIC DIRECTORY

KUMPULAN DATA PENGUSAHA TRUK DAN LOGISTIK DI INDONESIA

Terdiri dari *Land Transporter, Warehouse Provider, 3PL, Cargo Handling Airport Operator, Bulk Terminal Operator, Container Terminal, Empty Container Depot Operator, Distributor, Asosiasi, dan Instansi Pemerintah.*



PASTIKAN PERUSAHAAN ANDA TERCATAT

INFORMASI LEBIH LANJUT HUBUNGI TRUCKMAGZ

031-85581699 | info@truckmagz.com



Merujuk Kebijakan Bank

Teks: Ratna Hidayati, Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi

Di Indonesia depresiasi dihitung delapan tahun oleh bank. Bank pun dipisah menjadi dua; retail (perorangan/di bawah Rp 10 M) dan komersial (bisnis di atas Rp 10 M). Untuk retail, kalau kita punya aset lebih dari delapan tahun, tidak diakui sebagai aset. Untuk komersial, depresiasi dihitung dari audit. Selama masih ada nilai pasar, tetap nilai itu dimasukkan dalam hitungan aktiva.

“Peremajaan truk kalau dilihat dari sisi investasi, truk usia empat tahun saya jual. Kenapa? Karena saya tidak mau menambah biaya baru, yaitu biaya onderdil,” kata Ariel Wibisono, Presiden Direktur PT Rajawali Dwi Putra Indonesia. Truk baru cuma ada biaya ban. Karena sudah lebih dari empat tahun, ada

pos namanya *ondersteel*, *setting* kaki-kaki. Nanti lewat delapan tahun, ada turun mesin. Dari sudut investasi, usia truk layak lima tahun.

Dari sudut pembiayaan/bank, mereka menghitung delapan tahun. Begitu juga pihak *leasing*. Mereka hanya melihat sebagai aset dalam kurun waktu tertentu. “Contoh saya mau beli truk bekas yang sudah usia delapan tahun. Bank tidak mau mendanai, mereka cuma mau mendanai yang usia empat tahun,” kata Ariel.

Lalu, bagaimana jika jarak tempuh yang dipakai untuk menentukan usia truk? “Dilihat dari jumlah km, usia truk bisa sampai 750 ribu km. Itu tercapai jika ada infrastruktur yang benar. Seperti semua sudah jalan tol. Kalau non-

jalan tol, masuk ke 750 ribu km itu lho *nggak* sampai-sampai. Maka dari itu acuan apa km atau tahun? Mereka di luar negeri meskipun sudah 750 ribu km, didukung jalan tol, aspalnya bagus, jalan lurus aja, tidak naik turun, tidak kelok-kelok, muatan dibatasi, umur lewat dari 750 ribu km.

"Kalau saya merujuk pada kebijakan bank. Mereka itu hanya mau membiayai paling lama lima tahun," imbuhnya. Truk lebih dari delapan tahun tidak diakui sebagai aset perusahaan. Untuk komersil, dilihat dari nilai unit, karena nilai unit tidak akan habis sampai 25 tahun. Bagi Ariel, tolok ukurnya trayek, misalkan Surabaya-Jakarta truk lewat lima tahun sudah tidak layak, biaya pasti besar. Edukasi peremajaan ini tergantung tarif, *project*, muatan, jenis muatan,

"Saran saya begini. Batasannya wilayah trayek. Misalnya, plat B masuk Jatim dibatasi 10 tahun. Plat L masuk Jabar dibatasi 10 tahun. Plat L masuk Jateng, karena ditengah, bisa 15 tahun. Batasan logis menurut saya plat B kalau beroperasi di dalam kota Jakarta, ya bisa 20 tahun. Lebih baik gubernur membatasi usia truk berplat luar daerah masuk ke wilayah mereka," paparnya.

Dengan adanya regulasi pemerintah seperti ini, mau tidak mau akan mendorong pengusaha agar bisa melayani dan memberikan tarif sesuai layanan. Surabaya ke Jakarta hanya kendaraan yang berumur lima tahun. Dengan begitu, tarif akan mengikuti dan tarif akan bagus. Saat ini, makin jauh jaraknya, tarif makin murah. Padahal risiko makin besar. Kenapa murah? Karena volume dipaksa *overload*. Regulasi seperti ini akan menaikkan harga. Kondisi ini ke depannya memaksa produsen ekspansi. Pabrik akan menentukan lokasi yang sesuai dengan target pasarnya.

"Tidak sedikit pengusaha truk yang tidak memakai analisa pasar dalam hal menentukan investasi. Malah yang

terjadi, investasi dulu, pasar terbentuk sendiri. Jika itu diteruskan yang ada kan perang tarif. Kalau tidak mau perang tarif, pengusaha perang layanan. Logikanya, jika yang bermain adalah truk di bawah 10 tahun, tarif akan bisa sama. Minimal, beda tidak jauh. Tidak seperti sekarang, perbedaan tarif bisa 10%-15%," ungkap Ariel.

Ariel menambahkan, peremajaan truk bisa tergantung jarak. "Jika trayek jauh, kendaraan jangan tua-tua," kata Ariel mengingatkan. Ia mencontohkan, jarak lebih dari 350 km, usia truk yang masuk harus dibatasi 10 tahun. Kemudian jarak 250 km sampai 350 km, usia truk dibatasi 15 tahun. Jarak tempuh sampai dengan 250 km, usia truk dibatasi sampai 20 tahun. "Truk dengan trayek dalam kota bisa dibatasi 25 tahun dan ini bisa dipakai ke seluruh pemerintah daerah," kata Ariel.

Ariel mencontohkan, truknya dengan trayek Jakarta-Surabaya p.p., tahun produksi 2010 baru mencapai 200 ribu km. "Muatan truk 25 ton. Truk masih kondisi prima sampai sekarang. Jika pakai batas usia 750 km, truk saya belum mencapai batas usia untuk peremajaan.

Sebagai gambaran, *TruckMagz* melakukan survei kecil terhadap lima perusahaan truk di Surabaya.

Jika muatan 20 ton, dalam 7,6 tahun menempuh jarak 600 ribu km. Muatan 25 ton, dalam tujuh tahun bisa menempuh jarak 550 ribu km. Muatan 30 ton, dalam 6,25 tahun mencapai jarak 500 ribu km. Sedangkan jika muatan 35 ton, dalam 4,5 tahun menempuh jarak 450 ribu km. "Perhitungan riil saya, truk lintas provinsi Jakarta-Surabaya maksimal usia delapan tahun dengan rata-rata jarak tempuh 6.000 km/bulan dengan kondisi infrastruktur seperti saat ini," kata Ariel.

Tabel Jarak Tempuh Truk

Tahun Kendaraan	Total Jarak Tempuh (Km)	Usia Truk (Tahun)	Rata-rata Jarak Tempuh per tahun (Km)	Asumsi Over Haul (Km)	Sisa Jarak sebelum Over Haul (Km)
2007	337,237	9	37,471	750,000	412,763
2008	241,575	8	30,197	750,000	508,425
2010	278,532	6	46,422	750,000	471,468
2010	344,515	6	57,419	750,000	405,485
2010	261,973	6	43,662	750,000	488,027
2010	236,871	6	39,479	750,000	513,129
2011	194,877	5	38,975	750,000	555,123
2011	174,851	5	34,970	750,000	575,149
2012	225,280	4	56,320	750,000	524,720
2012	203,945	4	50,986	750,000	546,055
2012	102,039	4	25,510	750,000	647,961
2012	154,995	4	38,749	750,000	595,005
2012	187,965	4	46,991	750,000	562,035
2012	184,000	4	46,000	750,000	566,000
2013	169,206	3	56,402	750,000	580,794
2013	131,017	3	43,672	750,000	618,983
2013	184,942	3	61,647	750,000	565,058
2013	140,113	3	46,704	750,000	609,887
2013	127,942	3	42,647	750,000	622,058
2013	124,251	3	41,417	750,000	625,749
2013	123,918	3	41,306	750,000	626,082
2013	139,714	3	46,571	750,000	610,286
2013	159,965	3	53,322	750,000	590,035
2013	168,038	3	56,013	750,000	581,962
2014	121,523	2	60,762	750,000	628,477
2014	109,761	2	54,881	750,000	640,239
2014	243,766	2	121,883	750,000	506,234

Catatan:

Data diambil dari odometer dan perangkat GPS

Dari 35 sampel, hanya 27 unit yang bisa diukur mengingat GPS di 8 unit lainnya rusak.

Merek truk yang digunakan sebagai sampel: Hino

Trayek bervariasi, lebih banyak rute Surabaya-Jakarta.

Ilustrasi Jarak Tempuh dari Sidoarjo, Jawa Timur

No	Tujuan	Km
1	Bandung	835
2	Bandar Lampung	1,065
3	Banjarnegara	560
4	Banyuwangi	310
5	Bekasi	815
6	Blitar	180
7	Blora	190
8	Bogor	875
9	Bojonegoro	120
10	Bondowoso	245
11	Boyolali	305
12	Brebes	520
13	Cilacap	535
14	Cilegon	945
15	Cirebon	585
16	Garut	710
17	Gresik	25
18	Jakarta	840
19	Jambi	1,770
20	Jember	205
21	Jombang	85
22	Kebumen	455
23	Kediri	130
24	Kendal	370
25	Kertosono	105
26	Klaten	310
27	Kudus	270
28	Lamongan	50
29	Lumajang	160
30	Madiun	175
31	Magelang	405
32	Magetan	205

No	Tujuan	Km
33	Malang	105
34	Mojokerto	50
35	Nganjuk	125
36	Ngawi	190
37	Palembang	1,465
38	Pasuruan	70
39	Pati	245
40	Pekalongan	440
41	Pekalongan	440
42	Ponorogo	210
43	Probolinggo	110
44	Purbalingga	530
45	Purwakarta	765
46	Purwokerto	530
47	Purworejo	420
48	Rangkasbitung	930
49	Rembang	205
50	Salatiga	380
51	Semarang	330
52	Serang	925
53	Situbondo	210
54	Solo	280
55	Sragen	245
56	Sukabumi	930
57	Sukoharjo	290
58	Tasikmalaya	660
59	Tegal	510
60	Trenggalek	185
61	Tuban	105
62	Tulungagung	165
63	Wonosobo	595
64	Yogyakarta	345

Catatan:

Jarak dihitung dari pool di Sidoarjo ke gudang tujuan

Jika muatan 20 ton, dalam 7,6 tahun menempuh jarak 600 ribu km. Muatan 25 ton, dalam tujuh tahun bisa menempuh jarak 550 ribu km. Muatan 30 ton, dalam 6,25 tahun mencapai jarak 500 ribu km. Sedangkan jika muatan 35 ton, dalam 4,5 tahun menempuh jarak 450 ribu km. "Perhitungan riil saya, truk lintas provinsi Jakarta-Surabaya maksimal usia delapan tahun dengan rata-rata jarak tempuh 6.000 km/bulan dengan kondisi infrastruktur seperti saat ini," kata Ariel.

Menghitung Investasi Truk di Indonesia

Nilai investasi unit Rp 750.000.000
 Standar umur kendaraan 750.000 km
 Realiasi jarak yang ditempuh dalam 1 tahun +/- 55.000 km
 Umur kendaraan berdasarkan standar km 13,6 tahun
 Standar pembiayaan perbankan Indonesia 8 tahun = 440.000 km

Ilustrasi berdasarkan investasi
 (menggunakan sampling trayek Surabaya-Jabodetabek)

Investasi Unit Rp. 750.000.000

Laba/rugi kendaraan per bulan

Pengeluaran operasional	Rp.	
Uang makan	Rp.	1.200.000
Solar	Rp.	8.300.000
Lain - lain	Rp.	4.000.000
Premi	Rp.	1.500.000
Keperluan Sopir(bon)	Rp.	250.000
Uang kawalan	Rp.	150.000
Perbaikan kendaraan (jasa)	Rp.	200.000
Uang tunggu bongkar muat	Rp.	200.000
Tambahkan lain lain (Operasional)	Rp.	300.000
Onderdil langsung (tunai)	Rp.	53.000
Ban	Rp.	595.000
Electric	Rp.	60.000
Engine	Rp.	750.000
Understeel	Rp.	50.000
		<u>17.608.000</u>
Profit	Rp.	20.122.000
Biaya kontrak sopir (bonus/gaji)	Rp.	<u>1.500.000</u>
	Rp.	18.622.000

Laba Rugi Kendaraan per Tahun

a) Pemasukan	Rp.	452.760.000
b) Pengeluaran operasional	Rp.	
Uang makan	Rp.	14.400.000
Solar	Rp.	99.600.000
Lain lain	Rp.	48.000.000
Premi	Rp.	18.000.000
Keperluan Sopir	Rp.	3.000.000
Uang kawalan	Rp.	1.800.000
Jasa perbaikan kendaraan	Rp.	2.400.000
Uang tunggu	Rp.	2.400.000
Tambahkan lain	Rp.	
Lain operasional	Rp.	3.600.000
Onderdil langsung tunai	Rp.	636
Ban	Rp.	33.000.000 (55.000 km)
Electric	Rp.	2.000.000
Engine	Rp.	10.000.000 (55.000 km/5000 km)
Understeel	Rp.	<u>2.000.000</u>
		<u>236.836.000</u>
Profit	Rp.	215.924.000
Biaya kontrak sopir (bonus/gaji)	Rp.	<u>18.000.000</u>
Profit	Rp.	197.924.000

Pemasukan: Menggunakan Acuan KM

1 tahun: 55.000 km
Dibagi 12 bulan = 4.583 km

Sampling

Surabaya-Jabodetabek +/- 850 Km
Total Ritase 5,39x
Price ideal Rp 7.600/ritase x 5,39 = Rp 37.730.000

Biaya per Km di Indonesia Rp 37.730.000 : 4.583 Km = Rp 8.232/km
Target investasi per tahun Rp 750.000 x Rp 8.232 = Rp 6.174.000.000
Realisasi operasional Rp 440.000 x Rp 8.232 = Rp 3.622.080.000
Target investasi per tahun Rp 6.174.000.000 : 8 tahun = Rp 771.750.000
Realisasi operasional per tahun Rp 3.622.080.000 : 8 tahun
= Rp. 452.750.000
Profit kendaraan per tahun Rp 197.924.000
Rp. 750.000.000
Return of Investment ----- = 3,7 thn (3 tahun 7bulan)
Rp. 197.924.000

NB: Rp 197.924.000 adalah gross profit
Nilai penjualan unit di tahun ke-4 = Rp 517.500.000 (termasuk karoseri)
Nilai buku di tahun ke-4 = Rp 502.441.406

Profit di tahun ke-4
Rp 197.924.000 x 4 = Rp 791.696.000
(Rp 791.696.000 + Rp 502.441.406) - Rp 750.000.000
= Rp 544.137.406 (gross profit)

NB: Biaya administrasi, bunga bank, biaya tak langsung tidak dihitung

Harga Jual Truk Up Rp. 750.000.000 Depresiasi 12,5%

Nilai pasar (termasuk karoseri)	vs	Nilai buku
Tahun 1 Rp 700.000.000		Rp 750.000.000
Tahun 2 Rp 650.000.000		Rp 656.250.000
Tahun 3 Rp 575.000.000		Rp 514.218.750
Tahun 4 Rp 517.500.000		Rp 502.441.406
Tahun 5 Rp 465.750.000		Rp 439.636.230
Tahun 6 Rp 419.175.000		Rp 384.681.701
Tahun 7 Rp 377.257.500		Rp 336.596.488
Tahun 8 Rp 339.531.750		Rp 294.521.927

KESIMPULAN

- Investasi truk baru dengan kondisi infrastruktur saat ini sangat tidak terjangkau.
- Target km tidak bisa tercapai, hanya 60% yang tercapai saja dari target.
- Harga jual truk baru terlalu tinggi tidak cocok dengan infrastruktur dan aturan di Indonesia.
- Tingkat utilitas yang rendah karena jarak dan waktu tidak bisa efisiensi biaya, karena infrastruktur jalan yang tidak memadai.
- Industri jasa pengangkutan membutuhkan modal yang padat/lebih besar agar bisa bersaing dalam hal layanan.
- Investasi tidak bisa diukur karena ROI yang terlalu lama.
- Nilai depresiasi unit yang terlalu tinggi sehingga harga jual tidak bisa bagus dan selisih harga baru dan bekas yang besar.



Ariel Wibisono, Presdir PT Rajawali Dwi Putra Indonesia



MENGELOLA PERSEDIAAN SUKU CADANG YANG BAIK

R. BUDI SETIAWAN, M.M., CISCIP.

Kepala Divisi Pendidikan dan Pelatihan
Supply Chain Indonesia

Suku cadang sangat penting bagi operasional kendaraan. Jika suku cadang tidak dikelola dengan baik akan mengganggu operasional kendaraan sehingga akan memengaruhi kondisi perusahaan, baik suku cadang yang tersedia berlebihan maupun suku cadang yang tersedia kurang dari kebutuhan. Suku cadang adalah suatu

barang yang terdiri dari beberapa komponen yang membentuk satu kesatuan dan mempunyai fungsi tertentu. Tiap kendaraan terdiri dari banyak komponen, dalam komponen tersebut ada yang sering mengalami kerusakan dan penggantian ada juga yang bertahun-tahun tidak perlu diganti karena tidak mengalami

kerusakan dalam waktu yang cukup lama. Ada beberapa komponen yang juga terdapat di dalamnya beberapa komponen kecil, misalkan *engine* yang mempunyai komponen di dalamnya, yaitu *fuel injection pump, water pump, starting motor, alternator, oil pump, compressor, oil, power steering pump,* dan lain-lain.

Secara umum suku cadang dapat dibagi menjadi dua, yaitu:

1. Suku cadang baru adalah komponen kendaraan yang masih dalam kondisi baru dan belum pernah dipakai sama sekali kecuali sewaktu dilakukan pengetesan.
2. Suku cadang bekas atau copotan adalah komponen kendaraan yang pernah dipakai untuk periode tertentu dengan kondisi:
 - Masih layak pakai, yaitu secara teknis komponen tersebut masih dapat digunakan atau mempunyai umur pakai, baik yang telah mengalami perbaikan maupun yang telah dipakai pada kendaraan lain.
 - Tidak layak pakai, yaitu secara teknis komponen tersebut sudah tidak dapat lagi dipakai walaupun dilakukan perbaikan atau rekondisi.

Ada juga yang mengelompokkan suku cadang menjadi dua, yaitu:

1. Suku cadang mesin, yaitu komponen kendaraan yang berhubungan dengan kelayakan kendaraan untuk dipergunakan sebagai mana mestinya, baik mekanik maupun elektriknya.
2. Suku cadang nonmesin, yaitu komponen kendaraan untuk mendukung kelayakan kendaraan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya, antara lain baut, mur, lampu, karet. Pada kenyataan di lapangan, umumnya banyak pemakai yang lebih menyukai komponen/suku cadang yang masih apa adanya (*unrecondition*). Mengingat komponen tersebut masih apa adanya setelah dilepas/dicopot dari kendaraan, jadi masih dapat diidentifikasi kondisi sebenarnya. Jika diperlukan perbaikan atau rekondisi, pemakai lebih yakin atas jenis suku cadang akan dilakukan penggantian.

Sebenarnya penggunaan komponen bekas/copotan sudah lama dilakukan oleh pemakai kendaraan di negara maju. Namun umumnya di negara maju, komponen yang dijual sudah dilakukan rekondisi dan siap pakai, serta distributor/*supplier* juga berani memberikan jaminan atas komponen tersebut. Sedangkan di Indonesia baru beberapa tahun belakangan ini saja, banyak pemakai kendaraan yang mencari komponen bekas/copotan. Mengingat harganya lebih murah sekali dibandingkan

membeli komponen baru serta kebutuhan akan komponen bekas atau copotan makin besar tiap tahunnya, tetapi kebutuhan tersebut akan makin tidak seimbang dengan komponen bekas/copotan yang tersedia. Kecenderungan pemilik kendaraan berusaha untuk memperpanjang umur pakai unit tersebut, jauh melebihi umur pakai di negara maju.

Khusus pemakai yang belum berpengalaman dalam memakai komponen bekas/copotan, perlu lebih hati-hati sewaktu memeriksa komponen tersebut, khususnya komponen yang sulit untuk melihat bagian dalam secara keseluruhan. Menghindari kesalahan pengamatan karena pada beberapa kejadian pihak penjual tidak mau komponen tersebut dikembalikan kalau sudah dibeli. Walaupun demikian bukan berarti bertransaksi atas komponen bekas/copotan sangat berisiko, hanya dibutuhkan ketelitian dalam pengamatan sebelum memutuskan untuk membeli.

PERSEDIAAN SUKU CADANG

Persediaan suku cadang adalah komponen kendaraan yang tersedia di gudang untuk kebutuhan seluruh kendaraan yang dimiliki oleh perusahaan. Makin banyak jenis kendaraan yang dimiliki akan makin banyak pula persediaan suku cadang yang harus disimpan di gudang. Hal ini perlu diperhatikan oleh para pemilik kendaraan, terutama untuk perusahaan yang:

- Memiliki kendaraan dengan banyak merek.

- Memiliki bengkel sendiri (termasuk perbaikan bukan hanya pemeliharaan).

- Memiliki persediaan suku cadang sendiri.

Makin banyak suku cadang yang tersimpan di gudang makin banyak uang yang tersimpan dalam bentuk barang. Tiap suku cadang memiliki putaran pemakaian tersendiri yang tergantung pada jenisnya serta tingkat kebutuhan dari suku cadang tersebut. Tiap pergerakan keluar masuk suku cadang (mutasi), baik karena penggunaan maupun pembelian suku cadang harus dicatat dengan baik karena jika tidak ada pencatatan dapat menimbulkan penyimpangan. Pencatatan tiap mutasi suku cadang merupakan salah satu bagian dari pengelolaan persediaan.

Persediaan bisa dikatakan ideal jika berada dalam tingkat paling ekonomis tanpa adanya risiko pada perusahaan. Biasanya suatu risiko akan muncul yang diakibatkan adanya suatu persediaan seperti biaya persediaan, kerusakan barang, kehilangan barang. Apa saja yang perlu diperhatikan dalam mengelola persediaan suku cadang?

Pengelolaan gudang penyimpanan suku cadang yang baik dan benar

Gudang penyimpanan adalah salah satu unsur terpenting dalam menjaga dan mengelola barang persediaan, maka dari itu banyak hal yang harus diperhatikan dalam memelihara gudang, guna menjaga persediaan sehingga tidak mengganggu operasional. Hal yang perlu diperhatikan antara lain suhu, temperatur, kelembaban, kebersihan serta keamanan yang terjamin. Selain itu, sistem penataan persediaan di gudang yang baik harus diperhatikan agar tidak mengganggu jalannya proses keluar masuknya barang suku cadang. Penyimpanan persediaan suku cadang yang baik dan pendokumentasian suku cadang yang benar dapat meminimalisir terjadinya penyimpangan dalam persediaan, seperti pembelian yang berlebihan, kekurangan, dll.

Adanya *standard operational procedure* (SOP) pengelolaan persediaan suku cadang yang efektif dan efisien

Tiap kegiatan yang berkaitan dengan pengelolaan gudang dan mutasi atau pergerakan suku cadang harus ada ketentuan yang mengaturnya. Ketentuan yang mengatur pengelolaan gudang dan mutasi atau pergerakan suku cadang berupa *standard operational procedure* (SOP). SOP harus disusun secara rinci dan jelas guna mengetahui apa saja yang harus dilakukan oleh tiap bagian atau pejabat yang berhubungan dengan kegiatan pergerakan atau mutasi suku cadang, baik itu permintaan, penyerahan, penyimpanan, pemindahan, maupun *stock opname*. SOP disusun agar masing-masing yang terlibat dalam pergerakan atau mutasi suku cadang jelas tanggung jawab dan perannya serta apa yang harus dikerjakannya.

Dengan demikian SOP bisa menjadi pedoman dalam melaksanakan pekerjaan rutin, mempermudah semua pihak yang terlibat dalam pergerakan atau mutasi suku cadang dapat dijalankan secara efektif dan efisien sehingga dapat diketahui dengan jelas hambatan-hambatan yang muncul yang akan mudah untuk dilacak. Banyak orang yang mengetahui SOP dibuat hanya sebatas sebelum pekerjaan dilakukan, akan tetapi sebenarnya banyak yang harus dibuat di antaranya seperti jika ada perubahan langkah kerja, misalnya adanya mesin baru, peralatan baru, tambahan pekerja, lokasi berbeda dan semua yang memengaruhi lingkungan kerja sehingga aturan main dalam perusahaan menjadi lebih jelas karena adanya acuan operasional yang baku. Bahkan ada juga perusahaan yang tidak merasa memerlukan SOP karena menurut pandangannya pekerjaan yang berdasarkan pada kebiasaan bisa berjalan dengan baik dan tidak ada masalah.

Adanya sistem pengelolaan gudang penyimpanan suku cadang yang diterapkan dengan baik.

Selain SOP yang mengatur secara operasional, dalam pengelolaan penyimpanan suku cadang di gudang harus ada sistem pengelolaannya yang secara terus-menerus dan disiplin dilaksanakan dengan baik. Salah satu sistem pengelolaan gudang yang seringkali dilaksanakan atau digunakan adalah Sistem 5R. Sistem 5R merupakan penerjemahan dari sistem 5S yang banyak diterapkan di perusahaan Jepang. Sedangkan sistem 5R banyak digunakan di perusahaan Indonesia hasil adopsi dari 5S di Jepang. Sistem 5R merupakan singkatan dari kegiatan Ringkas, Rajin, Rawat, Rapi, Resik.

Stock opname (SO) yang dilakukan secara periodik dan konsisten.

Stock opname adalah kegiatan untuk menghitung jumlah fisik barang yang tersimpan di gudang, dan hasil perhitungan tersebut dibandingkan dengan catatan persediaan. SO dilakukan oleh bagian yang mengelola barang, yaitu gudang dan bagian yang melakukan pencatatan persediaan yang berasal dari dokumen mutasi barang yang diterima dari bagian pengelola barang. Bagian yang melakukan pencatatan persediaan berdasarkan dokumen mutasi barang biasanya adalah bagian akuntansi. Dengan adanya penghitungan fisik barang yang dilakukan oleh dua bagian yang berbeda, adalah bagian dari pengendalian, sehingga dapat diketahui kebenaran jumlah fisik barang yang ada dan kebenaran pencatatan jumlah persediaan yang ada. Dengan demikian permasalahan yang berhubungan dengan selisih antara jumlah fisik barang dan jumlah catatan persediaan dapat segera diselesaikan. Di samping itu, akurasi pencatatan dan informasi yang disampaikan dapat dipertanggungjawabkan. Oleh karena itu, SO harus dilakukan secara konsisten dan periodik sehingga penyimpangan dalam pengelolaan barang dapat diminimalisir. Untuk memperketat pengawasan pengelolaan persediaan, SO dapat juga dilakukan secara mendadak dan tidak terencana. Kegiatan SO tersebut biasanya dilakukan oleh bagian audit sebagai suatu tindakan pemeriksaan dan pengawasan.

Pengecekan persediaan rutin

Di samping kegiatan *stock opname* (SO), pengecekan persediaan rutin perlu dilakukan oleh bagian pengelola barang. Pelaksanaan pengecekan persediaan rutin dapat dilaksanakan pada saat melakukan pengambilan barang, penempatan barang, atau pemindahan barang. Dalam pengecekan persediaan rutin akan diketahui juga barang yang rusak atau cacat sehingga barang bisa dipisahkan. Dengan demikian barang yang rusak atau cacat dapat dipisahkan di tempat tertentu dan *space* yang kosong karena pemindahan barang yang rusak atau cacat dapat digunakan untuk menyimpan barang yang lainnya.

Pengendalian permintaan dan perencanaan pembelian

Pada saat ada permintaan barang, bagian pengelola barang harus memeriksa permintaan barang tersebut dan melihat memperhitungkan minimum stok yang harus tersedia di gudang. Dengan demikian bagian pengelola barang harus menentukan jumlah barang sebagai batasan minimum stok yang harus selalu tersedia agar operasional dapat berjalan lancar atau *safety stock* sebagai batasan jumlah stok aman yang harus tersedia agar operasional dapat berjalan lancar. Apabila permintaan barang cukup banyak yang melebihi dari jumlah stok yang ada maka kondisi tersebut harus dikendalikan dari sisi permintaan dan perencanaan pembeliannya.

Pengaturan penyimpanan barang

Tiap barang yang diterima di gudang harus disimpan dengan teratur dan dikelompokkan sesuai dengan jenis barang yang diterimanya. Pengaturan penyimpanan barang tersebut akan memudahkan dalam pendataan atau pencatatan barang dan pencarian barang. Tujuan pengelompokkan ini agar mempermudah dan menghemat waktu ketika pengambilan atau penyimpanan persediaan dari gudang atau pun keluar gudang. Di samping itu, jika ada pengelompokkan barang dalam penyimpanan maka memudahkan juga untuk melakukan pengecekan.

Dengan melaksanakan tujuh hal tersebut, pengelolaan persediaan suku cadang akan bisa lebih baik dan persediaan tidak kekurangan, tidak berlebihan dan kejadian penyimpangan terhadap persediaan suku cadang akan lebih minimal.



SELF INFLATING TIRE

Adakah ban berisi udara (bukan ban mati) yang tidak perlu dikontrol dan dirawat tekanannya sepanjang perjalanan?

Nurrochman, PT Yoma Cirebon.

Jawaban oleh:

BAMBANG WIDJANARKO
Independent TBR Tire Analyst

Ban merupakan bagian yang vital dalam sebuah kendaraan. Kondisi ban pada saat kendaraan beroperasi menentukan keamanan dan kenyamanan dalam berkendara. Ban isi udara (*pneumatic tire*) yang umum digunakan saat ini memerlukan tekanan udara yang tepat dan harus selalu dikontrol oleh pengemudi. Pengecekan ban secara teratur akan lebih menjamin keamanan dan kenyamanan dalam berkendara. Namun, harus diakui bahwa kebanyakan pengemudi merasa enggan untuk selalu melakukan pengecekan terhadap ban kendaraannya. Akibatnya ban sering kekurangan udara dan menjadi cepat rusak. Lebih parah lagi, kekurangan udara dapat memprovokasi ban meledak pada saat digunakan.

Sekitar 80% dari kendaraan yang ada di jalan raya beroperasi dengan satu atau lebih ban yang tekanan udaranya kurang. Ban kehilangan tekanan udara pada saat ban berjalan terutama setelah menabrak lubang karena perubahan musim yang mengubah suhu udara. Selain itu juga melalui pori-pori dan pentil (*valve*). Ban truk dapat kehilangan 1 PSI atau 2 PSI tiap hari, tergantung dari beban muatan, medan jalan dan karakter pengemudi (*agresivitas*).

Pengemudi tidak dapat memastikan tekanan udara yang tepat pada ban hanya dengan melihatnya saja, dia harus menggunakan alat pengukur tekanan udara (*pressure gauge*). Kekurangan tekanan udara tidak hanya buruk bagi ban, tapi juga buruk bagi operasional kendaraan dan menyebabkan tidak aman dan boros bahan bakar.

Untuk mengatasi kondisi ini, produsen menciptakan sebuah alat yang disebut *Self Inflating Tire* (SIT), sebuah sistem yang pintar yang tahu kapan sebuah ban membutuhkan tambahan udara dan secara otomatis dapat menambahkan tekanan udara sampai ban tersebut mencapai tekanan yang tepat (sesuai pengaturan). Dengan kata lain, *Self Inflating Tire* adalah sebuah sistem yang memungkinkan ban dapat memompa dirinya sendiri.



The Aperia Halo Tire Inflator System



Self Inflating Tire

Dengan SIT pengemudi tidak perlu merasa khawatir ban kendaraannya akan mengalami kekurangan tekanan udara dan tidak perlu bingung mencari jasa tambah udara ban di pinggir jalan karena begitu sistem ini mendeteksi adanya kekurangan udara pada ban, sistem ini akan bekerja untuk menambahkan tekanan udara pada ban hingga mencapai kondisi tekanan udara yang optimal dan aman.

Self Inflating Tire merupakan perangkat yang dipasang pada pusat roda kendaraan, yang dilengkapi pompa otomatis untuk mengumpulkan tenaga dari bandul yang berayun sesuai putaran roda. Alat ini diibaratkan seperti jam otomatis. Putaran menghasilkan gerakan pada pompa otomatis yang bekerja sesuai kecepatan kendaraan. Dua buah selang menghubungkan antara pompa dan ban. Saat sensor internal mendeteksi adanya kekurangan tekanan angin pada ban, sistem akan mengirimkan udara yang diambil dari luar ke ban.



Self Inflating Tire



Self Inflating Tire (Sistem Tabung)

Self Inflating Tire memberikan beberapa keuntungan, antara lain:

- **Aman.**

Tekanan udara yang tepat pada ban dapat meningkatkan stabilitas kendaraan dan mengurangi bahaya ban meledak secara tiba-tiba. Juga memastikan sistem pengereman, pengendalian, dan manuver kendaraan dengan tepat.

- **Hemat bahan bakar.**

Tekanan udara yang tepat membuat tingkat *rolling resistance* (hambatan bergulir) rendah, otomatis akan meningkatkan efisiensi bahan bakar secara signifikan. Adanya *rolling resistance* yang tinggi pada ban kekurangan tekanan udara saat berputar, membuat mesin bekerja lebih keras.

- **Memperpanjang usia ban.**

Tekanan udara yang tepat membuat performa ban menjadi maksimal dan usia ban juga akan meningkat.

- **Ramah lingkungan.**

Ban dengan tekanan udara yang tepat akan mengurangi kadar CO₂ yang mencemari atmosfer dan mengurangi serpihan-serpihan ban di jalan raya serta mengurangi jumlah ban bekas.

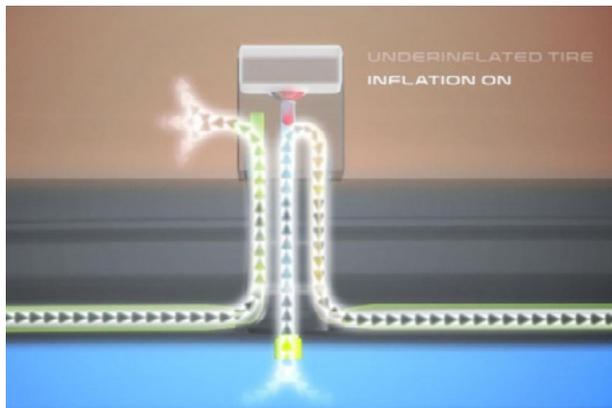
- **Kenyamanan.**

Dengan menggunakan SIT, pengemudi merasa yakin bahwa ban yang digunakan beroperasi dengan tekanan udara yang tepat, pengemudi juga tidak perlu mencari jasa penambahan tekanan udara di SPBU atau pun di jalan raya.

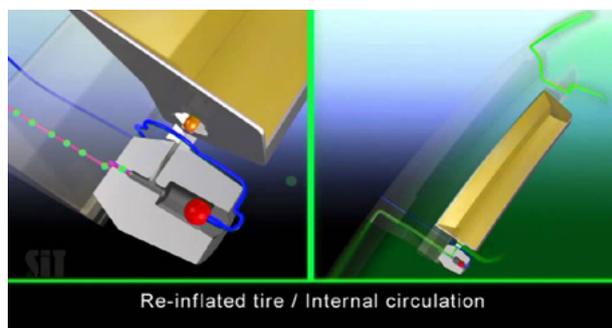
SELF INFLATING TIRE

Sistem *Self Inflating Tire* sangat simpel dan mudah berintegrasi dengan ban. Terdiri dari dua komponen yang dipasang pada ban, yaitu:

- *Peristaltic Tube Chamber* yang berintegrasi dengan dinding ban.
- *Automatic Pressure Regulator* yang menghubungkan interior ban dengan area luar.



Air Flow Management SIT



Automatic Pressure Regulator SIT

Sistem Monitor Tekanan Udara (*Tire Pressure Monitoring System*) memperingatkan pengemudi ketika ban mengalami kekurangan tekanan udara. Saat ini, *Tire Pressure Monitoring System* sudah diwajibkan di AS dan Uni Eropa pada kendaraan berat jenis truk. Alat *Tire Pressure Monitoring System* ini biasanya diletakkan di *dashboard* kendaraan seperti alat penghitung argo pada taksi.

Sistem SIT akan mendeteksi masalah kekurangan tekanan udara dengan segera. Sistem ini bekerja secara independen, tetapi juga berkombinasi dengan *Tire Pressure Monitoring System*.



Tire Pressure Monitoring System Device



Posisi Alat TPMS di dashboard



Alat TPMS yang terhubung ke pentil (valve)

SIT menggunakan energi dari perputaran roda untuk memompa ban secara otomatis sesuai kebutuhan ban tersebut dan senantiasa menjaga agar kondisi tekanan udara berada dalam posisi optimal.

Sistem akan mengintegrasikan *peristaltic tube chamber* dengan dinding ban. *Chamber* akan merapat pada kondisi deformasi normal ban yang disebabkan karena berat kendaraan itu sendiri.

Saat ban menggelinding di jalan raya, alat penutup bergerak sepanjang *peristaltic tube chamber* untuk

memasukkan udara ke dalam ban sesuai dengan pergerakan setiap ban.

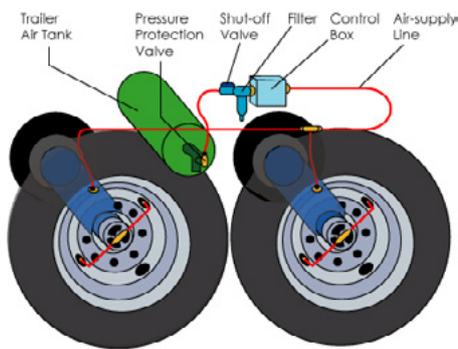
Ketika sebuah kendaraan yang dilengkapi dengan SIT beroperasi, ban yang kekurangan udara akan secara otomatis dipompa hingga mencapai tekanan yang optimal dan sistem ini tetap berfungsi sementara ban dalam kondisi sedang digunakan (*stand by*).

Ketika tekanan udara optimal telah tercapai, *automatic pressure regulator* menutup aliran udara dari luar dan mengaktifkan sirkulasi udara internal antara ban dan peristaltik *chamber*.

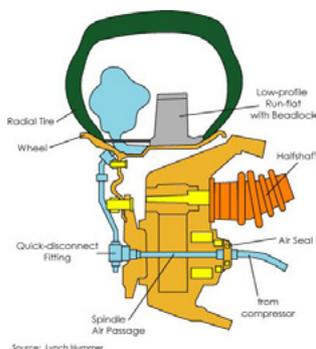
Penting untuk diingat bahwa me-

loading sistem ini, saat tidak sedang dalam kondisi ban harus dipompa, artinya saat tekanan udara ban benar-benar telah optimal.

Memiliki fungsi yang sama dengan SIT (*Self Inflating Tire*), *The Meritor Tire Inflation System* (MTIS) didesain untuk digunakan khusus pada tractor trailer. Sistem ini menggunakan tabung udara dari trailer untuk memompa ban yang mengalami kekurangan tekanan udara. Udara yang diambil dari tabung persediaan udara dalam trailer, dialirkan ke *control box* kemudian dialirkan ke setiap sumbu (as).



Source: Meritor
The Meritor Tire Inflation System

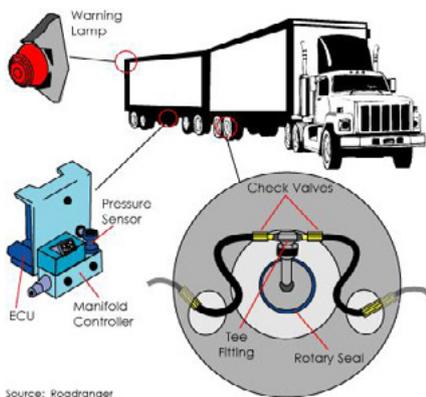


Source: Lynch Hummer

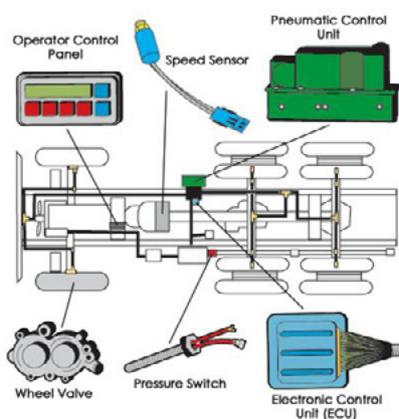
Sistem ini memiliki kompresor yang secara otomatis menyesuaikan tekanan udara pada tiap ban saat kendaraan beroperasi untuk mengimbangi kebocoran atau bocor halus karena tusukan. Pengemudi dapat menyesuaikan tekanan udara dengan mode yang diinginkan, yaitu mode *comfort*, *sporty*, *all terrain* atau *over obstacle*.

Teknologi canggih ini, sangat membantu pengemudi sehingga pengemudi tidak perlu lagi mengkhawatirkan kondisi bannya selama dalam perjalanan. Mengemudi menjadi lebih aman dan nyaman.

Aliran udara melalui sumbu (as) membawa udara yang berputar pada poros dan mendistribusikan udara pada tiap ban. Jika terdapat kekurangan tekanan udara, lampu indikator akan menyala untuk memberi informasi kepada pengemudi.



Source: Roadranger



Source: Roadranger

Air Management System pada SIT

Sumber ilustrasi:
The Aperia Halo Tire Inflator System
The Meritor Tire Inflation System (MTIS)
Pirelli Tire Campus, R&D Departement, China



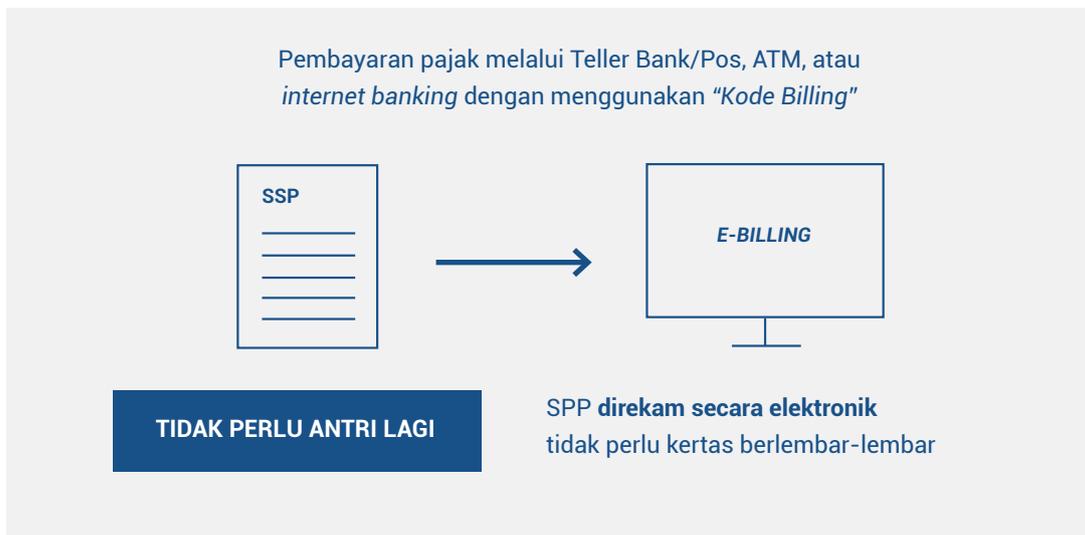
MUDAHNYA PEMBAYARAN PAJAK DENGAN *BILLING SYSTEM/E-BILLING*

Andreas Ario Kusumo
Praktisi Perpajakan (Managing Director PT Mitra Solusi Taxindo)

Direktorat Jenderal Pajak terus melakukan perbaikan pelayanan pajak secara komprehensif. Banyak inovasi yang dilakukan untuk meningkatkan pelayanan dan kepuasan wajib pajak dengan mengikuti tren perkembangan dunia teknologi yang sangat cepat perkembangannya. Saat ini para wajib pajak sudah bisa menikmati inovasi pembayaran pajak secara elektronik dengan

tidak menggunakan lagi Surat Setoran Pajak (SSP) yang berlembar-lembar.

Anda para wajib pajak sekarang sudah bisa melakukan pembayaran pajak secara elektronik dengan menggunakan kode *billing*. Sistem pembayaran ini dikenal dengan *billing system*. Dengan *billing system* anda para wajib pajak sudah bisa melakukan pembayaran pajak secara elektronik melalui *teller bank/pos*, ATM atau *internet banking*.



Perlu Anda ketahui bahwa penggunaan *billing system* ini akan diwajibkan kepada seluruh wajib pajak mulai 1 Juli 2016, di mana nantinya bank atau pun kantor pos tidak akan menerima lagi pembayaran pajak secara

manual dengan menggunakan SSP.

Direktorat Jenderal Pajak sudah mengatur tahapan-tahapan penggunaan *billing system* ini. Para wajib pajak perlu mengetahui dan menguasainya. Tahapan penggunaan *billing system* ini bisa digambarkan berikut ini.

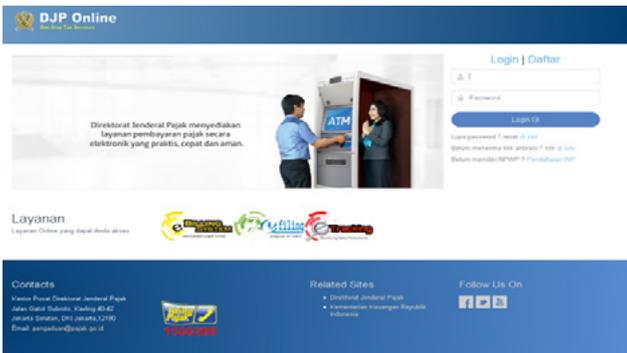
1

Wajib Pajak yang telah memiliki NPWP mendaftar menjadi pengguna Sistem *Billing* Pajak pada Website *Billing* Pajak. Alamat Website *Billing* Pajak

A. www.sspe.pajak.go.id



B. www.djponline.pajak.go.id

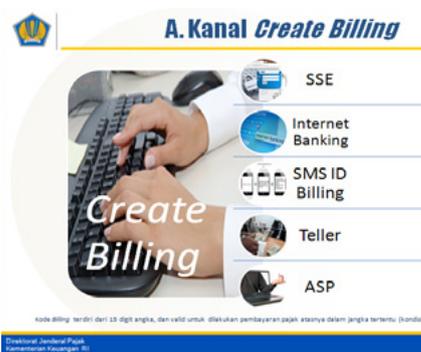


Verifikasi dikirimkan melalui e-mail yang didaftarkan WP

2

Wajib Pajak merekam *Billing* pajak dan mendapatkan Kode *Billing* (*Create Billing*).

1 Kode *Billing* hanya untuk 1 kode MAP & 1 kode KJS.



3

Wajib Pajak membayar melalui teller bank/ pos atau menggunakan fasilitas ATM/Internet Banking dengan menggunakan Kode *Billing* yang telah diterbitkan.



Melihat kemudahan dan kesederhanaan pembayaran pajak secara elektronik dengan *billing system*, para wajib pajak akan menikmati beberapa manfaat dari *billing system* seperti berikut ini.



Andreas Ario Kusumo
Praktisi Perpajakan
(Managing Director PT Mitra Solusi Taxindo)

MANFAAT PENGGUNAAN *E-BILLING*

LEBIH MUDAH

- Anda tidak harus lagi mengantri di lokasi teller untuk melakukan pembayaran. Sekarang ada dapat melakukan transaksi pembayaran pajak melalui internet banking cukup dari meja kerja Anda atau melalui mesin ATM yang Anda temui di sepanjang perjalanan Anda.
- Anda tidak perlu lagi membawa lembaran SSP ke bank atau Kantor Pos Persepsi. Sekarang Anda hanya cukup membawa catatan kecil berisi Kode Billing untuk melakukan transaksi pembayaran pajak. Cukup tunjukkan kode billing tersebut ke teller atau masukkan sebagai kode pembayaran pajak di mesin ATM atau internet banking.

LEBIH CEPAT

- Anda dapat melakukan transaksi pembayaran pajak hanya dalam hitungan menit dari mana pun Anda berada.
- Jika Anda memilih teller bank atau kantor pos sebagai sarana pembayaran, Anda tidak perlu menunggu lama teller memasukkan data pembayaran pajak Anda, karena kode billing yang Anda tunjukkan akan memudahkan teller mendapatkan data pembayaran berdasarkan data yang telah Anda input sebelumnya.
- Antrian di bank atau kantor pos akan sangat cepat berkurang karena teller tidak perlu lagi memasukkan data pembayaran pajak.

LEBIH AKURAT

- Sistem akan membimbing Anda dalam pengisian SSP elektronik dengan tepat dan benar sesuai dengan transaksi perpajakan Anda, sehingga kesalahan data pembayaran seperti Kode Akun Pajak dan Kode Jenis Setoran dapat dihindari.
- Kesalahan input data yang biasa terjadi di teller dapat terminimalisasi karena data yang akan muncul pada layar adalah data yang telah Anda input sendiri sesuai dengan transaksi perpajakan Anda yang benar.

Para wajib pajak, selamat mencoba mudahnya pembayaran pajak secara elektronik dengan *billing system*.



— NO. 1 —
**BRAND &
QUALITY**

LET OUR SINCERENESS AND
SPECIALIZED TECHNIQUE
BE ALWAYS WITH YOU



SOLE AGENT
PT DWI MULTI MAKMUR

Jl. Kapuk Muara No. 7
Komp. Duta Harapan Indah
Blok. 00 No. 12 Jakarta Utara 14450

T +62 21 66694881, +62 21 66694882
+62 21 6616073, +62 21 6616037
F +62 21 66694883
E info@dwimultimakmur.com
marketing1@dwimultimakmur.com



Andri Yansyah

Masa Transisi, Usia 20 Tahun Bersyarat

Naskah : Antonius Sulisty, Abdul Wachid
Foto : Pebri Santoso dan Anton Sulisty

Dinas Perhubungan dan Transportasi (Dishubtrans) DKI Jakarta sebagai pelaksana tugas dalam hal perhubungan dan transportasi di seluruh wilayah DKI, merupakan lembaga di bawah garis komando Pemerintah Daerah (Pemda) Provinsi DKI Jakarta pimpinan Gubernur DKI Jakarta, Basuki Tjahaja Purnama (Ahok).

Sejumlah fungsi telah diembankan kepada Dishubtrans DKI Jakarta melalui kewenangan dalam penyusunan rencana strategis dan rencana kerja Dishubtrans, hingga pelaksanaan pengujian (uji KIR) kendaraan bermotor angkutan umum dan barang.

Terkait kewenangan dalam penyusunan rencana strategis dan rencana kerja, saat ini Dishubtrans DKI Jakarta tengah dihadapkan pada polemik atas dikeluarkannya Peraturan Daerah (Perda) Provinsi DKI Jakarta No.5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

Pada Perda DKI No.5 Tahun 2014, Pasal 51 ayat 1 disebutkan bahwa untuk menjamin ketersediaan layanan angkutan jalan umum yang memenuhi aspek laik jalan dan ramah lingkungan, ditetapkan pembatasan masa pakai kendaraan bermotor umum. Kemudian di ayat 2 butir (e) ditegaskan, untuk masa pakai kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibatasi dengan ketentuan mobil barang paling lama 10 tahun.

Berdasarkan data Dishubtrans DKI, usia kendaraan angkutan barang di Jakarta berusia ≤ 5 tahun (2011-2015): 20.763 unit (47%); > 5 tahun ≤ 10 tahun (2006-2010): 8.103 unit (18%); > 10 tahun ≤ 15 tahun (2001-2005): 13.176 unit (30%); > 15 tahun ≤ 20 tahun (1996-2000): 1.384 unit (3%), dan usia kendaraan > 20 tahun (≤ 1995): 761 unit (2%).

Untuk jumlah keseluruhan kendaraan angkutan barang menurut jenis sub kendaraan dari Dishubtrans DKI tercatat sejumlah 44.187 kendaraan dengan rincian truk besar sebanyak 38.434 kendaraan, truk kecil 1.745

kendaraan, truk khusus 163 kendaraan, dan truk sedang sebesar 3.845 kendaraan.

Sedangkan jumlah total kendaraan angkutan barang berdasarkan jenis pelayanan dari Dishubtrans DKI sebesar 44.187 kendaraan dengan rincian truk derek 39 kendaraan, truk MBU (Mobil Barang Umum) 35.392 kendaraan, truk peti kemas 7.501 kendaraan, serta truk tangki sebanyak 1.255 kendaraan.

Beragam tanggapan dari para pengusaha angkutan darat yang tergabung dalam Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia (Aptrindo) DKI Jakarta pun mencuat, dengan kekhawatiran bahwa nantinya armada mereka tidak dapat beroperasi lagi di wilayah Ibu Kota negara ini.

Andri Yansyah, Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi (Kadishubtrans) Provinsi DKI Jakarta, membeberkan seluruh jawaban atas keluhan-kesah para pengusaha *trucking* di Jakarta ini dalam wawancara khusus dengan *TruckMagz* berikut ini.

Bagaimana perkembangan terakhir terkait Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No.5 Tahun 2014 tentang Transportasi?

Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 ini lebih rendah batas usia kendaraannya apabila dibandingkan dengan regulasi Kementerian Perhubungan, yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Dalam Permenhub tersebut disebutkan batas usia kendaraan angkutan barang ialah 20 tahun. Ini yang akan kami jadikan rujukan untuk mengeluarkan (kebijakan) sendiri tanpa perlu menerbitkan Peraturan Gubernur (Pergub).

Aptrindo mewakili pengusaha angkutan barang telah sepakat dengan usia pakai truk hingga 20 tahun, namun sekitar 1.925 unit truk yang tergabung di Aptrindo usianya melebihi 20 tahun. Bagaimana masa transisinya untuk kendaraan tersebut?

Nanti akan kami lihat dulu jumlah keseluruhannya berapa? Setelah itu baru kami pilah. Sampai dengan rapat 16 Maret, sebenarnya juga masih dalam perdebatan. Jadi sekarang pihak asosiasi tinggal menyerahkan saja data jumlah kendaraan yang akan diperpanjang dan di-*scrap* (dimusnahkan). Selanjutnya, jumlah kendaraan yang diusulkan untuk diperpanjang akan saya cek betul kondisinya. Termasuk perawatan mandiri (*workshop* di



Andri Yansyah, Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta

dalam *pool*), sebab Pak Gubernur meminta bagi pengusaha yang tidak memiliki *workshop* sendiri harus bekerja sama dengan agen pemegang merek (APM). Dengan demikian, keinginan dari pengusaha untuk memperpanjang usia pakai kendaraannya akan kami akomodir, asal mereka juga kooperatif dengan aturan yang ada.

Apakah ini berarti agen pemegang merek (APM) punya tanggung jawab terhadap produknya masing-masing, sekalipun kendaraan tersebut sudah tidak mendapatkan garansi mesin atau pemeliharaan di bengkel resmi APM?

Dalam hal ini pihak APM yang lebih tahu tentang kondisi kendaraan yang mereka produksi. Terserah teknisnya bagaimana, apakah truk tua tersebut tidak ditangani langsung pihak APM, atau diarahkan ke *workshop* non-APM yang berafiliasi resmi dengan APM. APM juga memiliki tanggung jawab atas kondisi truk yang diproduksinya, jika kendaraan diservis di bengkel resmi mereka. Di

samping itu, kendaraan yang akan diperpanjang juga harus lulus uji KIR, sebagai bukti bahwa kendaraan itu layak jalan. Seperti emisi dari bahan bakar juga perlu diperhatikan karena akan memengaruhi kelulusan uji KIR.

Dari sisi pengusaha angkutan truk barangnya, apakah yang harus diperhatikan agar armada mereka tetap bisa beroperasi di Jakarta?

Hal terpenting harus tertib administrasi. Pihak Dishub juga mengacu dari rekomendasi dalam meloloskan truk yang umurnya sudah di atas 10 tahun, dengan melihat data-data pendukung seperti servis berkala yang memang terbukti dilakukan teratur di bengkel APM, melakukan pemeliharaan di *workshop* sendiri, emisi dari bahan bakar terbukti lulus dalam uji KIR. Dari sini baru kami bisa merekomendasikan untuk meloloskan kendaraan tersebut, meskipun usianya sudah 10 tahun bahkan sudah di atas 10 tahun.

Jika pemilik tidak dapat membuktikan kelayakan fisik kendaraan berdasarkan data yang valid termasuk hasil lolos uji KIR, tetapi kendaraannya masih dapat beroperasi dengan usia lebih dari 10 tahun, berarti ada unsur *human error* di dalamnya.

Bagaimana jika pihak swasta dilibatkan dalam pelaksanaan uji KIR?

Justru saya yang mendorong agar KIR swasta itu segera diwujudkan karena kendaraan makin banyak dan jumlah jalur KIR yang ada selama ini sudah terbatas, bahkan bisa diibaratkan sudah *ngos-ngosan*.

Saat ini jalur pengujian di setiap lokasi uji KIR itu paling banyak hanya mampu mengakomodir 100 unit kendaraan, sekarang dipaksa untuk melayani 200-250 unit per hari, pastinya tidak akan maksimal hasilnya sementara antriannya juga makin panjang.

Jika pihak APM misalnya, juga memiliki lembaga uji KIR yang sudah memiliki sertifikasi, pihak Dishub akan lebih diringankan karena ada pihak swasta yang berkompeten melakukan proses uji kelayakan kendaraan selain pemerintah. Dari sisi pengemudi juga akan diuntungkan dengan keberadaan KIR swasta, sebab tersedia alternatif pilihan lokasi untuk melakukan uji kelayakan kendaraannya, toh retribusinya tetap sama dengan yang diberlakukan di lokasi uji KIR pemerintah. Tujuannya supaya masyarakat bisa lebih cepat terlayani, dengan hasil yang juga lebih akurat.

Terkait pengujian kelayakan kendaraan (uji KIR), adakah perbedaan prosedural antara KIR swasta dan KIR pemerintah?

Secara prosedur KIR swasta sama dengan KIR yang dilakukan Dishub selama ini. Sekarang kami sedang mematangkan regulasi kerja sama dengan pihak swasta untuk mengadakan uji KIR ini, setelah selesai semuanya baru diterapkan.

Selama ini satu orang petugas KIR yang melayani kendaraan yang harus diuji KIR sudah merasa terlalu berat karena kendaraan begitu banyak. Hal ini akan memicu praktik suap ketika proses KIR itu berjalan. Kalau antrian kendaraan yang harus diuji KIR makin pendek, diharapkan dapat mengurangi kemungkinan praktik-praktik suap.



Hasil Uji KIR menjadi salah satu acuan Dshubtrans DKI Jakarta dalam validasi kelayakan kendaraan berusia 20 -30 tahun

Akhirnya penggunaan teknologi harus dilibatkan dalam proses uji KIR. Seluruh proses dilakukan secara komputerisasi mulai dari *booking* pakai teknologi, pembayaran melalui *virtual account*, sampai menerima hasil lulus uji KIR. Tujuannya untuk mengurangi transaksi secara manual/tunai, demi untuk meminimalisir kemungkinan berhadapan secara langsung antara pemilik dan operator penguji yang dapat memicu praktik suap tadi.

Ada anggapan dari segelintir pengusaha trucking yang menganggap jika sudah lulus uji KIR maka tidak perlu lagi ada pembatasan usia kendaraan?

Tidak juga, Anda bacanya jangan selama lolos KIR lantas tidak usah dibatasi, melainkan harus dipahami dalam pengoperasian truk setiap hari mesti ada pengecekan, jangan yang enak saja yang dibaca dan yang tidak enak tidak dibaca. Sekarang begini, waktu di KIR lampu sein-nya hidup begitu sehari-dua hari mati atau saat KIR rem-nya oke tapi setelah itu *error*.

Untuk itulah disyaratkan harus ada *pool*, *pool* itu fungsinya di samping untuk penyimpanan juga untuk perawatan pada saat operasional setiap hari. Dicek dulu kondisi bannya, rem dan segala macamnya sebelum jalan, itu menjadi kewajiban si operator.

Sebab KIR itu fungsinya untuk mengecek secara keseluruhan, seperti saat kita melakukan *general medical check up* ke dokter. Misal, hasil *general check up* kita bagus, kemudian besoknya kita makan jeroan dll. yang tidak menyehatkan, ya *enggak* bisa begitu. Tetap kita harus imbangi dengan olahraga atau tamasya supaya kondisi tubuh tetap sehat.

Syarat utama yang harus dipenuhi pengusaha angkutan truk barang supaya usia armada truknya bisa terus diperpanjang?

Perusahaan *trucking* wajib memiliki *pool* dan *workshop*. Contohnya Jerman, tidak ada pembatasan usia pakai truk dan bahkan ada yang sampai 30 tahun masih diizinkan beroperasi. Hal ini kembali lagi, perusahaan angkutan truk di Jerman sudah memiliki *pool* dan *workshop* sendiri, ditambah proses uji KIR yang sangat detail dengan antrian sekitar 25-30 unit di satu lajur pada tiap lokasi pengujian KIR.

Banyak pihak menyayangkan pembatasan usia kendaraan angkutan barang ini, karena di luar negeri tidak ada pembatasan usia pakai truk seperti di Jakarta. Bagaimana Bapak menanggapi keluhan ini?

Kita ini kalau sebenarnya mau jujur, kalau Anda ingin menuntut supaya kendaraan dapat beroperasi sampai 20 tahun, 25 tahun, 35 tahun, kadang-kadang orang kita ini membandingkannya asal membandingkan saja. 'Pak di Jerman truk bisa sampai 30 tahun kok boleh?' tetapi Anda sendiri cuma bisa bilang begitu saja (tanpa mengikuti prosedur yang berlaku).

Kalau mau meniru ya harus ditiru semuanya dari A sampai Z, jangan hanya setengah-setengah, yaitu harus ada *pool*, harus ada penyimpanan, harus ada *workshop*, setiap hari sebelum melakukan usaha harus dicek, jangan mau enak saja kita ini. Maka dari itu melihatnya harus secara utuh jangan setengah-setengah.

Apa benar Perda DKI Nomor 5 Tahun 2014 ini merupakan siasat Pemda DKI untuk membatasi volume kendaraan? Karena setiap tahun volume truk terus bertambah seperti di kawasan Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara?

Perda ini dibuat tidak sebatas hanya untuk mengatasi kemacetan akibat volume kendaraan yang makin banyak, namun aturan ini juga terkait dengan keselamatan berkendara di jalan. Perda ini merupakan produk dari pemda dengan melibatkan DPRD, dan sejauh ini acuan kami masih membatasi usia kendaraan hingga 10 tahun.

Nanti jika keluar Permenhub yang baru, kami akan mengusulkan agar Perda ini direvisi. Tetapi sejauh belum menjadi produk undang-undang yang baru, kami masih pakai produk (Permenhub) yang lama. Soal kelonggaran dalam pembatasan usia kendaraan, ini hanya sebatas kebijakan karena pemerintah (Pemda) mempertimbangkan banyak faktor dan salah satunya dari faktor ekonomi.

Berapakah jumlah truk di Jakarta berdasarkan usia kendaraannya yang terdata oleh Dishub DKI?

Truk dengan umur 1-5 tahun (2011-2015) jumlahnya 20.763 kendaraan, usia 5-10 tahun (2006-2010) sebanyak 8.103 unit, usia antara 10-15 tahun (2001-2005) sebesar 13.176 unit, yang berumur 15-20 tahun (1996-2000) jumlahnya ada 1.384 truk, dan yang umurnya di 20 tahun ke atas sebanyak 761 kendaraan.



Perawatan berkala di bengkel mandiri maupun resmi wajib dilakukan setiap pelaku industri jasa angkutan barang Ibu Kota

Apakah pihak Dishub DKI memiliki skema dalam mendorong peremajaan kendaraan? Dalam konteks, pihak Dishubtrans DKI menerbitkan rekomendasi supaya kendaraan usia 20 tahun tetap dapat beroperasi.

Kamisebenarnya punyaskemasemacam itu, intinya maksimum sampai dengan 20 tahun. Sebelum kami merekomendasikan untuk bisa memperpanjang pengurusan surat-suratnya, kami perlu teliti terlebih dulu unsur kelayakan fisiknya untuk kemudian direkomendasikan buat uji KIR.

Kalau tidak lulus uji KIR, ya harus melakukan uji KIR ulang sesuai ketentuan sampai lulus uji KIR. Sebab konteks ini kan kendaraan yang bermasalah dan mau mendapatkan rekomendasi, jadi syaratnya lebih banyak agar bisa kami berikan rekomendasi.

Kemudian jika sudah lulus uji KIR, kami baru dapat merekomendasikan ke Badan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (BPTSP) Provinsi DKI Jakarta supaya kartu izin usaha (KIU) bisa dikeluarkan (untuk truk berusia 10-20 tahun). Intinya saya mengeluarkan dua rekomendasi, yaitu rekomendasi untuk KIR dan rekomendasi kepada BPTSP untuk perpanjangan.

Salah satu rekomendasi ini juga akan masuk ke dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang standar Pelayanan Minimal angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Pihak pengusaha merasa keberatan soal biaya bunga leasing dalam hal peremajaan kendaraan, apakah ada skema untuk masa transisi yang diberikan oleh Dishubtrans?

Kita lihat untuk kendaraan usia lebih dari 15 tahun sampai 20 tahun sebanyak 1.384 unit, selama masa transisi bisa dibagi menjadi tiga atau dua kali masa perpanjangannya karena kita sudah sepakat maksimal usia kendaraan sampai 20 tahun dan untuk proses pemusnahannya dilakukan bertahap.

Untuk prosesnya, pengusaha harus mendaftarkan kendaraannya terlebih dulu dengan persyaratan yang sudah ditetapkan untuk memperpanjang kendaraan mana yang akan diperpanjang disertai tahun kendaraannya. Sebelum kami berikan rekomendasi akan kami cek terlebih dulu, karena saya kan tidak tahu mana yang layak atau tidak, makanya harus saya teliti terlebih dulu.

Bagaimana dengan pengusaha angkutan truk perorangan yang notabene belum berbadan hukum dan artinya tidak memiliki KIU?

Saya tidak bisa menerima satu per satu secara perorangan, untuk itu mereka (perorangan) harus bergabung dulu di dalam koperasi yang artinya sudah berbadan hukum. Dalam hal ini, usulannya bukan lagi secara perorangan, yang mengusulkan nanti koperasinya di mana mereka bergabung.

Apa yang menjadi landasan terkait pembatasan usia kendaraan angkutan umum di Jakarta ini, terkait rekomendasi dari pihak Dishub yang Bapak nyatakan sebelumnya?

Saya tidak mengacu pada Pergub, ini murni kebijakan saya saja, yang kita lakukan ini langsung dari revisi Perda DKI Nomor 5 Tahun 2014 dan kita sudah sepakat. Sebab kalau dibikin Pergub dan sudah oke, tiba-tiba revisi dijalankan dan Perda keluarnya berbeda dengan Pergub, nanti masyarakat bisa ribut lagi. Kebijakan ini saya buat dalam rangka menunggu aturan baru yang akan dikeluarkan, sebagai antisipasi supaya tidak terjadi kegaduhan di kalangan pelaku industri transportasi dan angkutan barang di Jakarta.

Jumlah Kendaraan Angkutan Barang di Jakarta Menurut Jenis Sub Kendaraan

Jenis Sub Kendaraan	Jumlah (Unit)
Truk besar	38.434
Truk kecil	1.745
Truk khusus	163
Truk sedang	3.845
Total	44.187

Sumber: Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta (2016)

Jumlah Kendaraan Angkutan Barang di Jakarta Menurut Pelayanan

Pelayanan	Jumlah (Unit)
Derek	39
Mobil Barang Umum	35.392
Peti kemas	7.501
Tangki	1.255
Total	44.187

Sumber: Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta (2016)

Usia Kendaraan Angkutan Barang di Jakarta

Tahun Kendaraan	Usia	Jumlah (Unit)
≤1995	> 20 tahun	761
1996-2000	> 15 tahun ≤ 20 tahun	1.384
2001-2005	> 10 tahun ≤ 15 tahun	13.176
2006-2010	> 5 tahun ≤ 10 tahun	8.103
2011-2015	≤ 5 tahun	20.763
Total		44.187

Sumber: Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta (2016)



Mustadjab Susilo Basuki, Direktur PT Bahtera Anugerah Perkasa dan Leonardus Alfa, General Manager PT Bahtera Anugerah Perkasa

Berani Investasi lebih Mahal

Teks: Abdul Wachid
Foto: Pebri Santoso

Sejak tahun 2014 PT Bahtera Anugerah Perkasa (BAP) telah melakukan peremajaan armada secara bertahap sebagai upaya optimalisasi kinerja dan penyesuaian permintaan konsumen. Peremajaan dilakukan juga sebagai langkahantisipasi BAP akan diterapkannya aturan pembatasan usia truk oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Komposisi saat ini dari total 35 unit armada yang dimiliki BAP, terdapat 10 unit baru dan sisanya rata-rata sudah di atas 10 tahun.

Pada tahun ini BAP berencana melakukan pengadaan 10 unit baru

dan diupayakan berlanjut pada tahun berikutnya dengan target 70% armada yang dimiliki merupakan baru. Sebagai bisnis jasa diyakini BAP pertumbuhan perusahaan tergantung pada mutu layanan yang diberikan terhadap pelanggan. Termasuk berkaitan dengan armada, beberapa pelanggan BAP meminta secara khusus agar mereka dilayani dengan menggunakan armada baru.

"Sebenarnya beberapa armada baru yang saya beli juga karena tuntutan pelanggan. Menjadi adaptif terhadap kemauan pelanggan akan membuat level layanan BAP

meningkat. Karena tentunya kami tidak mau dianggap perusahaan sekelas 'odong-odong,'" kata Mustadjab Susilo Basuki, Direktur PT Bahtera Anugerah Perkasa. Sekitar 70% armada BAP berjenis truk boks, sisanya truk trailer khusus angkutan pelabuhan. Muatan yang diangkut beragam, mulai dari suku cadang kendaraan, bahan baku produksi hingga hasil bumi.

Menurutnya, penggunaan truk tua secara investasi sudah tidak ekonomis lagi, karena pengeluaran ketimbang keuntungan tidak seimbang. Perawatan armada yang

usia pakainya tergolong tua cenderung lebih sering dan boros saat penggantian suku cadang. "Menggunakan truk tua antara manfaat dengan rugi, lebih banyak ruginya. Apalagi ketika kendaraan terjadi masalah di jalan. Tidak hanya komplain pelanggan yang kami dapat tetapi kehilangan kepercayaan dari mereka juga," tambahnya.

Hal itu jauh berbeda jika menggunakan armada baru, yang dalam kurun waktu tiga tahun tidak bermasalah dalam perawatan. Mustadjab menilai, secara investasi dan produktivitas armada, peremajaan idealnya dilakukan lima tahun sekali. Meski begitu, armada lama tetap difungsikan setidaknya sebagai penopang armada baru yang masih memiliki beban *leasing*. Sedangkan untuk armada yang usia pakainya melampaui 10 tahun sampai 15 tahun BAP akan mempertimbangkan menjual atau dipindahalihkan keluar daerah.

Meski begitu, Mustadjab mengakui sebenarnya truk tua nilai belinya lebih menguntungkan ketimbang truk baru. Keuntungan yang dimaksud berkaitan tarif angkut yang diperoleh relatif sama baik menggunakan truk lama atau baru. "Sekarang harga truk bekas Rp 150 juta dibandingkan dengan harga truk baru Rp 1 miliar, tarif angkut yang dikenakan sama saja. Tidak tergantung baru atau tidaknya truk itu. Ini yang kadang membuat persaingan dikatakan tidak sehat," ujarnya.



Mustadjab Susilo Basuki, Direktur PT Bahtera Anugerah Perkasa



Pool truk milik Mustadjab yang menaungi dua perusahaan miliknya, yaitu PT Bahtera Anugerah Perkasa dan Jab Toyotaka Translog yang berada di Cakung, Jakarta Timur.

Konsentrasi Perbaiki Internal

Tahun 2015 disebut menjadi tahun tantangan karena pada saat bersamaan terjadi banyak perubahan regulasi dari pemerintah secara fundamental. Pada tahun itu pengusaha *trucking* menjadikannya sebagai tolok ukur untuk melakukan reposisi kondisi perusahaan. Beberapa melakukan perombakan sistem, sumber daya manusia, dan armadanya. Namun tak sedikit perusahaan, pada tahun 2015 menurunkan skala bisnisnya, mengurangi jumlah karyawan hingga terpaksa gulung tikar.

Dalam kondisi sulit tersebut, Mustadjab mengaku melakukan efisiensi. Namun pola efisiensi yang dilakukan BAP bukan dalam kapasitas mengurangi karyawan. Tetapi perusahaan menekankan pada semua karyawan ketika bekerja agar selalu melakukan secara benar dan hindari tindakan yang merugikan. Dengan begitu pengeluaran-pengeluaran yang selama ini dianggap pemborosan dan tidak perlu tidak akan terjadi kembali. "Kalau memang ada pemborosan, misalnya kontrol pemakaian ban, oli atau suku cadang tidak benar. Mulai saat ini mari kita lakukan secara benar dan efisien," kata Mustadjab.

Selain itu, perusahaan yang berdiri sejak tahun 2006 ini juga menerapkan manajemen risiko, salah satunya dengan mengasuransikan muatan milik pelanggan. Kebijakan ini perlu dilakukan BAP demi menjamin keamanan muatan pelanggan apabila terjadi insiden. Namun dalam praktiknya, BAP atau perusahaan *trucking* pada umumnya seringkali tidak diberi tahu nilai barang yang diangkut. Kondisi ini tentu menyulitkan, karena ketika terjadi suatu hal terhadap tersebut perusahaan *trucking* mampu mengklaim asuransi sebagian saja. "Kadang pelanggan enggan menjelaskan tentang barangnya, apalagi nilainya. Ini menyulitkan kami untuk mengalkulasi asuransi. Tapi bagaimana lagi, kami tak mau ambil risiko, jadi tetap diasuransikan," tuturnya.



Oleh sebab itu, ia pun menyadari, bisnis ini sangat bergantung terhadap militansi pelanggan. Artinya, bagaimana perusahaan memiliki kemampuan untuk membuat pelanggan loyal terhadap layanan BAP. Tuntutan pelanggan yang menyebabkan BAP terus berupaya meningkatkan mutu layanannya. Mulai dari penyesuaian armada yang lebih baru, jaminan keamanan, dan *lead time*. Total pelanggan yang kini dilayani BAP ada 15 perusahaan, sisanya bersifat *on call* atau BAP melayani ketika ada order saja. Upaya lain yang dilakukan BAP agar meraup pertumbuhan bisnis ialah bekerja sama dengan perusahaan *trucking* yang lebih besar. Bentuk kerja sama yang dimaksud perusahaan tersebut menjadikan BAP sebagai bagian dari *vendor management*.

Di sisi lain, sejauh ini titik distribusi yang dilayani BAP paling jauh ialah dari Jakarta ke Semarang, Cilacap, Surabaya. Selebihnya dari Pelabuhan Tanjung Priok ke kawasan industri seperti, Cikarang, Karawang, dan Tangerang. Meski BAP bukan termasuk perusahaan yang cerewet dalam order, Mustadjab mengaku mengambil order dengan trayek pendek lebih menguntungkan ketimbang trayek jauh. Misalnya, trayek Jakarta-Surabaya dibandingkan dengan Jakarta-Cikampek jika diakumulasikan keuntungan yang didapat relatif sama. Namun, keuntungan lain yang diperoleh dengan trayek pendek ialah tingkat keausan ban dan komponen tidak secepat trayek jarak jauh. Artinya, secara perhitungan trayek jarak jauh biaya perawatan terhadap armadanya cenderung lebih tinggi.

"Kami sebenarnya ada satu perusahaan sejenis lagi namanya PT Jab Toyotaka Translog didirikan tahun 2010. Tapi nanti akan dilebur jadi satu dengan PT Bahtera Anugerah Perkasa. Untuk rencana ke depan, sementara kami fokus internal dulu dengan melakukan perbaikan terutama peningkatan mutu layanan pelanggan," katanya.

TRUCKMAGZ

SUBSCRIBE NOW!

FORM BERLANGGANAN

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____

u.p./ DITUJUKAN : _____

JABATAN : _____

ALAMAT KIRIM : _____

TELEPON/FAKS. : _____

E-MAIL : _____

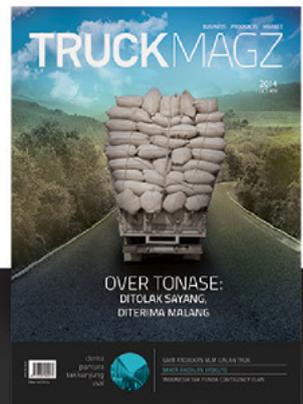
PEMBAYARAN : Rp _____

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



Vivi Noviana

Dunia Kompleks yang Bikin Kreatif

Sebagian orang menganggap pekerjaan yang baik adalah yang gampang dijalankan, bersifat monoton, dan bergaji besar. Tapi, bagi Benedicta Vivi Noviana (49), *Key Account Management & Business Development Division Head* Puninar Logistics, pekerjaan semacam itu kurang menantang dan membuatnya tidak banyak belajar. Wanita lajang yang juga pecinta seni batik ini menganggap bergelut di dunia logistik yang masalahnya sangat kompleks dan dinamis melatih otaknya menjadi makin kreatif. Tidak mengherankan apabila Vivi, panggilan akrabnya, mampu bertahan dan senang berkecimpung di dunia logistik hingga 23 tahun

Teks

Citra D. Vresti Trisna

Foto

Pebri Santoso

Di tempat kerjanya saat ini, ia bekerja sebagai *key account management* yang bertugas untuk menjaga *existing customer*, dan memperbesar *market share*, serta menawarkan jasa yang baru serta *logistics solution* pada *existing customer* juga untuk menangani berbagai keluhan-keluhan mereka. Selain itu sebagai *Business Development*, ia juga harus mendapatkan *prospect new customer* untuk mengembangkan bisnis di Puninar.

Sekali waktu, Vivi mengaku pernah merasa bila berkecimpung di bidang logistik itu tidak cocok dengan dirinya. Bagi Vivi, dunia logistik telah jauh mengubahnya dari seorang yang introvert, menjadi seorang yang extrovert. Pekerjaan yang ia lakoni saat ini menuntutnya berinteraksi dengan banyak orang. Sehingga mau tidak mau ia harus belajar berkomunikasi dengan berbagai macam karakter orang dan Vivi menganggap hal semacam ini sangat menarik buatnya.

"Saya pernah merasa ini bukan dunia saya. Saya ini perempuan, apalagi pekerjaan saya itu banyak berhubungan dengan kebanyakan pria. Tapi bagi saya, selalu ada positif dan negatif pada setiap hal. Semua hal yang datang di hidup saya itu membuat saya belajar & memperkaya makna hidup saya" kata Vivi.

Bahkan di dalam pekerjaan yang ia lakoni saat ini, tidak jarang ia harus berdiskusi dengan para pengemudi yang menurut sebagian orang menganggap mereka keras dan sulit untuk diajak berkomunikasi. Tapi, bagi Vivi, selama ia bisa berniat baik dan bisa berempati untuk mengerti masalah dan kondisi mereka, maka tidak akan ada masalah.

Salah satu hal yang Vivi syukuri selama bergelut di dunia logistik adalah tidak pernah dilecehkan dan dianggap remeh hanya karena ia perempuan. Justru ia merasa bersyukur karena ia perempuan sehingga banyak orang membantunya apabila ia mengalami kesulitan. Selain itu, di lingkaran penggiat logistik ia mengaku lebih mudah dikenali karena umumnya pelaku logistik adalah para pria. "Melalui aktivitas saya sekarang, saya bisa banyak belajar hal baru. Saya juga dipertemukan dengan banyak orang hebat di berbagai industri. Berdiskusi dengan mereka dapat menambah wawasan saya dan memahami kesulitan-kesulitan yang mereka alami. Tapi, tidak enak nya, ya, waktu istirahatnya tidak seperti orang lain pada umumnya," tuturnya.

Vivi mengaku sering mendapat komplain dalam hal waktu berkumpul bersama orang tua dan dua saudaranya. Karena, terkadang tiap Sabtu-Minggu ia harus tetap bekerja apabila sedang ada proyek khusus. Menurut dia, kesendiriannya saat ini membuatnya leluasa dalam mengatur jadwal kerjanya. Karena, ia sadar bila konsekuensi dari pekerjaannya adalah harus siaga 24 jam untuk menangani persoalan-persoalan yang dialami pengemudi di jalan, seperti jalan rusak, masalah perizinan yang membuat pengiriman barang terhambat dan harus segera diberitahukan kepada *customer*.

"Cukup melelahkan memang, tapi cukup dinamis. Kalau di logistik problem yang timbul selalu berbeda. Memang harus ada standar operasi, tapi tetap masalahnya sangat dinamis dan tidak bisa diduga," tutur alumnus Universitas Trisakti, jurusan Teknik Industri ini.



Vivi Noviana

Key Account Management &
Business Development Division
Head Puninar Logistics

Tidak Sengaja Terjun di Logistik

Perjalanan karier Vivi di dunia logistik berangkat karena ketidaksengajaan. Ia sendiri pun mengakui bila tidak punya cita-cita untuk menekuni bisnis logistik. Bahkan dari hasil tes psikologi ketika SMA, Vivi disarankan untuk mengambil kuliah teknik yang berhubungan dengan seni. Ia pun sempat melamar di Untar dan diterima di jurusan arsitek. "Waktu itu saya diterima di Untar. Tapi saya pikir arsitek sudah menjamur dan kalau kita tidak punya ide gila yang berbeda dengan orang lain, tidak akan bisa berkompetisi. Akhirnya saya mengambil teknik industri yang saat itu merupakan hal baru dan menarik minat saya," tuturnya.

Menurut Vivi, ilmu yang ia dapatkan di perkuliahan sangat *nyambung* dengan apa yang ia geluti saat ini. Karena, menurut dia, di teknik industri itu belajar mengenai teknik secara garis

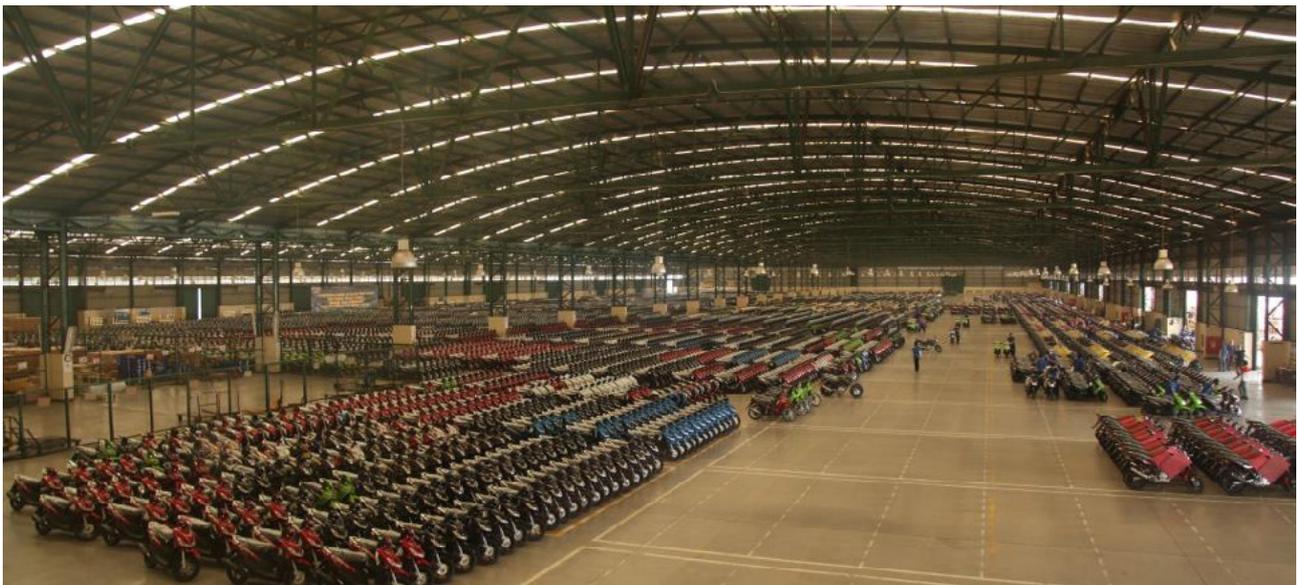
besar dan dipadukan dengan ekonomi, yang intinya adalah mengefisienkan pekerjaan di bidang industri. Sedangkan di logistik, bertujuan agar proses di dalamnya berlangsung cepat dan efisien.

Setelah lulus kuliah, Vivi mendapat tawaran untuk bekerja di perusahaan suami seniornya sewaktu di kampus untuk bekerja di PT New Wave Logistics Indonesia yang saat ini telah berganti nama menjadi PT Yusen Logistik Indonesia dan mulai bekerja sejak 1992. Lalu pada tahun 2004, ia memutuskan keluar dan sempat bergabung di Bax Global Logistik dan setahun kemudian ia pindah ke PT Puninar Jaya sampai sekarang. "Sebenarnya saya masuk di logistik ini *kecemplung* istilahnya. Karena kalau dari cerita kawan-kawan saya di logistik sekarang, memang tidak ada yang benar-benar berencana kerja di logistik. Kalau sekarang, orang-orang merasa saya mahirnya di logistik, jadi

kalau ada tawaran kerja baru, ya, rata-rata di logistik. Padahal sewaktu kuliah dulu pun saya inginnya kerja di manufaktur," kenang Vivi.

Salah satu bentuk tanggung jawabnya setelah masuk di dunia logistik adalah mendalami segala hal yang terkait di dunia logistik. Vivi mengaku mendalami logistik dengan metode *learning by doing*. Menurut dia, kebanyakan para pelaku logistik yang sekarang sudah ahli juga belajar dari metode yang sama. "Tugas saya yang juga menerima masukan dan komplain dari *customer* mengharuskan saya untuk mengerti dan merunut masalah-masalah dalam bisnis logistik dari awal sampai akhir. Akhirnya satu per satu proses saya pelajari. Kalau ditanya, apakah ada *text book*-nya, saya jawab tidak ada," katanya.

Vivi mengaku cukup bahagia dengan pencapaiannya selama ini. Di perusahaan sebelumnya,



Salah satu gudang PT Puninar Logistics

Vivi merasa bangga bila rekan-rekan satu timnya waktu bekerja sudah cukup sukses di tempat mereka masing-masing. Sedangkan ia sendiri pun juga mampu memberikan kontribusi di tempat ia bekerja selama ini.

Selama ini, para *customer* mengenal Puninar merupakan perusahaan yang hanya melayani industri otomotif. Namun, berkat kerja kerasnya selama ini, dengan dukungan dari manajemennya, ia berhasil membuat Puninar tidak hanya melayani otomotif. Bahkan, kini 50% *customer* Puninar adalah otomotif dan sisanya adalah industri yang lain : IMS (Industrial Material Science) FMCG (Fast Moving Consumer Goods), Oil – Gas & Mining, serta E-Commerce, dan hal ini menjadi kepuasan tersendiri bagi Vivi. "Untuk mewujudkan hal ini memang berat, tetapi dengan terus sabar dan berusaha, akhirnya para *customer* saya akhirnya mau memercayakan pengiriman pengelolaan logistik barang mereka pada kami," paparnya.

Kesungguhannya bergelut di bisnis logistik tidak lepas dari motivasi untuk memberikan kontribusi yang baik bagi perusahaan dan bagi Indonesia. Ia sangat ingin perusahaan tempat dia bekerja berkembang jauh lebih pesat lagi. Karena, perusahaan tempat dia bekerja adalah perusahaan logistik lokal yang harus bisa lebih baik daripada logistik asing. "Posisi Indonesia itu sangat menguntungkan. Meski dalam pengurusan perizinan di sini serbasulit dan tidak seperti di luar negeri yang mudah. Saya dan pemilik perusahaan ini punya kesamaan visi untuk memberikan kontribusi positif untuk negara karena kita hidup di Indonesia. Inilah yang memotivasi saya," jelas Vivi.

Selain itu, Vivi mengaku semangat dan motivasinya ini ia dapatkan dari ibu dan pamannya. Di mata Vivi, ibunya adalah sosok yang sederhana dengan pola pikir yang bagus. Bagi Vivi, ibunya menjadi inspirasi dalam hal berpikir tentang kehidupan, sedangkan pamannya menjadi inspirasinya dalam hal karier. "Ibu saya pernah menasihati, 'di dunia ini tidak ada uang yang mudah'. Nasihat ini menyadarkan saya bila seseorang tidak akan punya banyak uang apabila tidak berusaha. Sedangkan paman menjadi inspirasi saya karena waktu kuliah paman lulus *cumlaude*, dia juga punya perusahaan sendiri. Ia yang mengajari saya arti kerja keras," kenangnyaa.



Ingin Bangun Pabrik Batik

Ketika ditanya sampai kapan ia bakal berkecimpung di dunia logistik, ia menjawab spontan, "Sampai saya tidak dibutuhkan," kata Vivi lantas tertawa. Ia memiliki keinginan sebelum ia dipanggil Tuhan, ia ingin meninggalkan nama baik di dunia dan menjadi seseorang yang dikenal dengan memberi kasih kepada sesama makhluk hidup. Ia ingin membantu banyak orang dan bermanfaat bagi kehidupan mereka.

"Sesuatu yang ingin saya capai adalah, membantu perusahaan ini untuk mencapai target. Itu dalam waktu dekat. Kalau dalam jangka waktu panjang, bisa berkontribusi dengan teman-teman di logistik. Karena saya tahu indonesia logistik biaya sangat tinggi," kata Vivi.

Selain itu, hal lain yang selalu ia pikirkan apabila sesudah pensiun dari pekerjaannya saat ini adalah menggeluti dunia seni. Vivi mengaku memiliki ketertarikan seni yang tinggi, terutama pada karya seni dalam negeri. Menurut dia, seni di Indonesia itu bagus karena orang-orangnya punya cita rasa seni yang tinggi. "Dulu kakek saya punya pabrik batik di Jakarta. Waktu itu pabrik milik kakek belum bisa memikirkan cara membuang limbah yang aman agar tidak merusak lingkungan. Tapi, sayangnya waktu kakek saya meninggal, pabrik itu tidak lagi diteruskan," sesalnya.

Tapi di sisi lain, Vivi juga memiliki dua keinginan setelah ia pensiun. Ia ingin membuka jasa konsultasi logistik agar ilmunya dalam hal logistik tetap bisa bermanfaat. Sedangkan di sisi lain, ia juga ingin kembali menghidupkan pabrik batik milik kakeknya yang tutup karena rasa cintanya yang cukup tinggi pada seni batik Indonesia.





Teks dan Foto: Giovanni Versandi

TUKANG TAMBAL BAN TRUK

Salah satu pekerjaan yang berat dan unik menjadi tukang tambal truk, mereka juga mempunyai karyawan dan alat-alat pencukit ban yang mereka buat sendiri dengan sederhana. Mereka tidak mampu membeli peralatan hidrolis yang harganya menurut mereka sangat mahal. Ada tiga karyawan yang setiap harinya sibuk untuk membongkar, memasang dan menambal ban. Dengan tarif Rp 20 ribu-Rp 40 ribu tergantung ukuran besar kecilnya dari ban truk yang ditambal. Pendapatan mereka pun tergantung banyaknya pelanggan yang menambal.



TUKANG TAMBAL BAN TRUK











IVECO 682 TRACTOR HEAD

PT CHAKRA JAWARA TAWARKAN PAKET SPESIAL

Teks : Citra D. Vresti Trisna Foto : Pebri Santoso

Komitmen Iveco untuk memenuhi kebutuhan pasar truk kembali dibuktikan dengan menghadirkan Iveco 682 6x4 Tractor Head di Indonesia. Produk terbaru ini menawarkan kenyamanan dalam berkendara, keandalan, dan fleksibilitas untuk memenuhi kebutuhan konsumen, terutama dalam meningkatkan produktivitas. Selain menawarkan produk 682 ke *customer*, sejak awal 2016 PT Chakra Jawara juga menawarkan beberapa paket menarik untuk *customer*.

Marketing & Business development Manager PT Chakra Jawara, Yanto Mardianto mengatakan, Iveco 682 6x4 *Tractor Head* adalah produk yang masuk dalam kategori *heavy duty truck* yang memiliki ketahanan di berbagai kondisi. Menurut dia, produk ini merupakan pengembangan dari produk Fiat 682 yang sudah melegenda dan teruji kualitasnya di wilayah Afrika. "Hanya produk Fiat 682 yang paling mampu bertahan di cuaca ekstrem, di mana produk lain sulit menandinginya," kata Yanto.

Dibandingkan produk lain yang sekelas, Iveco 682 6x4 *Tractor Head* lebih unggul dalam menghemat bahan bakar karena memiliki mesin dengan kapasitas 8,709 cc, lebih kecil daripada produk sejenis lain. Meski demikian, Iveco 682 memiliki *power* yang besar, yaitu 380 HP/1800-2100 rpm di mana tenaganya lebih besar daripada produk lain. "Produk kami sangat hemat bahan bakar tapi kami tetap unggul dari segi tenaga. Kami punya *engine* kecil, tapi *power* besar. Otomatis secara pemakaian bahan bakar lebih rendah

dibandingkan kompetitor, tetapi tenaga lebih besar. Selain itu, produk kami juga lebih ramah lingkungan dibandingkan produk lain karena kami juga mengadopsi sistem Euro 3. Itulah mengapa *key messages* kami untuk Truck Iveco 682 adalah 3E (*Energy, Efficiency, Ecology*)," jelas Yanto.

Sasis produk Iveco 682 dibuat lebih lentur sehingga lebih kuat dan mampu mengangkut muatan berat tanpa ada kendala. Produk berbahan bakar solar ini memiliki kapasitas tangki sebesar 400 liter ini juga dilengkapi dengan *air conditioning, daily tachograph, hourmeter, water sperator, fuel level indicator, safety belts, engine coolant thermometer*, dan *engine oil pressure gauge*. Standar keamanan dalam produk ini menggunakan *decompression engine brake, mechanical with spring brake*, dan *full air* dengan sirkuit ganda.

Menurut Yanto, dari segi harga, produk ini mempunyai *value to money* yang tinggi dibandingkan dengan produk sejenis untuk merek Jepang. Keunggulan lain dari produk ini adalah memiliki teknologi *can-bus* yang merupakan *data processing* dari komputer yang dapat diambil untuk FMS (*Fleet Management System*) guna memantau efisiensi penggunaan bahan bakar, produktivitas kendaraan, memonitor jalur truk dan lainnya dari jarak jauh secara *online*. "Dengan adanya teknologi ini, pemilik kendaraan bisa memantau perilaku sopir dalam berkendara. Karena perilaku berkendara sopir merupakan salah satu faktor yang menentukan penggunaan bahan bakar," imbuhnya.

Menurut Yanto, sejauh ini respons konsumen terhadap produk baru Iveco 682 terbilang cukup bagus. Terutama dalam hal pemakaian bahan bakar yang lebih irit dibandingkan produk lain. Konsumen juga memberi respons positif, terutama dalam hal jaringan layanan PT Chakra Jawara yang sudah tersebar di berbagai kota dan dalam hal ketersediaan suku cadang.

TAWARKAN PAKET SPESIAL

Pada awal tahun 2016 PT Chakra Jawara meluncurkan beberapa program kemudahan untuk memiliki Iveco 682 seperti bunga rendah dan DP ringan. Paket ini diberikan untuk membantu *customer* agar tetap dapat memiliki kendaraan meski kondisi ekonomi sedang kurang baik. Menurut Yanto, paket ini diberikan PT Chakra Jawara untuk dapat menjawab peluang di pasar konstruksi dan infrastruktur. "Ketika *customer* butuh banyak truk sehingga butuh DP yang besar, maka kami siasati dengan memberikan program *leasing operation to purchase*. Program ini mempermudah *customer* untuk memiliki kendaraan tanpa membebani *cash flow* mereka, jadi pada saat mereka dapat uang dari yang memberi kontrak, akan langsung dibayarkan," papar Yanto.

Tidak hanya itu, di awal 2016 ini, PT Chakra Jawara juga memberikan program *free service and maintenance* untuk 60 ribu km atau dua tahun sehingga membuat *customer* merasa tenang dalam mengoperasikan truk mereka. Selain itu, untuk lebih memanjakan konsumen, PT Chakra Jawara juga mempunyai program MSA (*Mobile Service Assistance*). Melalui program ini, mekanik dari Iveco akan mendatangi konsumen untuk melakukan pengecekan secara reguler, memberikan masukan terkait perbaikan dan perawatan, serta langsung menangani masalah pada saat itu juga. Meski pada umumnya konsumen telah memiliki mekanik, namun program ini juga memungkinkan memberikan pelatihan kepada mekanik konsumen agar memiliki kemampuan yang setara dengan mekanik dari Iveco.

Berdasarkan survei yang dilakukan PT Chakra Jawara, sangat jarang konsumen yang mendatangi *workshop* dengan maksud memperbaiki truk. Dengan program ini konsumen akan sangat dimanjakan dan mendapat nilai tambah yang tinggi. *Customer* bahkan tidak perlu berinvestasi mekanik. "Mekanik kami tiap hari berkeliling. Kalau mereka punya banyak kendaraan, mereka akan lebih sering kami datangi. Karena menurut kami, bentuk dukungan yang paling nyata adalah dengan langsung mendatangi konsumen, memeriksa kendaraan mereka sehingga masa operasional investasi mereka bisa bertambah dan memiliki harga jual yang lebih tinggi dibandingkan produk lainnya," kata Yanto.

Program berikut yang diluncurkan pada tahun 2016 ini adalah pembayaran bertahap untuk pembelian *spare part* Iveco dan ZF untuk 3, 6, dan 12 bulan yang bekerja sama dengan salah satu bank nasional melalui pembelian kartu kredit dengan bunga 0%. Program ini memudahkan bagi pelanggan yang akan memperbaiki atau membangun kembali unitnya truknya yang kondisinya sudah tidak laik jalan lagi menjadi kondisinya prima kembali dan siap untuk melakukan pekerjaan operasional di lapangan.

"Kombinasi dari empat paket yang diberikan PT Chakra Jawara ini tentunya akan mempermudah pelanggan untuk mendapatkan truk Iveco bagi keperluan bisnisnya, juga mudah melakukan perawatan teratur sesuai jadwal sehingga unit truck Iveco akan memberikan nilai tambah yang tinggi selain ketangguhan performa yang dimiliki Iveco 682 dan penghematan biaya operasional menjadi alasan yang tepat untuk memilih Iveco menjadi andalan bisnis bagi para pelanggan," pungkasnya.



YANTO MARDIANTO

Marketing & Business
Development Manager
PT Chakra Jawara



EP 25-35 (C)N

Lift Truck CAT EP-TCB Series Pilihan Sempurna untuk *Warehouse*

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

PT Trakindo Utama (Trakindo) selaku distributor resmi produk lift truck CAT menunjukkan komitmennya memenuhi kebutuhan alat berat bagi para customer di berbagai industri di Indonesia. Salah satu produk yang disediakan Trakindo untuk kebutuhan warehouse, manufaktur dan logistik yang menjadi penunjang kegiatan industri adalah produk CAT EP-TCP series. Produk lift truck elektrik dengan kapasitas angkut antara 1,3 ton-2 ton ini dirancang untuk memudahkan customer dalam meningkatkan produktivitas

kerja di sebuah warehouse. Produk ini memadukan antara ketangguhan dan kenyamanan operator dengan berbagai fitur canggih.

Lift truck CAT EP-TCP series dirancang untuk dioperasikan di dalam ruangan. Produk ini merupakan pilihan sempurna untuk dioperasikan di warehouse karena ukurannya tidak terlalu besar namun mampu mengangkat dan memindahkan barang keluar-masuk dari racking. Forklift elektrik ini juga mempercepat kinerja di sebuah pergudangan karena dirancang untuk



bermanuver dengan cepat, terutama untuk CAT EP10-15KRT PAC dan EP16-20(C)PNT. Meski menggunakan listrik, produk EP-TCP series ini memiliki AC power control system yang mampu memberikan kekuatan yang efisien ketika dioperasikan. Selain itu, alat ini juga cocok untuk digunakan di industri makanan-minuman, industri perikanan, industri kimia, industri tekstil dan karet, serta industri alat-alat listrik.

Selain membantu customer dalam meningkatkan produktivitas kerja, produk ini juga mampu bekerja dengan efisien. Karena operator dapat mengatur tingkat daya sesuai dengan kebutuhan kerja sehingga lebih hemat energi, dengan adanya fitur Regenerative Sytem. Produk EP-TCP

series lebih bersih, minim kebisingan, dan lebih ramah lingkungan. Produk ini dilengkapi dengan full-suspension seats yang memberikan kenyamanan bagi operator saat mengoperasikan alat ini. Selain itu, produk ini juga dilengkapi dengan weight indicator, manual control hydraulic levers, high visibility overhead guard, factory supplied panel cabin packages, quick sideways battery exchange, variety of fork lengths, wide range of mast alternatives.

Demi memenuhi kebutuhan kinerja customer, Trakindo menghadirkan pembaruan di tiap tipe untuk disesuaikan dengan kondisi market, demand, dan masukan dari customer. "Tiap masukan dari customer yang berkaitan dengan



Agung Avianto
Construction Market
Development Manager
PT Trakindo Utama

ROUGH CRANE



Sangat cocok digunakan di warehouse karena mampu berjalan di lorong - lorong



Memudahkan operasional dan produktivitas kerja



Roda didesain untuk memudahkan dalam bermanuver dan ekspedisi



Lift Truck EP -TCB Series

produk akan disampaikan kepada pabrikan agar dapat diimprovisasi sesuai dengan kebutuhan customer," jelas Agung Avianto, Construction Market Development Manager PT Trakindo Utama.

CAT EP-TCP series meletakkan VFD (Vacuum Fluorescent Display) di bagian kanan agar tidak menghalangi pandangan pengemudi dari garpu. Untuk lebih menunjang keamanan, produk ini dilengkapi dengan wet disc brake yang kuat dan tahan debu dan air. Kemudian, keunggulan lainnya dari produk ini ada pada IPX4 waterproof rating yang membuat

produk ini juga dapat dioperasikan pada kondisi hujan sekalipun dan dapat tahan dengan cipratan air dari sudut mana pun. Hal ini membuat produk ini dapat dioperasikan di luar ruangan dengan aman dan tidak terhalang oleh cuaca. "Semua produk baik elektrik atau pun diesel sudah didesain dan disesuaikan dan mereka punya standar keamanan yang tinggi selama digunakan sesuai dengan yang dianjurkan," tutur Agung.

Menurut Agung, produk EP-TCP series mendapatkan respons yang baik dari customer. Permintaan dan penjualan produk ini makin meningkat dari tahun ke tahun. Meski produk ini cukup diminati, namun Agung mengaku saat ini produk yang lebih populer di pasaran adalah yang bertenaga diesel dengan kapasitas angkut 2,5 ton-3 ton. "Kami yakin untuk tren lift truck elektrik terus naik sejalan dengan pasar yang mulai berorientasi pada green environment," katanya.

Menurut Agung, salah satu kunci utama yang menjadi pertimbangan customer dalam melakukan pembelian adalah kemudahan dan ketersediaan product support. Sejalan dengan itu, Trakindo hadir di lebih dari 60 lokasi di Indonesia, menawarkan pelayanan berkelas dunia kepada para pelanggannya di berbagai industri termasuk pertambangan, konstruksi, kehutanan dan perkebunan, kelautan, minyak dan gas, serta kelistrikan.



TIPS ATASI MESIN DIESEL *OVERHEAT*

Teks: Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi

Ada beberapa jenis kerusakan pada truk. Ada kerusakan berat dan kerusakan ringan. Keduanya memerlukan penanganan pertama agar tidak menjadi masalah di kemudian hari. Memang ada kalanya mesin rusak dapat diperbaiki dengan cara yang sederhana seperti mengganti filter BBM atau konektor dari kelistrikan yang longgar. Mesin diesel modern hadir dengan teknologi baru yang terkomputerisasi dan jauh lebih rumit dan memerlukan sebuah bengkel dengan alat khusus untuk menganalisis masalah mesin.

Berbicara mengenai mesin *overheat*, Suroto, Kepala Bengkel

Roda Jaya Empat menjabarkan penyebab umum dari mesin *overheat* adalah radiator. Radiator adalah salah satu komponen yang paling penting dari truk karena tugasnya melindungi mesin dari *overheating*. Mesin truk memiliki bagian yang terus bergerak dan bergesekan secara terus-menerus, ini yang membuat panas. Tugas radiator mendinginkan campuran cairan melalui sistem pendingin dengan pompa sentrifugal.

"Pompa ini mendorong cairan yang dipanaskan keluar dari ruang mesin dan melalui radiator, panas diserap dilepaskan ke udara sekitarnya atau disebut *heat exchange*. Cairan yang sudah didinginkan akan dipompa kembali masuk ke mesin mencegah *overheating*. Siklus ini terjadi terus-menerus selama truk bekerja," jelasnya.

Untuk tugas yang berat itulah radiator truk dibuat dengan bahan tangguh yang dapat menahan tekanan konstan yang dihasilkan. Bahan utama yang digunakan untuk radiator adalah tembaga, kuningan, aluminium, plastik, dan baja. Bahan yang digunakan dalam pembuatan radiator truk sangat penting karena menentukan seberapa efisien radiator inti dapat bekerja mendinginkan mesin dan tahan lama.

Berikut tips untuk memperbaiki masalah *overheat*.

- Periksa ketinggian level oli dan air radiator saat mesin dingin. Periksa selang-selang yang terhubung ke tangki air radiator. Bisa saja terjadi kebocoran.
- Bersihkan radiator dari kotoran yang menyumbat.

Moch. Kosasih, *Workshop Head* PT Hino Catur Kokoh Mobil Nasional menyarankan, jika ada kotoran yang tersangkut di radiator, bisa menyebabkan mesin cepat panas. Periksa secara rutin dan sesering mungkin jika diperlukan, bersihkan jika ada kotoran yang menempel pada bagian terluar radiator. *Overheat* muncul karena masalah radiator kurang bersih. "Kisi-kisi ini depannya kotor, jelas mengganggu kinerja. Misalnya, tutup radiator ini memiliki pengaturan otomatis untuk mengatur tekanan di dalam radiator. Ia memiliki fungsi otomatis yang akan langsung mengatur tekanan. Tutup ini sebagai pengatur kebutuhan air dari radiator dengan memanfaatkan tekanan udara. Saat radiator kekurangan air, alat ini akan membiarkan sedikit udara masuk dan mengisi radiator hingga dengan air dengan jumlah tertentu," ujarnya.

KIPAS RADIATOR

Pertama kali mesin hidup kipas tidak berputar sesuai dengan putaran mesin. Lebih pelan, tapi lama kelamaan mesin makin panas maka putaran kipas akan sama dengan mesinnya. Jika sudah sama, sistem pendingin ini akan berfungsi sepenuhnya. Jika kopling ini rusak, saat putaran mesin dan kipas harus sama, tetapi yang terjadi sebaliknya, mesin akan kepanasan. Sehingga kipas tidak mendinginkan radiator yang berisi cairan pendingin untuk mesin. Kosasih menyarankan untuk memeriksa *fan belt*. Pastikan semua *belt* dalam kondisi baik untuk mendapat performa kerja yang baik dan mengaplikasikan level ketegangan yang tepat. *Fan belt* sangat penting untuk kinerja mesin yang optimal.

GANTI FILTER OLI DAN BAHAN BAKAR SECARA TERATUR.

Berkurangnya jumlah oli dalam mesin bisa menyebabkan kerusakan. Periksa filter secara periodik. Pastikan untuk mengikuti petunjuk pedoman perawatan mesin terkait jadwal penggantian oli. Gunakan filter yang berkualitas. "Filter untuk mesin modern sengaja diperkecil, sehingga kotoran yang menumpuk akan lebih cepat keluar. Jika tidak dibersihkan akan sering macet. Apalagi sekarang ada bio-solar. BBM ini cenderung lebih ke arah air. Kotoran yang menyumbat dari bio-solar mirip seperti *jelly* atau lendir," tambah Kosasih.

PERIKSA APAKAH ADA GEJALA KEBOCORAN DARI MESIN

Periksa secara teratur kebocoran pada mesin dengan memperhatikan selang. Kebocoran oli mesin sangat berbahaya. "Jika ada kebocoran *gasket* pada *cylinder head*, kompresinya bisa menjadi panas. Bocornya kompresi ke ruang bakar bisa mengganggu kinerja. Kalau bocor keluar bukan masalah besar. Bocor ke ruang bakar akan menambah panas suhu yang sudah ada. Problem ini tidak banyak muncul pada truk keluaran baru karena pabrikan sudah melakukan perbaikan untuk *gasket*," jelas Kosasih.

PERIKSA INTERCOOLER

Tidak hanya bagian luar saja yang harus bersih, bagian dalam juga harus dibersihkan. Periksa aliran udara yang masuk ke dalam mesin. Pada konektor pastikan tidak terhalang kotoran dalam semua kondisi cuaca.

PERIKSA REM

Saat truk berjalan periksa dan dengarkan dengan cermat pada bagian roda. Periksa lebih cermat untuk memastikan semua as roda berputar bebas. Pastikan bagian komponen yang menyusun rem tidak ada masalah. Periksa juga apakah ada bagian ban yang terseret. Ini menandakan ada bagian roda atau komponen roda tidak bekerja dengan baik. Apakah ada bunyi aneh? Bunyi gesekan logam? Kaliper rem dan bantalan rem bisa saja terus menempel karena *malfunction*. Pengemudi kadang tidak menyadari apa yang terjadi sehingga mesin memberikan gaya dorong pada roda yang sedang dalam posisi mengerem. Untuk memeriksa bagian rem, biarkan bagian roda dan rem dingin terlebih dahulu.

HATI-HATI PENGGUNAAN COOLANT

Pastikan untuk menggunakan *coolant* yang direkomendasikan oleh produsen kendaraan. Salah memilih jenis pendingin atau mencampur konsentrasi *coolant* dengan merek lain dapat mengakibatkan mesin *overheating*. Segera lakukan pengurusan pada tangki cairan dan isi kembali dengan *coolant* yang direkomendasikan.

PERIKSA POMPA UNTUK COOLANT

Sistem pompa ini bertanggung jawab untuk memanajemen cairan melalui sistem pendingin. Apa pun kerusakan pada pompa, termasuk putaran kipas radiator dan rembesan dapat mengganggu aliran pendingin yang harusnya menjaga mesin dari *overheat*.



Seluruh filter perlu mendapat perhatian lebih dari pemilik kendaraan



HINDARI MUATAN BERLEBIHAN

Mesin akan bekerja ekstra mulai dari transmisi hingga ruang bakar, membawa beban berat sepanjang perjalanan. Jika ini berlangsung secara terus-menerus, mesin akan selalu dalam kondisi panas yang berlebih dan bisa cepat rusak.

Suroto menjelaskan, mesin diesel pada dasarnya hanya membutuhkan dua hal, yaitu bahan bakar bersih dan *supply* udara bagus. Itu sebabnya *troubleshooting* mesin diesel adalah menelusuri sistem udara dan bahan bakar dari awal sampai akhir.

Pasokan udara yang bersih sangat diperlukan sebuah mesin diesel. Begitu juga dengan bahan bakar yang tidak bagus karena banyak mengandung endapan. Endapan ini bisa berasal dari proses yang tidak sempurna dari BBM dan puing-puing yang terbentuk dalam proses alami degradasi bahan bakar yang menumpuk di bagian bawah tangki. Apalagi endapan lumpur akan membentuk lapisan semacam bio-film di dinding tangki BBM. Jika ini dibiarkan berlarut-larut maka akan muncul masalah pembakaran yang berujung muncul asap hitam dari knalpot. BBM yang tidak bagus akhirnya mengotori dan menyumbat saluran bahan bakar dan merusak komponen mesin.

Menggunakan bahan bakar jenis bio juga harus mengetahui efeknya pada mesin. Sebab kontaminan yang dihasilkan dari bio-degradasi bahan bakar diesel dapat menyebabkan filter BBM tersumbat. Jika mikro-organisme yang ada dalam filter menumpuk, akan membentuk produk limbah. Proses ini mirip dengan susu berubah menjadi keju. Produk limbah ini dapat mengapung dalam bahan bakar, yang dapat dilihat ketika melihat ke dalam tangki bahan bakar.



Selang dan pipeline juga harus dijaga dari kerosok dan kotoran



Indonesia Truckers Club TalkBiz Surabaya

JATIM DIBERI KELONGGARAN SETAHUN

Teks: Ratna Hidayati, Sigit Andriyono | Foto: Giovanni Versandi

Setelah Semarang, Surabaya menjadi kota kedua tempat diadakan *Indonesia Truckers Club TalkBiz by TruckMagz* "Menyikapi Implementasi Peraturan di Daerah", (24/2) di Hotel Bumi Surabaya.

Sama halnya dengan acara di Semarang, acara di Surabaya mengupas mengenai Perpajakan dan Implementasi Permendagri No. 101 Tahun 2014 dan Perpajakan dengan menghadirkan narasumber Hestu Yoga Saksama Kakanwil Direktorat Jenderal Pajak Jatim I, Jabonor Kasi Angkutan Barang Direktorat Perhubungan Darat, Kementerian

Perhubungan, Kabid Pengendalian Operasional Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur Isa Anshori, Kasubdit Regident Ditlantas Polda Jawa Timur AKBP Teddy Rayendra, Ketua Umum DPP Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia Gemilang Tarigan.

Isa Anshori mengatakan, terkait pajak semua angkutan umum harus berbadan hukum. "Memang itu menjadi amanat dari UU. Dalam UU 22/2009 tiap kendaraan yang izin penyelenggaraannya habis masa berlakunya, maka diubah menjadi PT, koperasi, BUMN atau BUMD. Dalam

Permendagri 101/2014, berlakunya satu tahun sehingga banyak pertentangan di lapangan," ujar Isa.

Ia mengatakan, setelah satu tahun sejak keluarnya Permendagri tersebut, semua harus berbadan usaha. Kemudian keluarlah Pergub 13 yang menguatkan Permendagri 101/2014. Ternyata pengusaha angkutan sulit untuk berpindah badan usaha. Ketika sulit akhirnya mereka tidak bayar pajak. Ketika tidak bayar pajak, pendapatan Jatim untuk kendaraan bermotor turun.

Lalu ada Pergub 78 yang masih melayani perusahaan meskipun

bukan badan hukum. Jatim ini pengecualian, ada Pergub yang mengatur untuk bukan badan usaha.

Sementara itu, Teddy Rayendra mengatakan, sebelum 1 Maret ini kepolisian akan memproses pengajuan perpanjangan STNK, tetapi harus melampirkan surat pernyataan untuk mengubah dari milik perorangan menjadi badan hukum. Sesudah 1 Maret 2016, semua kendaraan umum sudah harus berbadan hukum. "Saya pernah dihubungi dengan teman yang memiliki beberapa kendaraan pribadi dan ingin balik nama, kami tetap meyarankan untuk berbadan hukum karena memang memiliki kemudahan. Dengan berubah menjadi badan hukum, Dispenda memberikan banyak keringanan. Regident hanya sebagai tempat untuk mendaftarkan kendaraan. Artinya kendaraan tersebut punya pemilik yang sah," kata Teddy.

Chandra Budiwan Ketua Aprindo DPD Jawa Tengah bertutur, seorang pengusaha sudah berbadan hukum lengkap secara perizinan dan membeli unit baru. Tetapi membayar STNK plat hitam. Ia tidak mendapatkan subsidi

karena ada surat yang dikaitkan dengan Permendagri 101 pasal 7 ayat 2 yang menyatakan pemberlakuan pengenaan PKB dan BBNKB kendaraan bermotor umum barang hanya diberikan kepada kendaraan angkutan umum yang dimiliki oleh badan hukum di Indonesia yang bergerak di bidang angkutan umum barang dan memiliki buku uji kendaraan yang masih berlaku. "Berdasarkan kata-kata buku uji ini karena tidak punya buku KIR, tidak bisa dapat subsidi. Ini yang terjadi di Jateng. Saya ingin bertanya bagaimana dengan di Jatim?" tanya Chandra.

Menurut Isa Anshori, memang ketika mengajukan dispensasi pajak harus ada buku KIR. Masalahnya, perlu STNK dulu atau buku KIR dulu? Tahun berikutnya dapat potongan waktu pengajuan karena buku KIR belum keluar. Proses buku KIR harus dengan STNK, bayarnya penuh. Kami sudah kirim surat ke Kemendagri mengenai hal ini. Usulan kami jika sudah berbadan hukum langsung dapat potongan," jawab Isa.

Isa menambahkan, yang terjadi lainnya adalah beban biaya perorangan balik nama menjadi badan hukum. Selain

Caption





Perwakilan Direksi menyerahkan kenang-kenangan kepada narasumber ITC Talkbiz Surabaya 2016

itu, masalah lain juga muncul, balik nama kedua ada PPH. "Misalnya ada usulan BBN gratis, ya bagus. Silakan pengusaha membandingkan sendiri. Lebih murah bayar BBN atau diskon pajak karena badan hukum dapat keringanan tetapi kewajiban badan usaha harus jalan," paparnya.

Menyinggung soal *overload*, Isa Anshori mengatakan, di dalam penentuan berat dan daya muat, selain karakteristik kendaraan juga tergantung karakteristik jalan. "Jalan kita ini maksimal 10 ton. Jadi kendaraan 40 ton dengan 3 *axle*, jelas melanggar," katanya.

Jabonor menambahkan, toleransi muatan lebih, secara aturan cuma boleh 5%. Lebih dari itu bukan toleransi lagi. Ada sanksi dan itu tergantung perdanya.

Sementara itu, Gemilang Tarigan menanggapi, dalam UU

22/2009 *overload* itu merupakan tindakan pidana. Tetapi bisa saja pinalti dengan ganti rugi uang. Dilihat dari konteks pemikirannya, *overload* ini bukan hanya transporter saja yang dilihat. "Sisi pemilik barang juga perlu kita kaitkan karena ketika pabrik membuat standar *delivery order* untuk keluar sekian ton, mau tidak mau harus diangkut. Karena itu memang ketentuan dari pabriknya. Dalam hal ini jika dikaitkan dengan UU, namanya pidana ada sebab dan akibat. Kalau perlu sekali-kali perlu dilayangkan ke pemilik barang, supaya bisa menurunkan *overload*. BUMN juga ada yang meminta *overload*," ungkap Gemilang Tarigan.

Isa mengatakan, terkait mengangkut muatan *overload*, masalahnya satu pengusaha menolak, yang lain mau. Akhirnya rusak aturannya. Coba kalau menolak

overload semua. "Sebenarnya denda itu tidak diberlakukan di jembatan timbang, yang ada adalah ketika lebih dari toleransi 5% kendaraan menurunkan muatannya dan kembali. Kalau mau begitu apa jalan perekonomian? Lah, jalan tengahnya adalah denda. Kami denda sopir karena harusnya sopir menolak *overload*. Sampai pernah ada kasus kelebihan beban di jalan tol, bak truk sampai turun dari rangkanya. Untung tidak ada korban jiwa. *Overload* 100% itu banyak di jembatan timbang. Begitu ditilang, buku uji tidak diambil, malah bikin buku uji baru. Ke depan sudah tidak bisa karena sudah terhubung ke pengujian. Tempat uji tahu kendaraan tersebut kena tilang, tidak bisa melakukan pengujian. Kami sosialisasi dua jam dalam sehari kendaraan *overload* di atas 25% disuruh kembali," kata Isa.



Isa Anshori, Teddy Rayendra, Jabonor, Gemilang Tarigan, Ariel Wibisono, dan Ratna Hidayati



Hestu Yoga Saksama, Kakanwil DJP Jatim I



Hestu dan Yonathan H. Hendarto



Masad Zakaryah dari Hino Indomobil Prima Niaga



Kasubdit Regident Ditlantas Polda Jatim AKBP Teddy Rayendra



Indonesia Truckers Club TalkBiz Jakarta

KIU SESUAI DOMISILI, BAN VULKANISIR PERLU SNI

Teks: Sigit Andriyono, Ratna Hidayati
Foto: Giovanni Verasandi

Jakarta menjadi kota ketiga diselenggarakannya *Indonesia Truckers Club TalkBiz*. Mengambil tema yang sama, "Menyikapi Implementasi Peraturan di Daerah", bincang bisnis yang diselenggarakan di Klub Kelapa Gading Jakarta (16/3) itu mengupas mengenai implementasi Permendagri 101/2014, Perda 5/2014, keamanan ban vulkanisir, dan perpajakan.

Hadir sebagai narasumber; Kepala Kanwil Direktorat Jenderal Pajak Jakarta Utara Drs. Pontas Pane, Ak.,M.M., Ade Ali Sunarya Kasi Pengawasan dan Konsultasi III KPP

Pratama Tanjung Priok, Jabonor, Kasi Angkutan Barang Ditjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Andri Yansyah Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta, Massdes Arouffy Kabid Angkutan Jalan Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta, Mirza Kepala Unit Pengelola Pusat Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta, AKP Danny Hermawan Kanit Samsat Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, Gemilang Tarigan Ketua Umum Aprindo, Andri Wahyu *Retread Sales Manager* Good Year.

Jabonor mengatakan, perusahaan angkutan umum wajib berbadan hukum, baik badan usaha milik daerah, koperasi, PT, atau kalau perorangan bisa bergabung melalui koperasi. Kewajiban yang harus dipenuhi sesuai UU No. 22 Tahun 2009 yang menyangkut dokumen angkutan barang, yang pertama adalah surat perjanjian pengangkutan barang, kemudian menggunakan kendaraan umum apabila disewakan, apabila untuk kepentingan sendiri tidak sebagai angkutan umum. Apabila untuk kepentingan sendiri, platnya bisa hitam. Inilah dokumen wajib



(Ki-Ka) Ratna Hidayati, Jabonor, Ade Ali S., Danny Hermawan, Massdes Arouffy, Yonathan H. Herndarto, dan Gemilang Tarigan

yang diatur dalam UU 22/2009. “Sampai saat ini kami belum banyak *monitoring* apakah kewajiban ini sudah dipenuhi. Bila mengacu pada undang-undang, syarat tersebut harus dipenuhi. Kami melihat fenomena yang terjadi di DKI Jakarta adalah dokumen tambahan Kartu Izin Usaha (KIU). Memang di UU, peraturan pemerintah, dan di keputusan menteri pun tidak diatur. Sering ada sedikit problem mengenai KIU, karena surat izin usaha ini berkaitan dengan peraturan daerah. Kalau aturan yang ditetapkan daerah itu sifatnya lokal yang menyangkut kendaraan yang beroperasi di DKI Jakarta. Ada juga pelaku usaha yang berkoordinasi dengan kami, apabila angkutan barang mereka memasuki wilayah DKI Jakarta, juga diperiksa KIU-nya. Kami sudah menyampaikan ke yang berwenang di DKI Jakarta untuk dipertimbangkan,” kata Jabonor.

Perda No. 12 tahun 2003 yang menyangkut KIU, memang banyak masalah terkait KIU, karena ada yang menerapkan dan ada yang tidak menerapkan. Jika suatu daerah menerapkan perda ini, mungkin lebih berlaku pada wilayahnya dan tidak diterapkan pada kendaraan yang domisilinya di luar daerah. “Seperti di Cilegon, ada perusahaan angkutan barang yang berkonsultasi dengan kami, dia domisilinya di Tangerang, tapi operasinya di Cilegon dan ditanya macam-macam, termasuk KIU. Saya tanya: mengapa tidak ditilang? Tapi tidak ditilang, malah kendaraannya semacam ditahan dari dua jam sampai

empat jam. Ini kan tidak masuk akal. Perusahaannya di Tangerang, tapi mengurus KIU di Cilegon hanya agar tidak ditahan kalau beroperasi di sana. Ini tidak sesuai. Boleh saja daerah menerapkan KIU agar mendapat data kendaraan, tapi tidak menjadi objek pemeriksaan apalagi di luar daerah,” imbuh Jabonor.

Sementara itu, terkait samsat, berkenaan dengan Permendagri 101/2014, di Jawa Timur diberikan kelonggaran setahun untuk mengurus badan hukum tapi menyertakan kesanggupan akan berbadan hukum untuk tahun depan saat perpanjangan STNK. Kalau di Jakarta seperti apa? Menurut Danny, hal itu sebenarnya kebijakan dari masing-masing pimpinan. Misal di Jatim, boleh seperti itu, tapi di DKI Jakarta, kebijakan tersebut belum ada. “Di DKI Jakarta, untuk pengurusan kendaraan umum berplat kuning harus ada surat keterangan dari koperasi. Koperasi mengeluarkan pernyataan atau surat bahwa angkutan tersebut sudah tergabung di koperasi maka akan kami proses,” kata Danny.

Apakah perusahaan yang tidak berbadan hukum tapi tergabung di koperasi, nama di STNK boleh atas nama perorangan? “Sementara boleh. Ini dalam perjalanan akan diatur lebih khusus. Kami tidak ingin mempersulit rekan-rekan. Intinya kami hanya membantu dari dinas pendapatan untuk membayar pajak dan kendaraan rekan-rekan boleh beroperasi,” kata Danny.



Kepala Dinas Perhubungan dan Transportasi Prov DKI Jakarta, Andri Yansyah

Peraturan Ban Vulkanisir

Massdes mengatakan, mengenai ban vulkanisir, regulasinya sudah ada. Dirjen Perhubungan Darat memberikan peraturan soal ban vulkanisir; Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor. 523/AJ.402/DRJD/2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum.

Dalam objek inspeksi kondisi ban, metode pemeriksaan adalah pengecekan apakah terdapat sayatan, penyokan atau benjolan, terungkapnya kerangka, kawat atau terpisahnya alur, pemasangan ban sudah sesuai, ban vulkanisir, kondisi tangkai katub dan tepi-tepinya (ban tipis), dan pemeriksaan apakah ban mengganggu bagian lain. Nilai harus menunjukkan tidak ada sayatan, tidak ada benjolan atau penyokan, keempat ban harus memiliki ukuran yang sama, ban tidak boleh vulkanisir, kedalaman alur minimal 1 mm dan tidak terjadi

kontak dinding akibat kurang angin atau salah pemasangan.

Andri menilai, peraturan mengenai penggunaan ban vulkanisir dibuat pemerintah karena keselamatan adalah pertimbangan utama. Sementara itu, pengusaha truk sangat perhatian terhadap hal ini karena nantinya biaya mereka akan meningkat. "Investasi terkait ban akan meningkat 50% karena dilarang menggunakan ban vulkanisir," kata Andri.

Menurutnya, ban kualitas vulkanisir itu setara dengan ban baru. Vulkanisir sudah dibuat dan digunakan lebih 100 tahun lalu, baik di pesawat dan kendaraan lain. "Mengapa persepsi ban vulkanisir di Indonesia buruk? Pemerintah mungkin melihat bahwa banyak truk menggunakan ban vulkanisir yang tidak terstandar, itulah yang membuat pemerintah memandang vulkanisir itu tidak bisa digunakan pada saat musim panas dengan derajat 55



Celsius yang membuat ban cepat rusak," kata Andri. Pemerintah melihat ban vulkanisir tidak memiliki faktor keselamatan, seperti telapaknya lepas. Kenyamanan juga meragukan. Tidak adanya standar mutu dan tidak bisa dioperasikan pada kondisi yang terberat. Kondisi ban vulkanisir yang pengerjaannya tidak sesuai standar, potensi kerusakan ban vulkanisir itu tinggi. Padahal kalau dilakukan secara baik, tentu kualitasnya bisa dipertanggungjawabkan. Pemerintah melihat ban vulkanisir belum terstandar karena mesin yang digunakan belum baik.

"Ban vulkanisir itu sebenarnya aman. Beberapa kajian di Eropa mengatakan hal yang sama terkait ban vulkanisir. Kajian di luar mendapati lepasnya telapak ban vulkanisir itu karena peralatan terhadap ban itu sendiri. Data *Tire Debris Task Force*, menyebutkan, 1.070 truk yang mengalami kerusakan pada ban itu 90% penyebabnya adalah kekurangan angin, sisanya yang 3% kerusakan dari segi vulkanisir. Vulkanisir juga dilakukan untuk ban-ban besar di

Kalimantan. Jadi, vulkanisir sudah lama sekali digunakan, baik di pesawat dan juga pertambangan," paparnya.

Andri menambahkan, vulkanisir itu legal. Salah satu peraturan yang dibuat di Amerika, hanya di bagian depan tidak boleh divulkanisir. Di Eropa dinyatakan, pengecekan ban vulkanisir harus setara dengan pengecekan kualitas ban baru. "Semua ban vulkanisir harus sama standarnya dengan ban baru," kata Andri.

Menurut Mirza, ban yang terstandardisasi adalah yang SNI. "Sudah ada rekomendasi Ditjen Perhubungan Darat bahwa ban vulkanisir ini tidak direkomendasikan tetapi, ke depannya perlu ada penyampaian ke Menteri Perhubungan bila ini sudah setara dengan ban orisinal dan menggunakan label SNI, tinggal kami menindaklanjuti aturan dari ban vulkanisir tersebut," katanya. "Jadi kami mohon maaf, apabila petugas penguji KIR mengatakan tidak lulus karena pemakaian ban vulkanisir,

kami harap Bapak dan Ibu mengerti. Aturannya memang begitu," katanya. Mirza melanjutkan, kalau sudah ada produk ban vulkanisir yang terstandar SNI, segera sampaikan kepada Dinas Perhubungan, agar mereka bisa menindaklanjuti dengan kebijakan.

Gemilang Tarigan menambahkan, sebetulnya SNI ban vulkanisir sudah ada. "Pabrik ban vulkanisir yang mau mengajukan SNI perlu disertifikasi. Persoalannya sekarang, belum ada satu badan yang siap untuk melakukan sertifikasi ban vulkanisir. Persoalan ini juga kami sempat sampaikan ke Kementerian Perindustrian. Sebenarnya pengrajin atau pengusaha vulkanisir ini harus kita dorong karena merupakan produk dalam negeri. Tetapi, sertifikasi itu tidak bisa dilakukan di Kementerian Perindustrian, yang belum dicoba adalah Menteri Perdagangan karena di sana ada balai uji barang. Kenyataan di lapangan, hampir 90% truk pakai ban vulkanisir kecuali ban di dekat sopir," paparnya.



Teks: Citra D. Vresti Trisna, Abdul Wachid | Foto: Pebri Santoso

LUBE SERVICE

PERTOLONGAN PERTAMA KERUSAKAN TRUK

Antisipasi kerusakan truk baik di jalan atau pun di lokasi tambang masih diselesaikan dengan cara membawanya ke pusat service. Padahal, proses ini terbilang kurang efisien, terutama untuk industri tambang. Kerusakan truk di jalan atau pun di area tambang dapat diatasi oleh lube service truck yang dapat melakukan perbaikan sekaligus melakukan pemeliharaan. Meski demikian, keberadaan lube service truck hanya menjadi kebutuhan utama perusahaan tambang yang memiliki jumlah armada yang cukup banyak. Padahal produk ini dapat membantu, baik perusahaan tambang atau perusahaan trucking dalam mengatasi masalah kerusakan kendaraan di jalan dan meningkatkan produktivitas.

Sales & Marketing Manager Columbia Chrome Indonesia, Bambang Niryono mengatakan, umumnya penggunaan lube service truck digunakan di industri-industri tambang yang memiliki volume kendaraan cukup banyak, seperti kontraktor batu bara. Karena, industri tambang sangat memperhatikan kondisi truk yang sedang beroperasi dan memastikan tidak ada truk yang downtime yang terlalu lama untuk mengurangi kerugian. "Keuntungan menggunakan lube service truck adalah kemampuannya untuk mendatangi area kerja. Jadi ketimbang kendaraan datang ke workshop dan memakan banyak waktu, lebih baik mereka berinvestasi lube service truck," kata Bambang.

Lube service truck juga biasa disebut sebagai kendaraan ATPM karena biasanya digunakan untuk mendatangi truk milik customer untuk memberikan pertolongan pertama pada kendaraan yang mengalami kerusakan kendaraan di tengah jalan. Menurut Bambang, lube service truck mampu memberikan pertolongan pertama pada kerusakan kendaraan karena dilengkapi dengan alat penggerak kompresor untuk angin, tangki oli, tangki limbah, tangki air, tool box khusus dan tempat untuk perlengkapan menangani perbaikan ringan agar tidak membuat kerusakan lebih fatal.

Bambang menuturkan, saat ini perusahaan trucking sudah mulai melirik lube service truck karena kontribusinya untuk mencegah keterlambatan pengiriman barang





Kendaraan Lube Service Tampak Depan

cukup besar. Berinvestasi kendaraan *lube service*, kata Bambang, lebih hemat ketimbang harus membuat *workshop* di sepanjang trayek yang dilalui truk. Tapi, kebanyakan *customer* yang berinvestasi produk ini adalah yang memiliki ketakutan besar pada *downtime* kendaraan yang berlebihan.

"Selama ini *lube service* kurang diminati karena perusahaan *trucking* merasa rute kendaraan mereka melewati perkotaan. Sehingga ketika kendaraan mogok, bisa langsung menemukan *workshop* di depannya atau di belakangnya," tuturnya.

Menurut Bambang, tidak ada data pasti terkait perbandingan jumlah *lube service truck* yang harus dimiliki dengan jumlah armada di suatu perusahaan. Namun, menurut dia, idealnya bila sebuah perusahaan memiliki 20 armada, seharusnya memiliki satu kendaraan *lube service truck* bisa *mobile* dan mengantisipasi truk mogok di jalan

tol. Tanpa menggunakan *lube service*, *downtime* yang terjadi bisa sampai dua hari dan masih membutuhkan derek untuk menarik sampai ke *workshop*.

Bambang menambahkan, investasi *lube service truck* juga sangat menguntungkan bagi perusahaan *trucking* yang tidak memiliki *workshop*. Karena, umumnya apabila terjadi kerusakan di jalan ditangani oleh tukang *service*-nya saja. Meski demikian, kata Bambang, kepemilikan produk *lube service* belum dipandang sebagai sebuah strategi perusahaan *trucking* meyakinkan *customer* mereka guna memberikan jaminan pengiriman barang dengan tepat waktu karena memiliki kendaraan untuk mengatasi kerusakan di jalan.



Tampak Samping



Tampak Belakang dengan kelengkapan Peralatan Penunjangnya

Inovasi Produk *Lube Service Truck*

Sejak awal kehadiran *lube service truck* di Indonesia dibuat dengan jumlah tangki oli yang terbatas. Namun, seiring waktu dan kebutuhan *customer lube service truck* mulai berkembang perlahan-lahan, terutama pada 2012 silam ketika tren perusahaan tambang makin pesat. "Sejak tahun 2008 sudah diproduksi, untuk kategori 3 bisa diproduksi 10 unit. Untuk kategori 10 ton, diproduksi sekitar 15 unit. Untuk kelas alat berat juga pernah dibuat, misal Cartepilar 345, Volvo AF 40F yang jumlahnya tidak banyak dan hanya tiga unit," jelas Bambang.

SPESIFIKASI

BODY

<i>Body Frame</i>	: <i>Channel 150x75x7 mm</i> <i>Channel 100x50x5,5 mm</i>
<i>Waste Oil Tank</i>	: <i>Plate Thickness 4,5 mm</i>
<i>Floor Flat Deck</i>	: <i>Checker Plate 5x3500x2000</i>
<i>Floor Guard</i>	: <i>Checker Palte 5x1300x2000</i> <i>Square Tube 60</i>

ACCESSORIES

- *Tools Box LH & RH; Box Hose Reel*
- *Side Ladder & Access to Top Tank*
- *Electrical Completed & Working Lamp*
- *Level Control*

Bambang menambahkan, yang membedakan produk ini adalah kapasitas tangki untuk mengangkut oli dan *grease*. Di kelas 10 ton, terdiri dari lima tangki dan tiap tangkinya memiliki kapasitas 100 liter.

Sedangkan di kelas 30 ton, biasanya tersedia tujuh tangki dan tiap tangkinya berkapasitas hingga 2.000 liter. Sedangkan untuk di kelas lima ton, hanya berisi tiga-lima tangki dan per tangkinya berkapasitas 500-800 liter. Sedangkan, dari sisi teknologi, Bambang mengaku bila semua produk itu sama.



Bekerja Tanpa Henti, Mengangkut ke Seluruh Negeri.

Temukan produk Isuzu yang selama puluhan tahun telah dipercaya ketangguhannya. Mulai dari kendaraan angkutan niaga ringan hingga berat, mesin Isuzu terkenal handal dan hemat bahan bakar. Dengan dukungan layanan purna jual terbaik dan tersebar di seluruh Indonesia, Isuzu tak pernah berhenti untuk turut serta membangun bangsa.



Agen Tunggal & Distributor

PT ISUZU ASTRA MOTOR INDONESIA

f isuzulD @isuzulD

www.isuzu-astra.com



Menentukan Tarif Angkutan Berdasarkan Harga BBM

Teks : Citra D. Vresti Trisna Foto : Pebri Santoso

Kebijakan pemerintah menurunkan harga BBM melalui Pertamina mulai awal April 2016 membuat pengusaha angkutan, khususnya truk, kembali menghitung tarif angkutan mereka. Penurunan ini membuat harga solar yang awalnya Rp 5.650 menjadi Rp 5.350. Meski demikian, penurunan harga BBM ini justru dianggap tidak sebanding karena tidak diikuti dengan penurunan harga suku cadang, peningkatan suku bunga, dan kenaikan harga investasi truk pada awal April 2016.

Wakil Ketua II Aprindo (Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia) Sugi Purnoto mengatakan, penurunan harga BBM April 2016 tidak menguntungkan bagi transportir dan perusahaan logistik. Karena, menurut dia, sampai hari ini belum ada penurunan harga suku cadang sejak 2014 dan bahkan harga suku cadang tersebut cenderung naik mengikuti menguatnya dolar AS. Di samping itu, investasi kendaraan juga bakal lebih mahal karena harga truk juga akan naik pada April 2016. Selain itu, upah buruh juga mengalami kenaikan tiap tahun.

Kenaikan harga BBM yang dilakukan pemerintah mulai awal tahun 2015 menggunakan floating price membuat harga BBM dapat berubah sewaktu-waktu. Sugi menekankan agar pengusaha truk memiliki kemampuan secara teknis dan manajerial dalam melakukan perhitungan penyesuaian tarif ketika terjadi kenaikan atau penurunan harga BBM. "Belum ada standar baku dalam penentuan harga

BBM yang dapat dijadikan acuan semua pihak dalam menentukan harga penyesuaian tarif angkutan dengan harga BBM," kata Sugi dalam seminar "Tantangan dan Strategi Truk Angkutan Barang dalam Menciptakan Keunggulan Bersaing" di The Royal Krakatau Hotel Cilegon, Banten, 25-26 Februari 2016.

Sugi menambahkan, kemampuan penentuan tarif yang baku, khususnya bagi anggota Aprindo, menjadi sangat penting. Berdasarkan pantauannya di lapangan, terdapat tiga metode penentuan tarif yang membuat pengusaha truk kesulitan dalam menentukan tarif saat bernegosiasi dengan customer, yaitu metode riil cost/back to back cost, metode persen biaya BBM terhadap tarif dan metode tarif dengan tabel harga BBM.

Riil cost/back to back cost adalah metode yang dipakai dan disepakati antara principle/customer dengan transporter yang menggunakan selisih kenaikan atau penurunan harga BBM terhadap tarif angkutan. Sebelum menggunakan metode ini, kata Sugi, harus ada kesepakatan antar-pihak dalam hal jarak tempuh kendaraan dalam kilometer, rasio BBM untuk jenis truk yang digunakan dan jumlah liter yang akan digunakan. Selisih harga BBM dikalikan dengan jumlah liter yang sudah disepakati kemudian dikurangkan atau ditambahkan dalam tarif angkutan.

Contoh implementasi menggunakan metode riil cost/back to back cost:

Harga BBM lama: Rp 6.700

Harga BBM baru: Rp 5.650.

BBM turun harga per liter Rp 1.050.

Total biaya BBM turun : Rp 1.050 x 267 liter = Rp 280.350.

Tarif : Rp 6.500.000.

Tarif baru : Rp 6.500.000 – Rp 280.350 = Rp 6.219.650.

% Penurunan tarif = 4,3%

Sedangkan metode persen biaya BBM terhadap tarif adalah cara yang dipakai dan disepakati antara principle/customer dengan transporter menggunakan persen BBM terhadap tarif angkutan. Dalam metode ini disepakati terlebih dahulu persen BBM terhadap tarif, apakah 25%, 30% atau 35%. Kemudian persen BBM dikalikan dengan tarif, maka didapatlah estimasi biaya BBM dibagi dengan rasio BBM truk, maka akan diketahui jumlah liter yang digunakan. Lalu, selisih harga harga BBM dikalikan dengan jumlah liter kemudian dikurangkan atau ditambahkan dalam persen biaya BBM terhadap tarif dengan acuan rasio yang sama.

Contoh implementasi menggunakan metode persen biaya BBM terhadap tarif:

Jenis truk wing box rute Jakarta-Surabaya
 Harga BBM/solar Rp 6.700
 Tarif angkutan: Rp 6.500.000
 Rasio BBM terhadap tarif: 30%
 Tarif baru: Rp 6.500.000 – Rp 305.000 = Rp 6.194.450,00
 Penurunan tarif = 4,7%

Metode penentuan tarif berikutnya, kata Sugi, adalah metode tarif dengan tabel harga BBM. Metode ini adalah cara yang dipakai dan disepakati antara prinsip/customer dengan transporter dengan menggunakan nilai tabel sebagai acuan kenaikan dan penurunan BBM.

Contoh metode penentuan tarif dengan tabel harga BBM

Harga BBM dalam Rp/Liter	Standar Tarif	Contoh Tarif
5.000-6.000	Turun 6%	Rp 4.700.000
6.000-7.000	100%	Rp 5.000.000
7.000-8.000	Naik 6%	Rp 5.300.000
8.000-9.000	Naik 12%	Rp 5.600.000
9.000-10.000	Naik 18%	Rp 5.900.000

Menurut Sugi, ketiga metode tersebut memiliki kelebihan dan kelemahan masing-masing. Dari tiga metode tersebut, Sugi menyarankan kepada anggota Aprindo untuk menggunakan metode yang pertama (riil cost/back to back cost). Sugi menganggap metode ini yang paling ideal untuk menjadi standar menentukan harga BBM di tengah fluktuatifnya harga BBM. "Saya bersama rekan-rekan Aprindo menggunakan metode Actual Cost. Proses ini sangat adil bagi semua pihak, baik untuk kami sekaligus untuk pengguna jasa, karena semua proses ini transparan dan terbuka," ujarnya.

Analisa pembandingan tiga metode penentuan tarif

No	Description	Model Actual Cost	Model % BBM	Model Tabel Harga BBM
1.	Keuntungannya	Bisa fair dan bisa back to back cost	Agak complicated dan membutuhkan waktu yang lebih lama	Sangat complicated karena tidak dasar dan analisisnya.
		Analisisnya cepar sehingga penyesuaian tarif bis cepat	Analisisnya lebih lama dan bisa timbul kondisi bias dalam perhitungannya	Lebih banyak menghabiskan waktu untuk melakukan negosiasi tarif
2	Kerugiannya	Tidak bisa melakukan modifikasi tarif saat naik atau saat turun	Masih bisa melakukan modifikasi tarif tetapi bisa terjadi konflik	Lebih mudah terjadi konflik karena tidak ada standard yang valid untuk dasar perhitungannya

Sumber: Data Aprindo

Komponen Biaya Dalam Transportasi

Menurut Sugi, dalam penentuan tarif tidak hanya mengacu pada naik dan turunnya harga BBM sehingga kenaikan dan penurunan BBM bukan satu-satunya pertimbangan utama. Karena ada sembilan komponen yang dapat menentukan tarif transportasi, yaitu BBM, operasional (tol, parkir, uang makan, honor, uang pungutan liar, dll.), biaya pemeliharaan, ban, depresiasi, biaya bunga investasi, biaya legal dan perizinan, biaya over head, dan keuntungan perusahaan.

BBM merupakan biaya terbesar yang paling memengaruhi perhitungan tarif angkutan atau biaya operasional transportasi. Perhitungan biaya BBM ditentukan atau dihitung dari jarak tempuh dikalikan dengan rasio BBM per masing-masing jenis truk dikalikan harga BBM (solar) baik untuk yang menggunakan solar subsidi (Rp 5.650) maupun yang menggunakan solar industri (Rp 6.000) per liter. Sehingga makin jauh jarak tempuh akan makin besar BBM yang digunakan, begitu juga sebaliknya.

Acuan Rasio BBM per Jenis Truk

No.	Jenis Truk	Kap. Truck		Rasio BBM / 1 Liter Solar	
		M3	Ton	Usia Truk 0-2 Tahun	Di atas 3 Tahun
1	Truck Engkel 100PS-110PS (4x2)	6	2	7,5 KM	6,5 KM
2	Truck Double 6 ban 110PS-130PS (4x2)	12	5	6 KM	5 KM
3	Truck Double 6 ban 110PS-130PS (6x2)	18	8	5 KM	4,5 KM
4	Truck Engkel 190PS-235PS (4x2)	25	8	4 KM	3,5 KM
5	Truck Engkel 190PS-235PS (4x2)	30	10	3,5 KM	3 KM
6	Truck Tronton 235PS-250PS (6x2)	35	15	3 KM	2,8 KM
7	Truck Tronton 235PS-250PS (6x2)	45	20	2,8 KM	2,5 KM
8	Truck Tronton 235PS-250PS (6x4)	25	25	2,5 KM	2,2 KM
9	HT Engkel 235PS-260PS (4x2)	0	25	2,8 KM	2,5 KM
10	HT Engkel 235PS-260PS (6x2)	0	25	2,8 KM	2,5 KM
11	HT Engkel 260PS 6x4	0	40	2,2 KM	2,0 KM
12	HT Tronton 320 PS-330 PS (6x4)	0	45	2 KM	1,8 KM

Sumber: Data Aprindo

Faktor yang memengaruhi rasio BBM, di antaranya:

- Driver behavior atau perilaku sopir dalam mengemudi.
- Kondisi jalan yang dilalui (rata atau banyak tanjakan dan turunan, serta jalan rusak).
- Beban yang diangkut.
- Tekanan ban (makin kurang tekanan angin akan makin banyak memakan BBM).
- Pengoperasian kendaraan (terlalu banyak berhenti atau langsung).

Komponen selanjutnya yang juga memengaruhi perhitungan tarif angkutan adalah jarak yang ditempuh kendaraan. Menurut Sugi, jarak dalam kilometer memberikan peranan penting dalam menentukan perhitungan tarif. Total jarak per customer dibagi dengan rasio BBM per jenis truk dan dikalikan dengan harga BBM, akan menjadi dasar utama dalam penetapan tarif ke customer. Dalam hal jarak, Sugi menyarankan untuk menggunakan metode RHM (Road Hazard Mapping) dalam menghitung akurasi jarak per customer, baik untuk akses jalan menuju ke customer maupun akses dari customer.

Acuan selanjutnya dalam menghitung tarif angkutan adalah bobot muatan kargo dalam transportasi. Menurut Sugi, dasar hukum penentuan standar bobot kargo adalah batasan pay load atau JBI (Jumlah Beban yang Diizinkan) yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan dan tercetak dalam buku KIR tiap kendaraan. "Bobot kargo diperhitungkan jika tarif yang akan digunakan menggunakan jenis tarif per kg/ton, bukan base on trip. Sehingga perhitungan minimum bobot atau berat dan maksimum berat harus menjadi perhatian utama pada saat menentukan tarif dan juga batasan pay load," jelasnya.

Sedangkan biaya sopir yang harus menjadi pertimbangan dalam menentukan tarif. Menurut Sugi, biaya operasional sopir mencakup biaya:

- Gaji dan komisi sopir serta asisten.
- Uang makan sopir dan asisten.
- Biaya koordinasi atau mel (pungutan liar) langsung yang diberikan oleh sopir di jalan dan di jembatan timbang.
- Biaya parkir.
- Biaya tol.
- Biaya penyeberangan.
- Biaya lain-lain.

Komponen selanjutnya yang juga memengaruhi penentuan tarif adalah biaya ban dan maintenance. Karena, ongkos tersebut memakan biaya cukup tinggi di perusahaan angkutan. Dalam penghitungan ongkos maintenance ditentukan dengan menggunakan satuan CPK (Cost Per Kilometer) yang meliputi preventive maintenance, regular maintenance, breakdown maintenance. Sedangkan pada ban, penghitungannya juga menggunakan satuan CPK, yang dikelompokkan dalam tiga kelompok besar, yaitu:

- Bias (10.00 – 20) dengan rata-rata CPK Rp 50/ kilometer.
- Radial tube/tube type/TBR (10.00 R20) dengan rata-rata CPK Rp 35/ kilometer.
- Radial tubeless/tubeless (R 11 – 22.5) dengan rata-rata CPK Rp 30/ kilometer.

Selanjutnya biaya yang juga harus diperhitungkan dalam penentuan tarif adalah biaya depresiasi (penyusutan). Biaya ini untuk transportasi atau aset yang bergerak akan dihitung dalam metode garis lurus selama 60 bulan, yaitu dengan membagi nilai aset saat pembelian dengan 60 dan dibebankan dalam perhitungan biaya tiap bulan. Dalam perhitungan riil untuk penetapan tarif transpor, maka nilai depresiasi lima tahun tidak bisa masuk dalam perhitungan tarif sehingga harus dimundurkan menjadi 10 tahun atau 120 bulan dengan pembebanan hanya 80% dari nilai buku pembelian, karena itulah kondisi market price tarif transportasi saat ini.

Selain itu, penentuan tarif juga harus memperhitungkan biaya bunga leasing atau bunga bank. Karena, tarif atau tingkat suku bunga investasi di transportasi untuk tenor 1-3 tahun adalah 6% - 7%, dan saat ini tenor maksimal rata-rata perusahaan leasing adalah tiga tahun atau maksimal 36 bulan dengan bunga maksimal 21%. Biaya bunga untuk tenor waktu tiga tahun tersebut akan dibebankan dalam perhitungan biaya tiap bulan dan akan masuk dalam perhitungan biaya transportasi.

Serta biaya lain yang perlu diperhitungkan adalah biaya over head dan perizinan. Biaya over head meliputi gaji karyawan di luar sopir, sewa kantor, biaya perlengkapan kantor, dan biaya back office yang masuk dalam kepentingan operasional. Sedangkan biaya perizinan meliputi biaya STNK, KIR, izin usaha, izin B3, biaya terra dan kalibrasi, biaya retribusi, dan biaya koordinasi untuk kepentingan operasional transportasi.



OMBI, Jadikan *Food Truck* sebagai Peluang Bisnis Baru

Teks : Citra D. Versti Trisna
Foto : Peabri Santoso

Salah satu indikator pesatnya perkembangan bisnis makanan dan minuman ditandai dengan hadirnya tren *food truck* di Indonesia. Guna menyamakan visi, para pelakunya mendirikan OMBI (Organisasi Mobil Bisnis Indonesia) untuk meningkatkan potensi bisnis *food truck* di Indonesia. Di bawah naungan OMBI, para pelaku bisnis *food truck* mulai menunjukkan eksistensinya di masyarakat dengan menyelenggarakan berbagai kegiatan bersama. Selain itu, sampai saat ini organisasi berupaya terus memberikan kontribusi positif bagi para anggota yang tergabung di dalamnya.

Ketua Umum OMBI, Ferry Dafira mengatakan, organisasi mobil bisnis ini dibentuk karena tren *food truck* makin digemari masyarakat. Menurut dia, pemain di bisnis *food truck* saat ini juga mulai muncul sejak masuknya tren *food truck* pada akhir 2014 hingga berkembang pesat di Indonesia tahun 2015. Dengan adanya organisasi resmi dan berbadan hukum, kata Ferry, akan membuat *food truck* tidak jadi sekadar tren yang mudah lewat dan tergerus tren baru.

"Dengan adanya kesamaan visi dan tujuan, *food truck* akan mampu bertahan dan menjadi bisnis baru di Indonesia. OMBI dibuat untuk menjaga tren bisnis *food truck* agar tidak hilang dan menjadi prestasi tersendiri. Selain itu, karena investasi yang dibutuhkan untuk bisnis ini cukup besar dan pemain baru butuh biaya yang cukup besar," kata Ferry.

Upaya Ferry mengumpulkan pelaku bisnis *food truck* di dalam OMBI juga bertujuan untuk

membuat pemain di bisnis ini mampu *survive* meski sudah tidak ada lagi mal yang mengundang dan memberi tempat untuk jualan. Karena itu, Ferry bersama rekan-rekannya yang tergabung di dalam OMBI berencana membuat kampung *food truck* untuk tempat berkumpulnya anggota OMBI. "Meski tren *food truck* telah berlalu, tapi suatu saat para *customer* akan kangen dengan makanan-makanan yang ada di *food truck*," tutur *Marketing Director* PT Kaaramel Jelas Enak ini.

Meski OMBI adalah komunitas yang terbilang baru tapi dalam pengelolaan organisasinya dilakukan dengan cukup baik. Hal ini terbukti dengan mulai dibuatnya standar khusus bagi anggota OMBI terkait kebersihan, keamanan, dan kualitas makanan yang dijual. Ferry mengatakan, upaya ini dilakukan untuk menjaga kualitas makanan dan pelayanan untuk memuaskan *customer*.

Menurut Ferry, standar keamanan dibuat untuk mengantisipasi hal-hal yang tidak diinginkan, seperti halnya kompor meledak di dalam truk. Sehingga, semua anggota OMBI diharuskan mengupayakan untuk membuat boks yang tahan panas dan menyediakan alat pencegahan dan antisipasi kebakaran, seperti tabung pemadam dan karung goni. Sedangkan standar kebersihan mencakup kebersihan di sekitar tempat jualan dan pembersihan total. "Di dalam standar kebersihan, ada pembersihan kecil, dan ada pembersihan besar atau mencuci truk luar dalam dan mengeluarkan semua barang di dalam truk untuk dibersihkan. Karena kalau tidak dibersihkan akan jadi sumber kecoa, semut, dan tikus. Selain itu, dalam bisnis makanan, kebersihan adalah hal yang mutlak," papar Ferry.

Komitmen dalam menerapkan aturan dan standar yang telah dibuat OMBI juga dibuktikan dengan menyeleksi calon anggota yang ingin masuk secara selektif. Ferry mengaku tidak sembarangan merekrut anggota baru karena ada persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi. Salah satu persyaratan mutlak yang pertamakali harus dipenuhi adalah mempunyai *food truck*. Karena, menurut Ferry, selama ini banyak para pemilik restoran yang tidak memiliki *food truck* ingin bergabung dengan OMBI. "Setelah menjadi anggota OMBI, mereka harus membayar iuran keanggotaan. Ada *test food* untuk calon anggota. Kemudian, seluruh anggota harus mengikuti semua aturan yang kami buat. Aturan-aturan ini lumayan banyak. Karena itu anggota kami tidak banyak dan hanya 35 karena banyak pebisnis yang ingin bergabung tapi tidak ingin ikut aturan. Makanya kami tidak mengajak semuanya. Tapi semua anggota yang tergabung di sini adalah pebisnis yang serius," jelasnya.

Ferry mengatakan, banyak keuntungan yang akan didapatkan bergabung dengan OMBI karena OMBI memiliki media sosial dan *website* yang terkoneksi. Promosi *food truck* milik anggota

akan dilakukan melalui kedua media yang telah memiliki banyak *follower*. Selain itu, anggota yang tergabung di dalamnya akan melakukan pertemuan tiap bulannya untuk saling berbagi pengalaman dan pengetahuan. "Di tiap pertemuan anggota akan kami berikan pemahaman baru mengenai teknik pemasaran yang baik, penyuluhan mengenai metode pengelolaan karyawan dan keuntungan. Yang terpenting, apabila ada anggota yang kesulitan dalam berbisnis akan kami bantu, seperti halnya dalam hal pencarian tempat jualan reguler," jelas Ferry.



Fery Dafira

Peluang Bisnis *Food Truck*

Menurut Ferry, bisnis *food truck* masih menjadi sesuatu yang menjanjikan. Di Amerika, *food truck* sukses dan menjadi strategi *branding* industri makanan dan minuman. Sedangkan tren *food truck* mulai diadopsi di Indonesia sejak 2014 silam. Karena sifatnya yang *mobile*, membuat *food truck* dapat langsung mendatangi target pasar, di mana hal tersebut tidak dapat dilakukan oleh restoran konvensional. Selain itu, penerimaan masyarakat pada *food truck*, kata Ferry, lebih disebabkan karena *food truck* unggul dari segi tampilan.

"Karena penampilan kami unik dan menarik, masyarakat jadi tertarik. Mereka senang pada hal baru yang unik dan kami adalah jawabannya. Jadi, kalau ada yang memiliki *food truck* tapi tidak ada yang menarik, sebaiknya jangan punya *food truck*. Dari segi inovasi dalam makanan, kami adalah yang memopulerkan *black burger* dan *fusion juice* dan banyak makanan lainnya yang belum pernah dipopulerkan restoran akan kami munculkan di *food truck*," jelas Ferry.

Ferry mengaku optimis bila *food truck* di Indonesia tidak sekadar menjadi tren yang mudah hilang, melainkan menjadi peluang bisnis baru. Dia yakin bila Indonesia juga mampu seperti *food truck* di Amerika yang terbukti mampu *survive* dan tetap eksis hingga hari ini. Meski demikian, dia menekankan, kreativitas dan peran pengelola *food truck* sangat dominan dalam menentukan *survive* dan tidaknya bisnis ini. Serta yang tidak kalah penting adalah peran organisasi untuk memfasilitasi dan mendukung anggotanya berkembang.

Guna tetap mengukuhkan eksistensi OMBI, Ferry dan rekan-rekan organisasinya pernah memecahkan rekor di festival *food truck* terbesar di Indonesia, tepatnya di Mall Artha Gading, Jakarta, pada Agustus 2015. Rencananya, Mei 2016, OMBI kembali menggelar *festival food truck* dan bekerja sama dengan beberapa komunitas otomotif guna membuat acara makin semarak.

Di tataran internal, untuk mendukung bisnis anggota, OMBI telah berhasil menciptakan strategi *marketing* dan promosi yang cukup efektif. Serta untuk meningkatkan kompetensi anggota, OMBI juga mengadakan *workshop* untuk anggota dan membantu dalam hal jaringan. Selain itu, OMBI juga mengeluarkan sertifikat tiap kegiatan yang diselenggarakannya. Meski demikian, di antara sekian banyak program, Ferry mengaku untuk saat ini masih berfokus pada pembuatan SOP dan standar di dalam bisnis *food truck*.

Ferry menambahkan, untuk lebih mendukung bisnis anggota, OMBI menjalin kerja sama dengan beberapa pemangku kepentingan, termasuk dengan pemerintah selaku regulator. Menurut dia, sampai saat ini sudah banyak pihak yang ingin menjalin kerja sama dengan OMBI di mana salah satunya adalah *dealer* truk. Meski demikian, Ferry mengaku membebaskan anggotanya dalam melakukan pengadaan truk.

Ke depannya, Ferry berharap agar pemerintah selaku regulator dapat mempermudah pengurusan izin usaha. Selain itu, dia juga berharap pemerintah tidak terlalu membebani pelaku usaha *food truck* dalam hal pajak. "Kalau baru mulai sudah dipusingkan dalam hal perpajakan akan membuat orang enggan untuk membuat usaha. Ketika izin usaha dan perpajakan dipermudah, akan makin banyak yang memulai usaha dan itu akan jadi pemasukan bagi pemerintah," ujarnya.

 <p>1. Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia// Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran Yos Sudarso Megah Blok B3 Tanjung Priok – Jakarta 14320 T. 021-43900464 / F. 021-43900465</p>	 <p>2. Asosiasi Logistik Indonesia// 7th Fl Tower Ministry of Trade RI Jl. M. Ridwan Rais No.5 Jakarta 10110 T/F. +6221-3863936 www.ali.web.id</p>	 <p>3. ORGANDA (Organisasi Pengusaha Nasional Angkutan Bermotor di Jalan) // Wisma PMI Lt. 1 Jl. Wijaya I No. 63 Kebayoran Baru – Jakarta Selatan Jakarta 14310, Indonesia T. +62 817 376 979 www.organda.or.id</p>	 <p>4. PT BAHTERA ANUGERAH PERKASA // Royal Gading Square RG 10/18 C Jl. Pegangsaan Dua – Kelapa Gading Jakarta 14250 Indonesia T. (021) 4587 2240, 4683 1690 F. (021) 4683 1691</p>
 <p>5. Trakindo CAT // Gedung TMT 1, 15 th Floor Jl. Cilandak KKO No. 1 Jakarta 12560 T. (+6221) 7822373, 29976620 Ext. 1201 F. (+6221) 7822357, 29976612 www.trakindo.co.id</p>	 <p>6. PUNINAR LOGISTICS // PT Puninar Jaya Jl. Raya Cakung Clincing Km 1,5 Jkt 13910 T. (6221) 4602278 ext 232 F. (6221) 4604866 www.puninar.com</p>	 <p>7. PT Chakra Jawara // Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 301 Jl. Cilandak KKO No. 1, Jakarta Selatan T. 021-29976849 F. 021-22976840</p>	 <p>8. DUNEX // PT Dunia Express Transindo Jl. Agung Karya VII No. 1 Sunter – Jakarta Utara 14340 Indonesia T. (021) 6511137, 6505603 F. (021) 6510187 www.dunextr.com</p>
 <p>9. COLUMBIA CHROME INDONESIA // Jl. Raya Cakung Clincing Km. 3.5 Jakarta Utara 14130 - Indonesia T. +62 21 440 0266, 440 5533 F. +62 21 440 0263 www.cci-engineering.co.id</p>	 <p>10. PT KAARAMEL JELAS ENAK // Jl. Tiang Bendera III No. 72, Jakarta 11230 Indonesia T. (62 21) 691 5033 F. (62 21) 690 6605 www.kaarameljuice.com</p>	 <p>11. BLUE BIRD GROUP // Jl. Mampang Prapatan Raya No. 60 Jakarta Selatan 12790, Indonesia Tlp. (021) 798 9000, 798 9111 Jl. Wijaya II - Kebayoran Baru Jakarta 12160, Indonesia T. +6221 7206902 F. +6221 7202850 www.bluebirdgroup.com</p>	 <p>12. PT Mercu Gramaron // Jln. Klampis Anom No. 12 Kompleks Perumahan Wisma Mukti Surabaya T. (031) 5932600 - 2700 F. (031) 5946370</p>
 <p>13. DINAS PERHUBUNGAN DAN LLAJ PROVINSI JAWA TIMUR // Jl. A. Yani No. 268 Surabaya T. (031) 8292276, 8291530, F. (031) 8292012 Web : dishublajjatim@gmail.com</p>	 <p>14. PT HINO MOTORS SALES INDONESIA // Jl. Raya Gatot Soebroto Km. 8,5 Tangerang 15111, Banten – Indonesia Tlp. (021) 591 8080 Fax. (021) 5917788 Web : www.hino.co.id</p>	 <p>15. ABUPI (Asosiasi Badan Usaha Pelabuhan Indonesia)// Grand Wijaya Center G-16 Jl. Wijaya II - Kebayoran Baru Jakarta 12160, Indonesia T. +6221 7206902 F. +6221 7202850 www.abupi.org</p>	 <p>16. Supply Chain Indonesia // Komplek Taman Melati B1/22 Pasir Impun Bandung, 40194 T. 022- 720 5375 E. sekretariat@supplychainindonesia.com</p>
 <p>17. PT Rajawali Inti // Jl. Brantas Km 1 Probolinggo - Jawa Timur T. (0335) 423259</p>	 <p>18. PT Putra Rajawali Kencana // Jl. Letjend Sutoyo Surabaya Ruko Niaga Sentosa Surabaya, Indonesia T. (031) 353/939 (hunting) F. (031) 3537531</p>	 <p>19. PT Rajawali Dwi Putra Indonesia // Jln. Letjen Sutoyo 110-112 Waru, Sidoarjo, Jawa Timur T. 031-8531668</p>	 <p>20. PT INTRACO PENTA WAHANA SINOTRUCK INTA Headquarter Building Raya Cakung Clincing km 3.5 RT. 005 RW 010, Kel. Semper Timur kec. Clincing, Jakut T. 021- 4401408, 4410255 (Hunting) F. 021-448 309 18 www.ipwahana.com</p>
 <p>21. PT TATA MOTORS DISTRIBUSI INDONESIA Pondok Indah Office Tower 3 Suite. 601-8 Jln. Sultan Iskandar Muda Kay V-TA Pondok Pinang Kebayoran Lama Jakarta Selatan 12310 T. +62-21-29328041 F. +62-21-29328042</p>	 <p>22. UNITED TRACTORS Raya Bekasi Km 22, Cakung, Jkarta 13910 T. 021 24579999</p>	 <p>23. PT. YU WON LCD // Ruko Pinangsia Blok H-25 Office Park Lippo Karawaci Tangerang - Banten 15811, Indonesia T. (021) 5577 3810 & (021) 5577 3812 F. (021) 55790 454</p>	 <p>24. LINTAS MARGA SEDAYA // Gedung Menara Lt. 14 Jl. H.R Rasuna Said Blok X-5 Kav 1-2 Jakarta Selatan 12950 Jakarta Tlp. (021) 29110600 Fax. (021) 29110666</p>



IVECO

DAPATKAN GRATIS! SERVICE & SPARE PART*

*Khusus untuk pembelian kendaraan IVECO 682 6x4 Tractor Head mulai Januari 2016. Syarat dan ketentuan berlaku

2 TAHUN
atau **60.000 km**



Hotline Service

Jakarta Branch Office (+62 21) 2952-6850 (Jawa & Bali)
Palembang Branch Office (+62 711) 447168 (Sumatera)
Balikpapan Branch Office (+62 542) 770701 (Kalimantan Timur)
Banjarmasin Branch Office (+62 511) 6747120 (Kalteng dan Kalbar)

Ayo Servis Sekarang Juga!

Terawat truk nya, makin lancar bisnis nya.
Dapatkan jaminan servis dan spare part Gratis!
untuk 60.000 km atau 2 tahun.

PT CHAKRA JAWARA

Gedung TMT 1, Lantai 3 Suite 301 - Jl KKO Raya No.01
Cilandak Jakarta Selatan 12560 Indonesia
Telp : +62 21 29976849 Fax : +62 21 29976840 - 41
Email : info.chakrajawara.co.id
www.chakrajawara.co.id



a member of MahaDasha Group



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:



Official Forwarder:



Official Hotel:



Media Partners:

