BUSINESS PRODUCTS MARKET

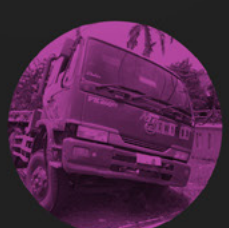
TRUCKMAGZ

MARET
2015

WASPADA BEGAL TRUK DI REST AREA

IDR 50.000
9 772355 584573
Edisi 9/I/2015

Standar Keamanan Truk, Seperti Apa?



GPS TRACKER SOLUSI KEMANAN TRUK

TUMPANG TINDIH REGULASI LOGISTIK INDONESIA

TEKNIS PRAKTIS PENGAMANAN BARANG

NO. 1 BRAND & QUALITY

LET OUR SINCERENESS AND SPECIALIZED TECHNIQUE
BE ALWAYS WITH YOU

HJBRIDGE

SOLE AGENT

PT DWI MULTI MAKMUR

Jl. Kapuk Muara No. 7
Komp. Duta Harapan Indah
Blok. OO 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
dmm@cbn.net.id

HINO500 Series

Drive Your Business Easier

NEW GENERATION RANGER

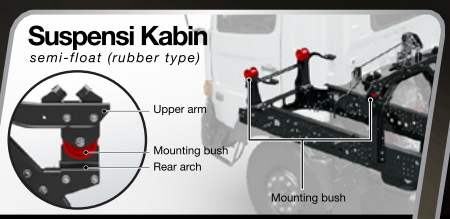
FG 235 JL I Truk 4x2
GVW 15.1 Ton

Mesin J08E

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

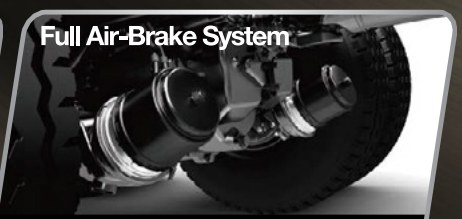
Suspensi Kabin

semi-float (rubber type)



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

Full Air-Brake System



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

HINO CEMACO

Authorized Dealer - PT. CEMACO MAKMUR CORPORATAMA

Semarang : Pudak Payung (024) 7466333, **Kaligawe** (024) 6581893
Kudus (0291) 4257333, **Pekalongan** (0285) 7861188, **Tegal** (0283) 6115757
Cilacap (0282) 546333

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

Syarat dan ketentuan berlaku

Hino Customer Care Center: 0 800 100 4466 hino.hotline@hino.co.id www.hino.co.id

Kehati-hatian Jadi Kunci

Kasus perampokan truk kini mulai kembali mencuat ke permukaan. Jika dulu ramai diberitakan bajing loncat, yaitu pencuri yang mengambil muatan dari atas truk yang sedang melaju, kini lebih banyak kasus begal truk. Begal truk ini cenderung lebih terorganisir karena harus melibatkan empat sampai lima orang dan memerlukan "modal" lebih besar.

Kisah hidup seorang mantan penjual hasil merampok truk mengungkap secara detail bagaimana begal truk bekerja. Umumnya, begal truk memilih barang yang mudah dijual seperti gula, beras, kedelai, kopi, biji plastik, tembakau, cengkih, dan besi. Setiap grup rampok memiliki cara dan modus mereka sendiri dan juga tergantung penadahnya. Dalam membuat target sasaran hingga bisa memastikan bahwa truk membawa muatan yang diinginkan, para begal biasanya mendapat bocoran dari orang dalam gudang tempat truk tersebut mengambil muatan atau ada seorang anggota komplotan yang bertugas melakukan survei di daerah pergudangan. Selain itu, juga dari informan yang bertugas di *rest area* atau sopir yang disusupkan kawanan perampok ke sebuah perusahaan angkutan dengan segala identitas palsu.

Begal truk bisa menyaru sebagai aparat lalu lintas yang mencegat sopir truk di jalanan sepi dengan berpura-pura menanyakan surat-surat kendaraan. Selain itu, rest area kini juga menjadi pilihan bagi begal truk melancarkan aksinya.

Sasaran utama mereka adalah muatan truk dan uang jalan sopir, walau tak menutup kemungkinan, ada juga begal yang mencari unit truknya untuk dipotong bagian per bagian dan dijual terpisah.

Kehati-hatian menjadi kunci utama dalam mewaspadai aksi begal truk ini. Saran untuk pengusaha transportasi yang memiliki trayek jauh, yaitu sopir diberi uang tunai secukupnya dan sisanya ditarik tunai melalui ATM serta mengingatkan sopir jangan mudah percaya kepada siapa saja yang mendadak memberhentikan kendaraan di jalan. Truk tanpa kernet biasanya menjadi pilihan begal truk. Karena itu, keberadaan kernet juga sangat penting untuk mengantisipasi masalah yang mungkin muncul selama perjalanan.

REDAKSI

Pemimpin Umum
Ratna Hidayati

Penanggung Jawab /Pemimpin Redaksi
Ratna Hidayati

Pemimpin Perusahaan
Felix Soesanto

Reporter
Sigit Andriyono
Abdul Wachid
Citra D. Vresti Trisna

Fotografer
Giovanni Versandi
Bayu Yoga Dinata

Iklan
Billy Harsono

Administrasi
Moulida Ashari

Sirkulasi
Sefti Nur Isnaini

Penasihat Hukum
Rakhmat Santoso, S.H. & Partners

TRUCKMAGZ

Cover

WASPADA BEGAL TRUK DI REST AREA / 09

Ilustrasi: TruckMagz

DAFTAR ISI

TRUCKMAGZ #9

Laporan Utama	06	WASPADA BEGAL TRUK DI REST AREA
	12	KERJA TIM BEGAL PUNYA SPESIALISASI
	18	GPS TRACKER SOLUSI KEAMANAN TRUK
Laporan Khusus	22	STANDAR KEAMANAN TRUK DI INDONESIA
	28	STANDAR KEAMANAN KAROSERI
	34	FITUR TAMBAHAN TINGKATKAN KEAMANAN
	36	KELALAIAN MANUSIA BIANG KECELAKAAN
Logistik	40	TUMPANG TINDIH REGULASI LOGISTIK DI INDONESIA
Profil Bisnis	44	PT DINAMIKA MAKMUR SENTOSA
	48	PT CEMACO MAKMUR CORPOROTAMA
Mata Lensa	54	BONGKAR MUAT TEPUNG BERAS
Event	60	SOLIDKAN PEBISNIS LOGISTIK DAN TRUCKING
Info Produk	64	HINO 500 SERIES
Kata Konsumen	70	TRUK KARGO SASIS PANJANG
Tips & Trik	75	TEKNIK PRAKTIS PENGAMANAN MUATAN BARANG
Tanya Pakar	78	STANDARDISASI KEAMANAN BAN
Truk Spesial	80	TRUK CRANE TELESCOPIC
Variasi	85	PERENCANAAN LAYOUT WAREHOUSE
Komunitas	88	KAMAR BAN INDONESIA
Di Balik Kemudi	93	BERTARUH NYAWA DEMI RUPIAH

Penerbit
PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Percetakan
PT UNIGROW KREATIFINDO

Graha Gramaron Jln. Bunguran 23-25A Surabaya
Tlp. 031 - 3556677 Email. redaksi@arveo.co.id

WASPADA BEGAL TRUK di Rest Area

Teks: Ratna Hidayati / Sigit Andriyono
Foto: Bayu Yoga Dinata

Lahir dan dibesarkan di lingkungan truk, Sapto (bukan nama sebenarnya) punya pengalaman tak biasa. Ayahnya seorang sopir truk trans Jawa sejak yahun 1973 sementara pamannya, seorang tukang tadah truk hasil membegal sejak tahun 1990. Tak hanya menerima muatan hasil membegal, pamannya ini juga menjadi penadah hasil sembelihan truk yang dibegal. Oleh pamannya, Sapto dulu diberi pekerjaan menjual barang-barang hasil rampokan (muatan jarahan) maupun hasil sembelihan truk (*protolan* suku cadang kendaraan). Ditemui akhir bulan lalu, Sapto bertutur mengenai pengalamannya, hanya pada *TruckMagz*.

Dari pamannya inilah, sejak kecil Sapto belajar mengenal jaringan dan pola kerja perampok tersebut. Pada tahun 2000-an, ibunya membuka sebuah warung nasi di sebuah pangkalan truk. Di warung ibunya ini sering berdatangan supir truk, kernet truk, para tukang begal, dan polisi. Dari obrolan mereka ini, Sapto banyak mengetahui tentang seluk-beluk perampokan truk.

Menurut Sapto, tidak ada modus yang menjadi tren di kalangan begal truk. Tetapi, ada barang yang menjadi favorit di kalangan para perampok, yaitu barang yang mudah dijual, seperti gula, beras, kedelai, kopi, biji plastik, tembakau, cengkih, dan besi. "Setiap grup memiliki cara dan modus mereka sendiri dan juga tergantung penadahnya. Jika grup mereka punya hubungan dengan penadah spesialis gula, truk yang dirampok pun truk yang memuat gula. Jika grup mereka punya hubungan dengan penadah beras, truk yang dirampok pun truk yang memuat beras. Demikian juga jika ada pesanan besi, grup begal ini juga akan memangsa truk yang memuat besi. Hukumnya, di mana ada *demand,* di situ ada *supply*," ungkapnya.

Dalam membuat target sasaran hingga bisa memastikan bahwa truk membawa muatan yang diinginkan, para begal biasanya mendapat bocoran dari orang dalam gudang tempat truk tersebut mengambil muatan atau ada seorang anggota komplotan yang bertugas melakukan survei di daerah pergudangan. Selain itu, tak menutup kemungkinan dari kecerobohan para sopir saat mereka sedang makan atau berhenti di warung atau tempat pemberhentian (*rest area*) sehingga pembicaraan mereka terdengar oleh informan dari kalangan perampok. "Jika ingin selamat, sopir harus berusaha tidak berhenti di sembarang warung atau *rest area* mana pun selama dalam perjalanan. Jika terpaksa harus berhenti, sebaiknya tidak perlu banyak cerita kepada orang-orang yang sedang nongkrong di warung atau *rest area* tersebut karena di warung-warung atau *rest area* itulah biasanya grup begal atau perampok memasang salah satu informannya," tutur Sapto. Tapi, ada kalanya pembajak juga sudah mempelajari bahwa truk-truk perusahaan tertentu pasti bermuatan barang-barang tertentu juga (sudah menjadi langganan/muatan kontrak).

Bagi para begal, proses mempelajari target tersebut tidak memerlukan waktu lama. "Biasanya dalam hitungan jam saja. Kawanan perampok ini harus bergerak cepat dalam mengambil keputusan dan pada setiap aksinya," kata Sapto.

Menurut Sapto, grup perampok truk zaman sekarang perlu modal besar, setidaknya butuh minimal lima personel, satu mobil kecil dan satu buah truk dalam tiap aksinya. Satu orang bertugas membawa mobil kecil untuk mengangkut tim perampok yang akan beraksi, satu orang lagi membawa truk kosong dan tiga orang lainnya bertugas sebagai informan dan penyergap (eksekutor). Mobil kecil dan truk kosong kemudian sengaja diparkir dengan posisi mengapit truk korban dari depan dan belakang sehingga truk korban kesulitan keluar dari area parkir. Saat sopir truk sedang berusaha untuk mengeluarkan truknya dari tempat parkir yang sulit, penyergap segera beraksi. Ada juga truk korban yang diapit dalam perjalanannya. Truk di depannya selalu memblokir jalan dan memperlambat laju truk korban sampai akhirnya berhenti, sementara kendaraan kecil yang dibelakang menyergap truk korban. Biasanya korban perampokan kebanyakan adalah sopir yang bekerja tanpa kernet.

Tahapan yang dilalui para begal adalah berawal dari informasi yang diperoleh dari informan, lalu tim perampok melakukan penguntitan sampai truk yang diincar berhenti di suatu tempat peristirahatan tertentu. Di tempat itulah para kawanan ini beraksi mengeksekusi korbannya. Saat truk tersebut keluar dari tempat peristirahatan itu, truk sudah berganti pengemudi, dari pengemudi aslinya ke salah satu personel perampok. Kemudian truk dibawa ke suatu gudang milik penadah, untuk dibongkar muatannya. Setelah muatan selesai dibongkar, truk dan sopir akan dibuang ke arah yang berbeda. "Ada juga modus lain, yaitu sopir disusupkan oleh kawanan perampok ke sebuah perusahaan angkutan dengan segala identitas palsu. Kemudian sopir tersebut melarikan truk pada saat ditugaskan membawa muatan," kata Sapto.

Kebanyakan dari grup perampok mengincar muatannya saja karena lebih gampang dan cepat dijual. Sedangkan merampok unit truk malah akan mempersulit mereka. Spesialis perampok unit truk ada tersendiri. “Cerita tentang bajing loncat itu sudah kuno dan hasilnya pun tidak maksimal karena muatan yang didapat pun tidak bisa seisi truk. Aksi bajing loncat hanya dilakukan anak-anak kecil atau pencuri iseng di daerah padat dan macet saat kendaraan tidak bisa melaju dengan cepat," papar Sapto.

Muatan hasil merampok tersebut dijual langsung ke penadah. “Biasanya muatan dihargai 50 persen sampai 60 persen dari harga pasar. Perampok yang sudah berpengalaman akan mencari muatan yang mudah dijual (banyak peminatnya) walaupun harganya tidak terlalu mahal, ketimbang barang yang harganya mahal tapi susah dijual. Perampok pemula sering melakukan aksi perampokan terhadap barang-barang yang aneh-aneh, contohnya komputer dan *gadget* yang malah menyulitkan penjualan karena tidak semua orang membutuhkan," ungkap Sapto.

Tidak ada kesulitan berarti saat menjual muatan hasil merampok bagi para begal. Masing-masing grup perampok sudah memiliki langganan penadah dengan spesialisasi masing-masing. Misalnya, jika mendapat jarahan berupa gula, mereka akan menjual ke penadah A, jika memperoleh biji plastik, mereka akan menjual ke penadah B dst. Atau, penadah menjadi penyandang seluruh dana operasional dan akan dihitung setelah operasi selesai ilaksanakan. “Ada fenomena menarik bahwa ada juga penadah yang

sehari-hari memang bekerja sebagai pedagang dengan membuka toko (barang legal). Namun pada saat tertentu mereka menjadi penadah barang-barang hasil rampokan," ujar Sapto.

Menurut Sapto, lokasi pembongkaran muatan selalu dilakukan di gudang penadah, sementara lokasi pembuangan sopir dan unit truk berpindah-pindah karena tukang tadahnya itu-itu saja. Di sisi lain, untuk penyembelihan truk ada lokasi tertentu dan grup perampoknya pun berbeda dengan perampok spesialis barang muatan. "Perampokan unit truk agak lebih rumit daripada perampokan barang muatan karena dibutuhkan garasi untuk pendinginan (*cooling down*) dulu sebelum disembelih dan dijual bagian per bagian. Namun ada juga grup perampok yang mengambil truk sekaligus muatannya," imbuhnya.

Jika proses pembongkaran sedang berlangsung, lalu ada pemilik kendaraan yang mengetahui keberadaan kendaraannya bagaimana menghentikan proses itu? "Sepanjang pengetahuan saya, kejadian seperti ini tidak pernah terjadi. Jika sampai terjadi sopir dibunuh, itu hanya karena perampoknya masih belum berpengalaman dan akibat ketegangan dan kepanikan yang luar biasa. Atau, awak kendaraan yang dirampok melakukan perlawanan hebat. Pembunuhan bukanlah tujuan utama dari aksi perampokan ini karena akan menambah perkara saja," paparnya.

Sapto berpendapat, memberikan upeti secara rutin kepada preman bukanlah jaminan truk dan muatan pengusaha tidak dirampok. "Karena banyak sekali grup-grup liar yang berkecimpung dalam dunia perampokan ini. Yang satu tidak merampok, yang lain merampok," ungkapnya. "Sebenarnya paling aman mempercayakan muatan dan unit truk pada lembaga asuransi karena dengan premi yang dibayarkan akan dipastikan bisa diklaimkan untuk penggantian apabila terjadi kehilangan muatan dan unit kendaraan," imbuhnya.

Karena pernah menjadi penjual barang-barang tadahan tersebut, Sapto jadi paham betul pola kerja para begal. "Saya mulai menyadari bahwa pekerjaan paman saya sebagai penadah barang hasil rampokan tidak benar semenjak ayah saya meninggal tahun 2007. Saat itu, saya memutuskan untuk berhenti menjual barang-barang ilegal tersebut serta mencari dan mencoba alternatif pekerjaan lain yang lebih waras. Saya kemudian mulai belajar menjadi makelar truk dan makelar muatan truk yang sesungguhnya (bukan truk dan muatan hasil membegal)," kisah Sapto.

Sejak pertemuan Sapto dengan dengan seorang pengusaha *trucking* pada awal tahun 2012, Sapto mulai berkenalan dengan beberapa pengusaha angkutan. "Saya banyak mendapat dukungan dari mereka. Bahkan saat ini saya memiliki beberapa unit truk hasil kerja keras saya di dunia yang benar dan atas bantuan teman-teman pengusaha," lanjutnya.

Sapto bertutur, jika dahulu ia pernah terlibat dalam dunia tukang tadah barang rampokan truk hanyalah sebuah kecelakaan karena ia dilahirkan di lingkungan tersebut dan sejak usia dini dilatih dan diperankan untuk menjadi penjual barang-barang hasil tadahan. "Saya melakukan pekerjaan tersebut tiap hari selama bertahun-tahun seperti sebuah kebiasaan saja. Jujur saja, selama melakukan pekerjaan tersebut saya tidak memperoleh hasil apa pun. Hidup dalam dunia begitu tiap hari tidak lepas dari kemaksiatan juga. Hasil dan tabungan yang saya miliki sekarang adalah hasil kerja keras saya di dunia yang benar dan bekerja secara benar. Saya merasa senang dengan lingkungan saya yang sekarang. Oleh karena itu, saya senang membantu teman-teman pengusaha yang menjadi korban perampokan bukan karena alasan materi tapi karena sekadar membantu teman-teman. Masa lalu saya sudah saya tutup total," katanya. Kini, ia banyak membantu pengusaha truk yang dirampok, khususnya di area Jawa.

Seberapa cepat Anda bisa membantu menemukan truk yang telah dirampok di area Jawa? "Saya tidak dapat memastikan seberapa cepat truk yang dirampok dapat ditemukan. Saya harus tahu dulu ciri-ciri truknya, lokasi terakhir truk tersebut berada, dan bermuatan apa. Dari ketiga informasi ini, saya akan menyebarkan informasi kepada teman-teman dan saya mengandalkan teman-teman di sekitar lokasi kejadian untuk memberikan info balik tentang unit kendaraan yang dicari," katanya. Tidak ada kompensasi yang diberikan kepada para preman ketika Sapto mencari truk yang hilang. "Tidak ada kompensasi karena yang bisa saya lakukan hanyalah mencari informasi di lingkungan yang saya kenal dan menyampaikan informasi tersebut kepada pihak yang kehilangan. Saya hanya membantu teman-teman pengusaha yang saya kenal, yang menjadi korban perampokan (minimal teman-teman pengusaha mendapatkan kembali unit truknya walaupun muatannya hilang). Untuk lingkungan yang tidak saya kenal, saya pun tidak bisa membantu dan tidak dapat berbuat apa-apa," katanya.

Menurut Sapto, dalam kasus perampokan truk tidak pernah ada negosiasi karena tujuan perampokan truk adalah untuk menjarah muatan atau unit kendaraan. Perampokan truk berbeda dengan pembajakan pesawat yang menyandera penumpang untuk meminta kompensasi kepada pihak tertentu.

KERJA TIM, BEGAL PUNYA SPESIALISASI

Teks: Sigit Andriyono / Citra Dara

Petugas patroli berseragam lengkap melakukan pemeriksaan

Jangan hentikan kendaraan jika ragu dengan operasi yang berlangsung.

Perampokan truk bisa terjadi di mana saja dan kapan saja. Umumnya, perampok memilih muatan yang mudah dijual.

"Perampok tidak mau muatan seperti keramik karena tidak gampang dijual. Mereka lebih mengincar sembako seperti beras dan gula," ujar salah seorang pengusaha *trucking* asal Jawa Tengah, sebut saja Didik.

Menurut Didik, sekarang banyak kejadian perampokan truk di tol. "Mereka yang kena rampok, justru truk yang ada sopirnya. Saat di *rest area*, sopir tidur di truk, itu diincar rampok. Mereka digedor. Karena kalau tak ada orang di truk, justru rampoknya tak bisa berbuat apa-apa," tuturnya.

Karena itu, kalau sudah mengangkut muatan yang rentan bahaya, Didik biasanya menyuruh sopir konvoi. "Jadi mereka jalan beriringan dan konvoi itu tak harus dengan teman sendiri. Kadang konvoi sama angkutan lain yang semuatan juga bisa. Kalau begitu, justru lebih aman," katanya.

Menurut Didik, kejahatan di *rest area* itu sudah cukup lama. "Kejahatan ini sudah berlangsung antara tiga-empat tahunan. Karena itu, di *rest area*, sopir saya anjurkan agar tidak tidur di dalam truk. Kalau mau tidur, truknya dikunci dan sopir bisa pergi ke warung dan tidur di sana," ujarnya.

Berdasarkan informasi yang dia terima, Didik mengatakan, dalam melakukan aksinya, para perampok mengawasi targetnya dari dalam mobil. "Mereka menyiapkan tim dan sopir karena tidak semua orang bisa mengendarai truk dengan muatan berat. Jadi ada yang bertugas menyetir truk dan ada yang mematikan GPS *tracker*. Sekarang para rampok tahu cara mematikan GPS *tracker*. Biasanya sopirnya dibawa dulu. Nanti sopirnya dinaikkan ke mobil mereka dan setelah jauh, mereka diikat dan dilepaskan. Sekarang sudah jarang sopir dilukai. Mobilnya saja yang dijarah," tutur Didik.

BajingLoncat Jarang Terjadi

Salah satu anggota reserse dan kriminal kepolisian di Jawa Timur, sebut saja Moko, tren perampokan dengan modus bajing loncat sudah sangat jarang terjadi. Beberapa kasus yang terjadi di area kerjanya adalah modus pencurian dengan kekerasan dengan mengandalkan senjata tajam. "Beberapa dari mereka sering menggunakan cara nekat, dengan memberhentikan kendaraan lalu menodongkan pisau," kata Moko.

Sumber: plzatracker.com

Dari hasil pengembangan kasus, di wilayah Tapal Kuda Jawa Timur, modus yang sering terjadi adalah perampasan uang jalan sopir. Dengan pola yang lebih kurang sama, Moko menjelaskan, incaran mereka adalah plat kendaraan dari luar provinsi seperti truk dari Jawa Barat atau Jawa Tengah dengan tujuan Bali, Mataram, Nusa Tenggara Timur, Nusa Tenggara Barat dan beberapa kota besar di Indonesia timur. "Begal percaya sopir dari daerah barat membawa uang saku banyak. Karena itu, truk menjadi sasaran empuk para perampok," katanya.

Dari beberapa kasus yang dilaporkan, sangat jarang kasus pembajakan di areanya. Pembajakan artinya truk dibawa lari oleh kawanan rampok, sopir diturunkan di suatu tempat, truk berisi muatan langsung dibawa ke penadah.

Dalam menangani kasus begal pihaknya selalu fokus pemeriksaan pada saksi, korban, dan dugaan pelaku. Dari ketiga objek tersebut penyelidikan bisa diarahkan pada modus yang lebih dalam asalkan alat bukti dan saksi kuat. "Kecurigaan pada oknum tertentu, tentu sudah kami pikirkan. Dalam tiap kasus kami selalu memetakan kejadian, tetapi akan terhambat jika alat pendukung kurang," ujar Moko.

Dari kasus yang pernah terbongkar, Moko mengatakan bahwa kaki-tangan salah satu "pemain" besar menyebutkan satu nama yang memang sudah masuk daftar pencarian orang. Dari sini polisi bisa mengarahkan pada otak dari seluruh tindak kejahatan di wilayah itu. Komplotan ini merujuk pada satu nama warga lokal. "Orang ini memang sudah kami incar tetapi kami perlu mengumpulkan bukti kuat. Dengan begitu, kasus pun bisa diungkap," tambahnya.

Komplotan begal biasa bekerja secara teritori. Mereka menggunakan tim dalam satu wilayah dan memiliki tugas masing-masing. "Jika ada anak buah mereka yang tertangkap, saat interogasi kami bisa sempitkan pada siapa pimpinan mereka. Andaikan mereka kooperatif, yang menyuruh pasti tahu penadahnya," jelasnya.

Kepolisian tidak bisa bekerja maksimal jika kurang informasi dan bukti. "Meskipun kasusnya besar, kalau alat bukti dan informasi lain ada, kami bisa mengungkap kasus tersebut," kata Moko.

Salah satu contoh bukti yang paling mudah dilacak adalah semen. Setiap semen memiliki kode produksi yang menunjukkan kode pabrik, tanggal pengemasan, serta kode pemasaran. Jika muatan semen hilang, akan sangat mudah melacak serta menemukan pelaku. Menurut Moko, kemasan semen seperti serial mata uang yang telah ditandai. "Semen pasti memiliki kode tujuan pemasaran. Jika ada semen yang dijual di luar area pemasaran yang tertulis dari penjual, kami bisa mengetahui bahwa itu semen curian," paparnya.

Begal bekerja dengan tim yang solid. Setelah truk diambil, sopir diturunkan di suatu tempat dan muatan dibongkar di lokasi yang ditentukan penadah. Sisanya, tinggal truk kosong. Sampai sini tergantung begal, apakah meninggalkan truk begitu saja atau membongkar truk di lokasi khusus.

Penadah yang tertangkap bisa membantu melacak pelaku lain. Dalam menangani kasus, Moko paling sering menggunakan mantan pelaku. "Mereka akan memberi informasi, siapa saja pelaku yang menggunakan modus tertentu termasuk jenis barang yang dirampok. Dari situ kami dapat petunjuk," jelasnya. Mantan pelaku sangat paham apa yang terjadi di lapangan. Polisi menyebutkan satu jenis muatan yang hilang, maka mereka akan mengarahkan pada beberapa nama yang spesialis bekerja dengan muatan itu.

Ada beberapa hal yang perlu diketahui sopir dan pengusaha angkutan. "Begal memilih tempat sepi yang jauh dari permukiman warga dalam melancarkan aksinya. Mereka kerap menyamar seperti petugas lalu lintas, berpakaian rapi dengan jaket warna gelap, dan sepatu pantofel. Saat akan menghadang korban, mereka malambaikan tangan layaknya petugas yang ingin melakukan pemeriksaan kendaraan. "Biasanya ada empat orang; dua orang yang mencegat, yang lain bersembunyi. Dalam melakukan pencegatan mereka tidak buru-buru. Mereka melambaikan tangan di pinggir jalan dan meminta sopir untuk turun dan menunjukkan SIM dan STNK. Begitu sopir terfokus pada surat-surat, mereka lalu menodongkan senjata, meminta uang jalan dan ponsel," paparnya.

Menurut Moko, begal pun memiliki spesialisasi sasaran. Spesialis truk kecil biasanya menyasar truk antar-kota. Spesialis truk besar seperti kontainer dan loss bak, mereka mengincar truk yang berasal dari luar kota.

Cara melakukan kejahatan pun beragam. "Ada yang merampok dengan perencanaan, mulai dari menunggui parkir hingga truk jalan lalu dipepet hingga kendaraan dibawa lari atau mencegat di pinggir jalan," jelas Moko.

Moko memberi saran untuk pengusaha transportasi yang memiliki trayek jauh. *Pertama,* sopir diberi uang secukupnya untuk makan dan solar. Sisanya dibekali ATM sehingga tidak membawa uang tunai dalam jumlah banyak. Sopir bisa memanfaatkan ATM di tempat ramai seperti SPBU atau jalan raya. "Misalnya harus membawa uang tunai, jangan ditaruh dalam satu tempat. Bagi uang di beberapa tempat untuk meminimalkan kerugian sehingga kerugian bisa diperkecil jika ada tindak kejahatan. *Kedua*, jangan mudah percaya kepada siapa saja yang mendadak memberhentikan kendaraan di jalan," jelas pria berputra satu ini. Saat ada operasi petugas, pasti ada mobil polisi, petugas berseragam dan papan petunjuk operasi jalan.

Jika sopir tidak menemukan itu semua, saran Moko, silakan melanjutkan perjalanan. Jika sopir ragu dan terpaksa berhenti, lebih baik mencari tempat yang ramai. Demi keamanan bersama, segera cari pos polisi terdekat, untuk mendapatkan konfirmasi apakah benar ada operasi di jalan yang telah dilewati tadi.

Sumber: yalantis.com

Jasa Pengamanan Jalan

Elis Suendayanti
Kasubbag Humas Polres Tuban

Saat ditanya mengenai jasa pengamanan jalan, Moko mengatakan, dulu memang jika tidak menggunakan jasa pengamanan jalan, truk akan diganggu preman di jalan. Kendaraan yang tidak memakai jasa keamanan, rentan mendapat tindak kriminal. Ketika itu, tak sedikit pengusaha truk menggunakan jasa pengamanan jalan. "Jasa pengamanan bekerja cukup terorganisir, walaupun itu termasuk premanisme. Tetapi seiring waktu jasa keamanan jalan sudah dibersihkan," katanya.

Sementara itu, Elis Suendayanti, S.H., Kasubbag Humas Polres Tuban mengatakan, jika memerlukan perlindungan, kepolisian menyiapkan Satuan Samapta Bhayangkara. Tim ini siap memberikan kawalan kepada semua orang yang membutuhkan perlindungan selama dalam perjalanan tak terkecuali truk. Satuan Samapta Bhayangkara bekerja lengkap dengan surat perintah dan petugas bersenjata.

Menurut Elis, sangat rawan meminta bantuan kepada kawanan begal atau jasa pengamanan jalan untuk melindungi. Karena setiap begal punya kelompoknya sendiri-sendiri dan biasanya mereka juga bersaing satu sama lain. "Sangat berisiko meminta kawalan tak resmi," katanya tegas.

Untuk menekan angka kejahatan di areanya, Elis kerap mengadakan operasi dialogis selain patroli polsek dan polantas. "Dalam patroli dialogis, kami selalu melakukan pendekatan dengan sopir, berbagi informasi mengenai suasana jalan. Terkadang juga membangunkan sopir yang istirahat agar tetap waspada terhadap pelaku kejahatan di tempat tersebut," jelasnya. Harapannya dengan seperti itu keamanan sopir dan muatan akan terjaga selama dalam wilayah Polres Tuban.

"Demi keamanan bersama dalam perjalanan, hendaknya sopir juga tetap waspada. Perusahaan juga tidak bisa memberikan sepenuhnya tanggung jawab kepada sopir mengenai muatan. Perusahaan bisa memanfaatkan teknologi GPS *tracker* dan pengawalan jika diperlukan," kata Moko. "Dengan mempersempit ruang gerak begal dibantu polisi, keamanan bersama akan terwujud," imbuh Elis.

TRUCKMAGZ

SUBCRIBE NOW!

FORM BERLANGGANAN

MOHON ISI DATA DI BAWAH INI:

NAMA : _____

u.p./ DITUJUKAN : _____

JABATAN : _____

ALAMAT KIRIM : _____

TELEPON/FAKS. : _____

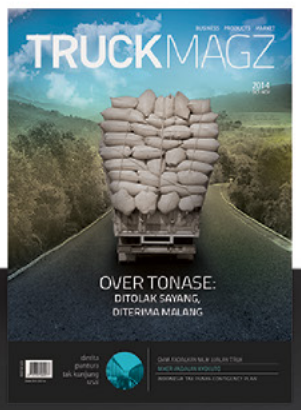
E-MAIL : _____

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

* Ongkos kirim akan dikenakan bagi pelanggan di luar Surabaya.

PT ARVEO PIONIR MEDIATAMA

Jln. Bunguran No. 23-25A Surabaya 60161 | Tlp. 031-3556677
www.arveo.co.id

GPS TRACKER SOLUSI KEAMANAN TRUK?

Teks: Citra Dara

sumber_plzatracker,com: GPS menjadi standar keamanan yang mendesak bagi logistik Indonesia, memacu perusahaan-perusahaan informasi bersaing memproduksi GPS tracker

Perkembangan dan kemajuan teknologi informasi yang cukup pesat memengaruhi berbagai aspek bisnis, termasuk logistik. Salah satu sumbangsih teknologi informasi dalam logistik adalah *Global Positioning System* (GPS) *tracker*. Alat ini membantu perusahaan memantau kendaraan, pengiriman produk, dan mengetahui lokasi kendaraan apabila dicuri. Namun, apakah GPS *tracker* mampu menjamin keberhasilan upaya melacak kendaraan saat dicuri?

Berdasarkan *American Heritage Dictionary*, GPS adalah sebuah sistem yang digunakan untuk menentukan posisi di permukaan bumi dengan membandingkan sinyal radio dari 24 satelit. Sinyal tersebut dikirimkan melalui gelombang mikro ke bumi dan diterima oleh alat penerima di permukaan, dan digunakan untuk menentukan waktu, letak, arah, kecepatan. GPS *tracker* juga merupakan teknologi *Automated Vehicle Locater* yang mampu melacak posisi kendaraan, armada atau mobil dalam keadaan *real time*. Hal ini dikarenakan GPS *tracker* menggunakan kombinasi teknologi GSM dan GPS untuk menentukan koordinat sebuah objek dalam peta digital.

Kehadiran GPS *tracker* membuat aktivitas logistik menjadi lebih efisien. Selain itu, GPS *tracker* mampu menunjang kinerja pergudangan dan distribusi guna meningkatkan produktivitas perusahaan, serta mempercepat pengambilan keputusan untuk menentukan strategi bisnis. Namun, fungsi GPS *tracker* yang utama dalam dunia logistik adalah melindungi aset kendaraan pengusaha atau perusahaan dari upaya-upaya kejahatan.

Penggunaan GPS di Indonesia sudah dimulai sejak tahun 1999 oleh PT Ratnacahaya Nusawiria. Saat itu, PT Ratnacahaya Nusawiria mengembangkan sistem aplikasi navigasi berbasis GPS. Kini GPS menjadi salah satu komponen penting dalam standar keamanan angkutan barang. Hal tersebut tertuang dalam PP Nomor 55 pasal 92 tentang kendaraan. Maka tidak mengherankan apabila pasar GPS di Indonesia sangat menjanjikan.

"Teknologi sudah maju pesat. Hal ini dapat mendukung kelancaran proses bisnis. Jadi, menurut saya, bisnis GPS *tracker* ini sangat menjanjikan," ujar Ruth Purnamasari, Direktur PT Phoenix Solusi Indonesia, pada seminar tentang "Membangun Moda Transportasi Jalan untuk Sistem Transportasi Multimoda dan Logistik yang Efektif dan Efisien Dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi ASEAN 2015" yang diselenggarakan Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia, TruckMagz, dan Supply Chain Indonesia di The Golf, Jakarta.

Ruth Purnamasari
PT Phoenix Solusi Indonesia

Mengingat GPS menjadi standar keamanan yang mendesak bagi logistik Indonesia, memacu perusahaan-perusahaan informasi bersaing memproduksi GPS *tracker*. Bahkan teknologi GPS saat ini memiliki sensor beban yang memungkinkan untuk memonitor perubahan berat pada muatan truk saat melakukan pengiriman barang. Selain itu, teknologi GPS *tracker* mampu menjadi sensor temperatur dan level bahan bakar kendaraan.

Masih Diragukan Pengusaha Truk. Walau demikian, sebagian pengusaha truk masih meragukan kecanggihan produk GPS *tracker* saat ini. Beberapa pengusaha menilai bila rampok truk sekarang lebih canggih ketimbang produk GPS. Mereka menganggap teknologi GPS mudah dilumpuhkan para begal.

"Perampok sekarang itu pintar-pintar. Mereka tidak butuh waktu lama untuk mematikan GPS. Setelah GPS di truk itu dilepas, ya sudah, truk tidak bisa lagi dilacak. Jadi pengusaha sekarang jangan sepenuhnya mempercayakan truk mereka dengan GPS," kata salah seorang pengusaha truk asal Jawa Tengah yang enggan disebutkan namanya.

Meski produk GPS *tracker* masih diragukan sebagian pengusaha, namun pengusaha tersebut tetap menggunakan GPS di truk mereka. Mereka mengaku menggunakan GPS untuk sekadar mengontrol dan memantau sopir selama di jalan agar tepat waktu. Sementara itu, Gemilang Tarigan, pengusaha *trucking* di Jakarta mengatakan, teknologi GPS mampu mengurangi risiko tindak kriminal karena ketika terjadi pembajakan pemilik akan tahu posisi truk terakhir. "Dengan demikian, akan memudahkan pihak kepolisian dalam pencarian," ujarnya.

Dalam hal pelacakan truk yang menjadi korban begal, Didik mengaku memercayakan pada orang yang pernah berkecimpung di dunia begal. Kenyataannya, meski truk sudah dipasangi GPS *tracker*, sampai saat ini masih banyak pengusaha dan perusahaan yang menjadi korban begal di jalan.

Menanggapi ramainya kasus begal truk, Ruth tidak menampik hal tersebut. Namun, ia menekankan bila kasus GPS yang tidak berfungsi dan mudah dimatikan oleh begal adalah karena buruknya kualitas GPS *tracker* yang dimiliki pengusaha. Menurut dia, GPS yang dibeli para pengusaha truk saat ini hanya berdasarkan pada

sumber_dpl-suveilance-equipment,com: Beberapa pengusaha menilai bila rampok truk sekarang lebih canggih ketimbang produk GPS

harga, bukan kualitas.

"Pola pikir tersebut (melihat barang murah, red.) sulit diubah. Meski barang nanti tidak berguna, tapi yang penting murah, ya, mereka beli. Pokoknya mereka punya dulu. Soal itu tidak bekerja, itu tidak dipikirkan," ujar lulusan D-3 STIKS Tarakanita Jakarta.

Sejauh ini Ruth masih optimis bila produk GPS *tracker* miliknya berbeda dengan produk GPS *tracker* lain. Bahkan ia mengaku, perusahaan yang ia kelola memiliki aplikasi yang bisa bicara dengan 600 GPS *tracker* untuk dapat dikonfigurasikan. Selain itu, ia juga menawarkan konsultasi bagi perusahaan untuk mencari solusi dalam penyelesaian permasalahan GPS *tracker*. Sehingga, menurut dia, bila masih ada pengusaha yang tidak dapat melacak truk yang jadi korban begal adalah karena produk GPS *tracker* yang tidak berkualitas.

Selain itu, Ruth juga menampik bila penjahat mampu melacak keberadaan GPS. Ia membenarkan bila umumnya GPS selalu disembunyikan di *dashboard* truk. "Kami ikuti apa kata perusahaan di mana akan dipasang GPS *tracker*. Tapi, kami akan bilang, itu aman atau tidak karena kadang tempat yang diletakkan GPS itu terlalu panas. Terkadang kami beri *safety box* dan kunci bersensor sehingga ketika ada orang bongkar itu pasti ketahuan," ungkap Ruth.

Namun, Ruth tidak menutup mata bila penggunaan GPS *tracker* itu bukan tanpa masalah. Karena selama ini, masalah utama yang sering dihadapi oleh produk GPS *tracker* adalah sinyal. Akibatnya, pemilik kendaraan kesulitan mencari posisi kendaraan. Karena saat itu GPS *tracker* tidak mengirimkan data ke pusat. Tapi, pada saat kembali terkoneksi dengan sinyal, GPS mengirim data-data yang belum disampaikan. Ruth menambahkan, umumnya daerah yang menjadi *remote area* adalah Kalimantan dan sekitar pedalaman.

Ruth juga menekankan bila GPS mampu menjamin keamanan pengusaha truk dalam menjaga asetnya dari kejahatan. Ia menganjurkan agar para pengusaha masih mempercayakan asetnya pada GPS *tracker*. "Hanya dengan investasi dua juta, aset kita yang besar bisa terlindungi," lanjut Ruth.

Sebelum mengakhiri wawancara, Ruth sempat memberikan tips dan trik dalam memilih produk GPS *tracker* yang baik. *Pertama*, pembeli harus lebih tahu kebutuhan perlindungan seperti apa yang mereka inginkan, untuk personal atau perusahaan karena dari kebutuhan inilah konsumen dapat memilih spesifikasi yang diinginkan. *Kedua*, produk yang dibeli sebisa mungkin adalah produk yang memberikan pelayanan *after sales service* pada produk yang dibeli. *Ketiga*, harus sering melakukan pembaruan pada GPS *tracker* yang dimiliki agar mampu bekerja secara optimal dan tidak mengalami macet saat digunakan.

STANDAR KEAMANAN TRUK DI INDONESIA

PERLU PENINGKATAN KESADARAN PENGUSAHA

Teks: Sigit Andriyono
Foto: Giovanni Versandi & Bayu Yoga Dinata

Standar keamanan merupakan persyaratan utama untuk memberikan jaminan keselamatan kepada seluruh pengguna jalan sekaligus landasan untuk para produsen kendaraan dalam membuat sebuah kendaraan. Standar ini berkaitan dengan tiga bagian-utama yaitu sasis, bodi, dan mesin. Khusus untuk truk, standar sasis termasuk roda, as roda, dan tangki bahan bakar, serta semua elemen struktural yang diperlukan untuk bodi dan mesin. Standar keamanan merupakan aplikasi besar dalam industri transportasi guna melayani konsumen semaksimal mungkin. Standardisasi yang paling utama berkaitan dengan dimensi truk, karena ini erat kaitannya dengan muatan dan kemampuan kendaraan.

◄ Rendahnya standar keselamatan dalam bidang angkutan barang merupakan akumulasi berbagai faktor seperti salah satunya tingkat kesadaran pemilik kendaran.

Bagi pemerintah penerapan standar keamanan di Indonesia masih mengalami kendala. Taufiq Hidayat, Humas Ditjen Perhubungan Darat mengatakan, masalah masih rendahnya standar keselamatan dalam bidang angkutan barang merupakan akumulasi berbagai faktor seperti kualitas SDM, kondisi infrastruktur, lemahnya penegakan hukum, kurangnya sosialisasi kepada masyarakat.

Beberapa hal tadi juga berakibat pada tingginya jumlah kecelakaan truk. Dari data yang dihimpun Korlantas Polri di seluruh Indonesia selama dua triwulan terakhir tercatat 4.205 kasus, mengalami peningkatan 55 kasus dari periode sebelumnya 4.150 kasus.

Padahal pemerintah lewat Dinas Perhubungan Provinsi, terus melakukan sosialisasi terhadap pemilik kendaraan agar rutin melakukan pengujian dan uji prosedur truk setiap periode yang tertera dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.

Taufiq juga menyayangkan lemahnya kesadaran masyarakat mengenai standar keamanan. "Sosialisasi peraturan perundang-undangan yang efektif membutuhkan peran aktif masyarakat serta penegakan peraturan di lapangan. Karena itu, dari waktu ke waktu pemerintah senantiasa berupaya meningkatkan kualitas sosialisasi peraturan terutama terkait keselamatan angkutan barang," jelasnya. Dari sekian banyak kasus kecelakaan, tidak sedikit dijumpai karena faktor modifikasi kendaraan yang menyalahi aturan.

Ia juga menegaskan, kecelakaan di jalan dapat disebabkan beberapa faktor, yaitu faktor manusia, kendaraan, infrastruktur, dan lingkungan. Modifikasi kendaraan bermotor yang dilakukan secara sembarangan dapat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan, misalnya akibat menaikkan daya angkut kendaraan dengan cara menambah tinggi bak muatan tanpa mempertimbangkan kemampuan rem. Aturan perundang-undangan membuka peluang dilakukannya modifikasi kendaraan bermotor, namun terlebih dahulu harus mendapat rekomendasi dari agen pemegang merek atau modifikasi yang bersifat minor seperti tempat duduk, model pintu, dan sebagainya.

Ketika pabrikan membuat bodi truk pasti telah memenuhi aturan yang berlaku seperti yang tertulis pada PP No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan. Tri Hariyanto, *Product Planning & Development Product Planning Division* PT Hino Motor Sales Indonesia mengatakan, "Untuk merancang sebuah kendaraan, tiap ATPM memiliki standar baku dari negara produsen, kehadiran PP No. 55 Tahun 2012 ini sebagai *regulation guide*. Fitur-fitur keamanan dan aksesoris canggih lain pasti berbeda-beda untuk setiap merek."

Untuk merancang sebuah produk baru selain mengacu pada regulasi pemerintah, Hino juga melihat kebutuhan *customer*. Di Indonesia, Hino juga patuh pada aturan mengenai panjang bodi, tinggi kendaraan, jumlah sumbu, dan sebagainya.

Produsen tetap menerima masukan *customer* karena bagaimana pun canggih atau amannya sebuah produk, jika tidak sesuai dengan kebutuhan pengguna, tidak akan laku di pasaran. Pengaplikasian fitur pendukung keamanan mengacu pada aturan internasional.

Tri menambahkan, semenjak ada peraturan pemerintah, mereka tegas tidak membolehkan ada lagi pemanjangan sasis lebih dari 12 meter atau pun memindahkan sumbu roda. Mengenai sistem keamanan yang berlaku, Hino sendiri sudah memiliki standar.

Hino juga memikirkan mengenai ketersediaan barang yang berhubungan dengan standar, jadi tidak ada alasan lagi bagi pengusaha untuk mengelak dengan dalih suku cadang susah dicari. "Misalnya truk untuk tangki, kami mengikuti standar yang diberikan Pertamina, termasuk standar emisi gas buang di Indonesia yang masih Euro 2. Jika pemerintah sudah menaikkan standar menjadi Euro 4, kami juga sudah siap," ujarnya. Ia menyakini standar keamanan Hino sudah lebih maju karena berkiblat pada standar internasional.

KONTROL PEMERINTAH

Untuk menjaga produk ATPM tidak menyimpang dari standar yang ditetapkan Ditjen Perhubungan Darat, pemerintah melakukan uji sampel yang bertujuan untuk mengetahui sesuai atau tidaknya produk kendaraan bermotor terhadap spesifikasi teknis sebagaimana sertifikat uji tipenya.

Aturan ini bersifat tegas untuk seluruh ATPM kendaraan di Indonesia. Moh. Chisjqiel selaku Wakil Sekjen Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia menjelaskan dengan gamblang prosedur apa saja yang harus dilewati untuk mendapat sertifikasi.

Pertama adalah pengajuan prototipe produk. Tahap ini ada dua proses yang harus dijalani. *Pertama*, ada uji tipe fisik kendaraan bermotor dan penelitian rancang bangun kendaraan. Untuk uji fisik, prototipe akan dibawa ke tempat pengujian dan dilakukan tes terhadap sasis dan mesin. Kendaraan harus dilengkapi dokumen pengajuan uji ulang ke Ditjen Perhubungan Darat. Setelah berkas lengkap, kendaraan akan mendapat surat pengantar uji tipe terlampir biaya uji tipe. ATPM melakukan pembayaran uji tipe, lalu kendaraan akan dibawa ke BPLJSKB (Balai Pengujian Laik Jalan dan Sertifikasi Kendaraan Bermotor) dan BTMP (Balai Termodinamika, Motor dan Propulsi).

Moh. Chisjqiel
Wakil Sekjen Ikatan Penguji Kendaraan Bermotor Indonesia

BPLJSKB dan BTMP adalah lembaga yang ditunjuk oleh Kementerian Perhubungan untuk melakukan uji tipe dan uji emisi gas buang di Indonesia. "Kedua lembaga ini akan memeriksa kendaraan terkait dimensi bodi, sasis, mesin hingga emisi. Jika belum sempurna, produk akan dikembalikan ke ATPM untuk diperbaiki lagi," paparnya.

Kedua lembaga tersebut akan menerbitkan resume hasil uji. Resume akan dikirim kembali ke Ditjen Perhubungan Darat untuk diperiksa lebih lanjut. Jika kendaraan lulus akan menerima sertifikat uji tipe. Proses pemberkasan akan dilanjutkan untuk registrasi uji tipe per seri kendaraan bermotor dengan tipe yang sama. Setelah semua proses dilalui, kendaraan akan menerima surat identitas kendaraan

bermotor. “Begitu kendaraan mengantongi standar laik jalan, ATPM diperbolehkan membuat produk massal sesuai dengan identitas kendaraan yang telah memiliki sertifikat tadi," kata Chisjqiel.

Jika ada perusahaan yang ingin memodifikasi truk yang telah memiliki sertifikat, harus mendapat rekomendasi dan pendampingan terkait dari ATPM. “Apabila hal tersebut berdampak pada pengurangan faktor keselamatan tentunya permohonan akan ditolak," ujar Taufiq.

Perihal modifikasi truk dan karoseri Chisjqiel menjelaskan, ada aturan yang harus dipatuhi dan jika terkait rangka harus ada izin dari ATPM “Jika pengusaha ingin menambah panjang bak truk tronton atau engkel, panjang total tidak boleh lebih dari *wheelbase* x 0,625. Aturan ini terkait keselamatan kendaraan dan jika ada pelanggaran kami tindak tegas," paparnya.

Angka 0,625 muncul dari perhitungan distribusi beban. Distibusi beban saat truk mengangkut muatan dibagi menjadi dua. Bagian depan termasuk kabin truk adalah 35%, bagian belakang 65%. Jika bagian belakang terlalu panjang, saat truk menaiki tanjakan, distribusi beban akan bergeser ke sumbu kedua. Pada kondisi ini, distribusi beban bagian belakang bisa mencapai 80%. Ini menjadi penyebab kecelakaan karena sumbu kedua menerima beban lebih dari total muatan.

Mengenai hal tersebut ia mengaitkan dengan pasal 6 ayat 1 dan 3 pada Peraturan Pemerintah No. 80 Tahun 2012 tentang Tata Cara Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan dan Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan, pemeriksaan fisik kendaraan bermotor meliputi pemeriksaan atas persyaratan teknis dan persyaratan laik jalan kendaraan bermotor yang meliputi pemeriksaan emisi gas buang; kebisingan suara; efisiensi sistem rem utama; efisiensi sistem rem parkir; kincup roda depan; suara klakson; daya pancar dan arah sinar lampu utama; radius putar; akurasi alat penunjuk kecepatan; kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan/atau kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan. Poin tersebut menurutnya merupakan standar laik jalan bagi seluruh angkutan barang. “Standar ini dibuat demi keamanan bersama pengguna jalan yang lain," katanya.

Salah satu pelanggaran paling banyak adalah perihal dimensi. Kelas jalan nasional memiliki dua lajur, lebar maksimum satu lajur adalah 3,5 meter dan lebar maksimum kendaraan harus 2,5 meter. Pemerintah sudah memperhitungkan jarak aman dua lajur agar keselamatan pengguna jalan terpenuhi. “Jika dimensi truk memiliki lebar lebih dari 2,5 meter dan terjadi kecelakaan, identifikasinya pasti terkait siapa yang mengesahkan bodi dan pemilik kendaraan. Ukuran dimensi yang berhubungan dengan aspek keselamatan inilah yang menjadi patokan Kementerian Perhubungan dalam mengeluarkan sertifikasi kendaraan bermotor," ujar Chisjqiel menggambarkan dasar pemerintah menerbitkan aturan lalu lintas.

Jenis pelanggaran kedua terhadap standar keamanan menurut Chisjqiel adalah truk pengangkut kontainer. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 14 Tahun 2007 tentang Kendaran Pengangkut Peti Kemas di Jalan, kendaraan bermotor pengangkut peti kemas terdiri dari kendaraan penarik (*tractor head*) dan kereta tempelan. Kendaraan penarik (*tractor head*) harus memenuhi persyaratan daya sekurang-kurangnya 5,5 kilo watt setiap ton dari jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan (JBKB); sumbu depan dengan ban tunggal dan sumbu belakang tunggal dengan ban ganda atau sumbu belakang ganda dengan ban ganda, yang dikonstruksi

Untuk menjaga produk ATPM tidak menyimpang dari standar yang ditetapkan Ditjen Perhubungan Darat melakukan uji tipe

berdasarkan MST 10 ton; ban yang ukurannya sama dengan ukuran ban yang disahkan dalam sertifikat uji tipe; sistem rem, dapat berupa rem angin (*full air*), rem kombinasi udara, dan minyak (*air over hydraulic brake*); untuk angkutan peti kemas 45 kaki berukuran pendek, tanpa moncong; roda kelima (*fifth wheel*) yang dikonstruksi kuat menurut perhitungan teknis; dongkrak dengan kekuatan angkat sekurang-kurangnya 10 ton; alat pengontrol kendaraan; lampu isyarat warna kuning yang ditempatkan di atas kabin kendaraan; tanda peringatan di dalam kabin yang menunjukkan tinggi maksimum peti kemas yang diangkut dan mudah dilihat oleh pengemudi tanpa mengganggu pandangan ke depan.

Kereta tempelan adalah kereta tempelan rangka (*chassis semitrailer*), dan ban yang digunakan sesuai dengan spesifikasi yang disahkan dalam pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor, harus memiliki tinggi maksimum kendaraan termasuk peti kemasnya tidak melebihi 4,2 meter; dilengkapi dengan sumbu dan ban ganda untuk peti kemas 20 kaki; dilengkapi dua sumbu dengan *air bag suspension* atau tiga sumbu dengan pegas daun (*leaf spring suspension*) dan wajib dilengkapi dengan ban ganda untuk peti kemas 40 kaki dan 45 kaki; menggunakan ban yang sama ukurannya; memiliki pesawat rem yang memenuhi persyaratan teknis dan dapat dikendalikan secara terpusat oleh pengemudinya; memiliki perangkat pengunci peti kemas (*twist lock*) yang memenuhi standar internasional (ISO) yang terpasang secara kokoh dan permanen pada kendaraan yang bersangkutan.

Di lapangan banyak ditemui kapasitas mesin *tractor head* tidak sesuai dengan bebab kontainer yang diangkut. “Menurut aturan daya sekurang-kurangnya sebuah truk 5,5 kilo watt setiap ton dari jumlah berat kombinasi yang diperbolehkan. Ada kejadian truk kapasitas 20 *feet* mengangkut 40 *feet*, jelas sekali melebihi kemampuan truk," keluhnya mengenai perusahaan yang kurang sadar terhadap aspek keselamatan.

Selain itu, di beberapa daerah ada modifikasi truk tronton dijadikan angkutan peti kemas. Harapannya pengusaha sadar atas apa yang terjadi jika melanggar aturan. ATPM dan pemerintah sudah memiliki standar keamanan demi keselamatan angkutan barang, praktiknya penyalahgunaan fungsi truk masih masih banyak terjadi. Problem ini merupakan tugas bersama antara pengusaha, perusahaan karoseri, ATPM, dan pemerintah.

TRUCKMAGZ Juara

The 6th Indonesia Print Media Award 2015 menjadi ajang kompetisi bergengsi bagi media cetak di Tanah Air. Kompetisi media cetak tahunan yang digelar Serikat Perusahan Pers Indonesia itu memenangkan *TruckMagz* edisi Agustus-September 2014, sebagai *Gold Winner The Best of News, Politics & Business Local Magazine IPMA 2015*. *TruckMagz* tercatat sebagai salah satu media baru yang berhasil masuk dalam jajaran pemenang. Pemenang lain di kategori *The Best of News, Politics & Business Local Magazine IPMA 2015* adalah *Marketers* edisi September, 2014; *Tempo* edisi 00041/15-21 Desember 2014 sebagai *Gold Winner. Silver Winner The Best of News, Politics & Business Local Magazine IPMA 2015* adalah *Marketers* edisi Juni 2014 dan *BUMN Track* edisi 78/VIII Januari 2014. Sementara itu *SWA* edisi 20 Februari – 5 Maret 2014 meraih *Bronze Winner The Best of News, Politics & Business Local Magazine IPMA 2015.*

Di samping memilih *The Best of News, Politics & Business Local Magazine, IPMA 2015* juga menetapkan pemenang dalam kategori *The Best National Newspaper IPMA 2015, The Best of Sumatera Newspaper IPMA 2015, The Best of Java Newspaper IPMA 2015, The Best of Kalimantan Newspaper IPMA 2015, The Best of Sulawesi Newspaper IPMA 2015, The Best of Bali & Nusra Newspaper IPMA 2015, The Best of Maluku & Papua newspaper IPMA 2015, The Best of Women Tabloid IPMA 2015, The Best of Culinary Tabloid IPMA 2015, The Best of News, Politics & Business Tabloid IPMA 2015, The Best of Sport & Health Tabloid IPMA 2015, The Best of Special Interest Tabloid IPMA 2015, The Best of Children Local Magazine IPMA 2015, The Best of Special Interest Local Magazine IPMA 2015, The Best of Men & Life Style Local Magazine IPMA 2015, The Best of Women Local Magazine IPMA 2015, The Best of Teenagers Local Magazine IPMA 2015, The Best of Sport & Healthy Local Magazine IPMA 2015, The Best of Children License Magazine IPMA 2015, The Best of Special Interest License Magazine IPMA 2015.*

Malam penghargaan diadakan di Harris Batam Centre, (7/2) serangkaian Hari Pers Nasional 2015. Ratna Hidayati, Pemimpin Umum/Pemimpin Redaksi *TruckMagz* menerima penghargaan yang diserahkan Ketua Dewan Pers Bagir Manan.

▲

Standar dimensi karoseri dikeluarkan Dirjen Perhubungan Darat menyesuaikan spesifikasi teknis truk pada masing-masing pabrikan.

STANDAR KEAMANAN KAROSERI

KOMPONEN MATERIAL TIDAK DIATUR

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

Sejak diterbitkannya Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan, pengusaha angkutan barang dan produsen karoseri kini terbantu karena telah mengetahui standar teknis dan keamanan secara detail. Keberadaan perangkat hukum tersebut melengkapi dasar hukum terkait persyaratan teknis angkutan barang yang telah ada sebelumnya. Dua perangkat hukum tersebut ialah Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2007 tentang Kendaraan Pengangkut Peti Kemas di Jalan.

Di antara ketiganya Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan merupakan acuan bagi perusahaan karoseri untuk memproduksi produk karoserinya. Di dalamnya diatur jelas tentang standar dimensi, klasifikasi angkutan barang, dan daya mesin yang digunakan. Dalam hal ini produsen karoseri memfokuskan standar keamanan mengacu pada aturan dimensi yang ditetapkan

aturan tersebut dan di bawah pengawasan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

"Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dalam aturannya sejauh ini mengatur dimensi kendaraan saja. Tapi menurut kami, hal itu juga atas pertimbangan keamanan. Karena dimensi erat kaitannya dengan beban muatan dan beban muatan erat kaitannya dengan daya dukung jalan," ujar Fajar Irohman, *Supervisor Engineering* PT Antika Raya. Pemerintah mempunyai hitungan teknis di mana muatan sumbunya mempertimbangkan daya dukung jalan. Oleh karena itu, masing-masing kendaraan mempunyai kelas jalan berbeda.

Pertimbangan pembagian kelas jalan tersebut bagian dari cara pemerintah untuk menjaga kondisi jalan agar tidak cepat mengalami kerusakan. Menurut Wahyudi, Kepala Seksi Angkutan Jalan Dirjen Perhubungan Darat, pemerintah saat ini masih belum bisa membangun jalan dengan daya dukung yang mampu dilewati beban muatan lebih dari 10 ton. Dengan demikian, apabila nantinya pemerintah sudah mampu membangun jalan dengan daya dukung di atas 10 ton kemungkinan aturan dimensi bisa disesuaikan.

Namun dalam praktiknya, masih ditemukan pelanggaran aturan dimensi saat dilakukan uji KIR. Sanksi pelanggaran terhadap dimensi sampai saat ini masih ditanggung pengguna dalam hal ini perusahaan angkutan barang. "Perusahaan karoseri saat memproduksi karoserinya tentu berdasarkan standar keamanan. Namun yang terjadi, kemauan konsumen yang mengharuskan produsen untuk memproduksi karoseri di luar standar," kata Subagio, Sekretaris Jenderal Asosiasi Karoseri Indonesia.

Pengusaha angkutan barang sebenarnya sudah mengetahui tentang standar dimensi kendaraan. Masih seringnya pelanggaran terhadap dimensi kendaraan, menurut Wahyudi, juga tak lepas atas peran oknum petugas penegak hukum di daerah. Padahal dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa pelanggar dimensi kendaraan bisa diganjar pidana kurungan dua bulan atau denda administratif.

> Perusahaan karoseri saat memproduksi karoserinya tentu berdasarkan standar keamanan. Namun yang terjadi, kemauan konsumen yang mengharuskan produsen untuk memproduksi karoseri di luar standar.

Subagio
Sekretaris Jenderal Asosiasi Karoseri

RISIKO DITANGGUNG KONSUMEN

Setiap jenis atau varian truk yang dikeluarkan pabrikan tertentu sudah dibuatkan spesifikasi dimensi karoserinya secara detail oleh Dirjen Perhubungan Darat yang merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan. Standar dimensi kendaraan tersebut dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyesuaikan spesifikasi teknis truk pada masing-masing pabrikan.

Fajar Irohman menyatakan, dalam pengerjaan karoseri di perusahaannya, pihaknya selalu memberi informasi selengkap-lengkapnya terkait spesifikasi dan standar teknis yang diatur pemerintah. "Kami tetap mengacu pada standar teknis yang diatur pemerintah terutama untuk standar dimensi, mulai dari panjang, lebar, dan tinggi karoseri. Aturan tersebut selalu menjadi acuan perusahaan untuk ditaati dan selalu disampaikan kepada konsumen jika melanggar akan berdampak pada uji KIR," paparnya.

Terlepas konsumen yang tetap memaksa untuk melebihkan dimensinya hal itu sudah menjadi risiko konsumen. Sebab produsen sudah menyampaikan di awal bahwa sudah ada aturan jelas terkait dimensi dan terdapat sanksi jika aturan itu dilanggar. Guna tetap sesuai aturan dan memenuhi permintaan konsumen, beberapa produsen mensiasatinya dengan memanfaatkan kelebihan sasis yang ada pada unit truk.

Fajar mengungkapkan, kelebihan sasis tersebut kemudian dimanfaatkan produsen untuk menambahkan dimensi. Namun, sebelum ditambahkan panjang sasisnya, produsen melakukan perhitungan terlebih dahulu sesuai standar Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jika dinilai masih sesuai standar dimensi, baru kemudian produsen menambahkan panjang dimensi.

Meski begitu, tak sedikit perusahaan karoseri yang memilih menolak permintaan konsumennya jika spesifikasi yang diminta jauh dari standar produk yang ada baik dari pemerintah dan perusahaan.

◄ Pertimbangan pembagian kelas jalan merupakan cara pemerintah untuk menjaga kondisi jalan agar tidak cepat mengalami kerusakan

"Perusahaan memiliki standar tersendiri dalam memproduksi karoseri. Perusahaan seringkali menolak calon konsumen yang meminta pembuatan karoserinya menyesuaikan harga mereka sehingga menurunkan kualitas material. Sebab jika perusahaan menurutinya, risiko yang diperoleh bukan hanya risiko keamanan tapi juga reputasi perusahaan akan jelek," kata Aris Prananto, Direktur PT Simo Joyo.

Menurutnya, perusahaan tidak serta-merta menuruti kemauan konsumen dalam penentuan spesifikasi. Sebelum penentuan, perusahaan perlu mengetahui jenis barang yang dimuat dan jenis truknya. Setelah itu, perusahaan mengarahkan konsumen menggunakan material yang memiliki standar keamanan yang cukup. Kendalanya, jika faktor efisiensi dan harga murah rata-rata menjadi pertimbangan konsumen dalam menentukan spesifikasi, maka produsen akan kesulitan menentukan spesifikasi yang sesuai standar.

Terkait material karoseri, pemerintah saat ini memang belum mencantumkan di dalam aturannya. Dengan demikian pemilihan material sejauh ini perusahaan karoseri yang menentukan. "Untuk material acuan standar keamanan yang dipakai dari perusahaan sendiri. Biasanya dalam pemilihan material selalu manawarkan material kualitas terbaik kepada konsumen. Selain pertimbangan keamanan, perusahaan karoseri sangat memperhatikan masa pakai karoseri agar bisa digunakan jangka waktu lama," tambah Aris.

Sebagai gambaran, Aris Prananto memberikan contoh saat melakukan proses produksi karoseri jenis *wing box*. Dalam operasionalnya, karoseri yang tengah digemari ini digunakan untuk muatan ringan, untuk itu pemilihan materialnya pun disesuaikan. Terdapat dua pilihan dalam material, yaitu besi dan alumunium. Namun rata-rata dalam penggunaan konsumen lebih memilih material besi dengan pertimbangan kekuatan dan harga relatif lebih murah. Sementara alumunium kelebihannya ialah antikarat, namun harganya lebih mahal.

FOKUS ATURAN JBB DAN JBI

Keberadaan aturan material idealnya oleh sebagian pihak dinilai perlu dicantumkan, tetapi tidak menjadi keharusan karena melalui aturan dimensi sudah cukup aman. Karena dari perhitungan dimensi tersebut sudah bisa disesuaikan material yang dapat digunakan sebagai bahan baku karoseri. Tentunya melalui perhitungan keamanan, masa pakai, muatan, dan kapasitas mesin.

Wahyudi beralasan, tidak dimasukkannya komponen material dalam aturan disebabkan bahwa saat ini pemerintah lebih berkonsentrasi pada aturan JBB (Jumlah Berat yang Diperbolehkan) dan JBI (Jumlah Berat yang Diizinkan). Ia menambahkan, keterdesakan aturan tersebut juga tak lepas dari jumlah pelanggaran dan kecelakaan yang ada disebabkan oleh muatan lebih. "Artinya, sekalipun produsen karoseri memproduksi karoseri berbahan baku kayu, selama perusahaan tersebut masih menaati kaedah keselamatan, pemerintah tetap memberi izin," kata Wahyudi.

Senada dengan pendapat sebelumnya, Subagio menilai apabila karoseri diproduksi sudah menyesuaikan standar spesifikasi yang diatur tentunya sudah bisa dikatakan aman. Barangkali aturan tentang material bukan menjadi fokus Kementerian Perhubungan dalam menentukan standar keamanan. "Pemilihan material cukup berpengaruh tapi itu bukan faktor utama menghindari risiko keamanan," katanya.

Penentuan material sudah masuk pada sektor industri karena itu yang memiliki kewenangan untuk memberi aturan dan standar tersebut ialah Kementerian Perindustrian. Kementerian Perhubungan hanya mengeluarkan aturan dan rekomendasi layak atau tidaknya kendaraan beroperasi di jalan.

"Sebuah kebijakan tidak selalu mengikuti perkembangan pasar. Sekalipun perkembangan pasar sangat dinamis, pemerintah tidak serta-merta mengubah kebijkan tanpa ada pengamatan dan penyesuaian permintaan pasar. Termasuk peraturan terkait keamanan, saya kira pemerintah tidak antiperubahan," tutup Subagio.

Wahyudi
Kepala Seksi Angkutan Barang Direktorat Jenderal Perhubungan Darat

DASAR HUKUM DIMENSI KENDARAAN

Sumber: Pasal 54, Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

(1) Ukuran Kendaraan Bermotor selain Sepeda Motor harus memenuhi persyaratan:
   a. Panjang tidak melebihi:
      1. 12.000 (dua belas ribu) milimeter untuk Kendaran Bermotor tanpa Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan selain Mobil Bus;
      2. 13.500 (tiga belas ribu lima ratus) milimeter untuk Mobil Bus tunggal;
      3. 18.000 (delapan belas ribu) milimeter untuk Kendaraan Bermotor yang dilengkapi dengan Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan.
   b. lebar tidak melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter;
   c. tinggi tidak melebihi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter dan tidak lebih dari 1,7 (satu koma tujuh) kali lebar Kendaraan;
   d. sudut pergi Kendaraan paling sedikit 8° (delapan derajat) diukur dari atas permukaan bidang atau jalan yang datar; dan
   e. jarak bebas antara bagian permanen paling bawah Kendaraan Bermotor terhadap permukaan bidang jalan tidak bersentuhan dengan permukaan bidang jalan.

(2) Panjang bagian Kendaraan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang maksimum 62,50% (enam puluh dua koma lima nol persen) dari jarak sumbunya, sedangkan yang menjulur ke depan dari sumbu paling depan maksimum 47,50% (empat puluh tujuh koma lima nol persen) dari jarak sumbunya.

(3) Dalam hal Kendaraan Bermotor memiliki tinggi keseluruhan lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) milimeter, wajib dilengkapi dengan tanda.

(4) Tanda sebagaimana dimaksud pada ayat (3) berupa tulisan yang mudah dilihat oleh pengemudi di dalam ruang pengemudi.

KELAS JALAN

Sumber: Pasal 19 UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

KELAS JALAN I

MUATAN SUMBU TERBERAT	DIMENSI	
≤ 10 ton	Panjang (mm)	≤ 18.000
	Lebar (mm)	≤ 2.500
	Tinggi (mm)	≤ 4.200

KELAS JALAN II

MUATAN SUMBU TERBERAT	DIMENSI	
≤ 8 ton	Panjang (mm)	≤ 12.000
	Lebar (mm)	≤ 2.500
	Tinggi (mm)	≤ 4.200

KELAS JALAN III

MUATAN SUMBU TERBERAT	DIMENSI	
≤ 8 ton	Panjang (mm)	≤ 9.000
	Lebar (mm)	≤ 2.100
	Tinggi (mm)	≤ 3.500

KELAS JALAN KHUSUS

MUATAN SUMBU TERBERAT	DIMENSI	
> 10 ton	Panjang (mm)	≤ 18.000
	Lebar (mm)	≤ 2.500
	Tinggi (mm)	≤ 4.200

FITUR TAMBAHAN TINGKATKAN KEAMANAN

Teks: Abdul Wachid Foto: Giovanni Versandi

Dasar hukum keselamatan dan keamanan kendaraaan angkutan barang sudah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ditambah Peraturan Pemerintah Nomor 55 tahun 2012 tentang Kendaraan dan kemudian Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2007 tentang Kendaraan Pengangkut Peti Kemas di Jalan. Ketiga aturan tersebut menjadi acuan bagi produsen karoseri dalam menyesuaikan standar keamanannya.

Meski pemerintah masih sebatas mengatur dimensi kendaraan, bukan berarti dari pihak perusahaan karoseri menomorduakan komponen material. "Kami sangat teliti untuk standar keamanan dari sisi material. Kami menentukan berdasarkan jenis truk, aturan dimensi, jalan yang dilewati dan permintaan konsumen," ujar Fajar Irohman, *Supervisor Engineering* PT Antika Raya.

Hal itu pun turut menjadi perhatian perusahaan karoseri lain, yakni PT Simo Joyo. Perusahaan karoseri yang berlokasi di Surabaya ini menerapkan standar ganda dalam proses produksinya. Sebagai contoh, saat proses pengelasan perusahaan selalu mengelas komponen penting secara penuh dan berlapis agar daya karoseri tahan lebih kokoh. "Soal mutu material dan faktor keamanan kami tidak mau main-main," kata Aris Prananto, Direktur PT Simo Joyo.

Selain komponen material dan dimensi kendaraan, faktor standar keamanan juga dipengaruhi fitur tambahan penunjang keselamatan baik bagi kendaraan, karoseri, dan pengendara lain. Salah satunya dalam Pasal 90 Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan telah diatur penggunaan perisai kolong. Alasan penggunaan perisai kolong sebagai upaya pencegahan keselamatan jika truk berbenturan dengan pengendara sepeda motor, sehingga tidak sampai masuk ke dalam kolong truk.

Sementara fitur keamanan yang biasa ditambahkan perusahaan karoseri antara lain, kunci ganda, karet kedap air, dan stiker pantul. Kunci ganda ditambahkan pada pintu belakang karoseri jenis *box*. Karet kedap air dipergunakan pada *wing box* untuk celah engsel dan sudut yang rawan bocor terhadap air. Sementara, pemberian stiker pantul berfungsi sebagai tanda bagi kendaraan lain agar mengetahui keberadaan truk sehingga mengurangi risiko kecelakaan.

Kembali terkait aturan dimensi, Aris Prananto mengkritiknya terutama untuk dimensi *low bed trailer*. "Pemerintah kurang detail dalam menentukan spefikasi karoseri yang tidak sesuai dengan kebutuhan dan kondisi di lapangan. Misalnya *low bed trailer*, dengan batasan lebar yang hanya 2,5 meter tidak sesuai dengan muatan yang diangkut seperti alat berat dengan lebar tiga meter," paparnya.

Ironisnya, spesifikasi khusus *low bed trailer* baru dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat pada tahun 2013, padahal keberadaan *low bed trailer* sudah ada sejak lama. Sebelum diberlakukannya aturan dimensi kendaraan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, sebagai acuan produsen karoseri menggunakan standar pabrikan.

DASAR HUKUM PENGGUNAAN PERISAI KOLONG

Sumber: Pasal 90, Peraturan Pemerintah No. 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan

Mobil barang, Kereta Gandengan atau Kereta Tempelan yang tinggi ujung landasannya dan atau bagian belakang dan/atau bagian samping badannya berjarak lebih dari 700 (tujuh ratus) milimeter yang diukur dari permukaan jalan, dan/atau sumbu paling belakang berjarak lebih dari 1.000 (seribu) milimeter diukur dari sisi terluar bagian belakang wajib dilengkapi dengan perisai kolong.

Perisai kolong

Stiker pantul

Kunci ganda

Karet kedap air

KELALAIAN MANUSIA BIANG KECELAKAAN

Teks: Abdul Wachid
Foto: Bayu Yoga

Muslim

Manager Assistant of Engineering
PT Sinar Kencana Intermoda

Berdasarkan catatan Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia tahun 2013 sebanyak 638.143 kasus pelanggaran yang dilakukan kendaraan angkutan barang. Beberapa jenis pelanggaran yang sering dilakukan ialah muatan lebih, pelanggaran ini juga salah satu pemicu terjadi kecelakaan akibat rem blong, pecah ban atau as roda patah. Pelanggaran atas muatan lebih juga mengakibatkan jalan rusak sehingga berdampak pada percepatan laju penurunan umur rencana pelayanan jalan.

"Faktor terbesar kecelakaan disebabkan oleh muatan lebih yang kemudian berpengaruh pada rendahnya kinerja rem," kata Wahyudi, Kepala Seksi Angkutan Barang Dirjen Perhubungan Darat. Ia menambahkan, terkait kecelakaan yang kerap terjadi pihak pabrikan tidak bisa disalahkan sebab sejauh ini tidak ada masalah untuk pemenuhan standar keamanan.

Keyakinan Wahyudi akan standar keamanan yang dimiliki semua pabrikan truk di Indonesia karena mereka telah melalui uji tipe dan memiliki sertifikasi.

Terkait standar keamanan, beberapa pengguna truk menilai rata-rata semua pabrikan sama dalam menerapkan standar keamanan pada produknya. Perbedaan mendasar terletak pada penggunaan inovasi dan teknologi terbaru yang dilakukan oleh pabrikan guna meningkatkan keamanan produknya. Pabrikan Cina merupakan produsen truk yang cukup memberi perhatian dalam pembaruan teknologinya.

Beberapa inovasi guna meningkatkan keamanan yang dikeluarkan pabrikan Cina ialah penggunaan alarm peringatan. Alat tersebut bermanfaat bagi pengendara guna memberi peringatan ketika tekanan angin berkurang pada ban, kabin truk belum terkunci, solar dan pelumas mesin akan habis. "Saat itu juga alarm akan berbunyi sehingga mekanik bisa segera langsung melakukan tindakan tanpa harus menunggu terjadi kerusakan atau kehabisan solar," papar Muslim, *Manager Assistant of Engineering* PT Sinar Kencana Intermoda.

Keunggulan lain, peletakan mesin pada truk beberapa produksi Cina lebih tinggi daripada produk truk pabrikan lain. Hal itu menjadi keuntungan apabila truk melewati jalan yang dilanda banjir, kendaraan masih tetap bisa melaju sepanjang ketinggian air tidak lebih dari satu meter.

PT Sinar Kencana Intermoda merupakan perusahaan angkutan barang beberapa armadanya menggunakan truk pabrikan Cina. Menurut Muslim, selama tiga tahun penggunaaan truk tersebut belum ada komponen utama yang diganti. Secara keseluruhan tergolong aman dan nyaman, termasuk as roda, salah satu komponen yang cenderung berisiko jika mengangkut muatan lebih.

Meski unggul dari segi inovasi, truk pabrikan Cina juga memiliki kekurangan terutama dalam hal ketersediaan suku cadang. Menurut Muslim, sebagian suku cadang perusahaannya diperoleh dari *supplier* dan sisanya mengimpor sendiri. Jika masih saja tidak tersedia terpaksa perusahaan menggunakan suku cadang dari pabrikan lain. Secara umum, untuk suku cadang semua unit pabrikan keluhannya sama terletak pada seringnya pergantian suku cadang *fast moving.*

Hingga kini pabrikan Jepang masih mendominasi baik dari segi produksi dan penjualan. Meski demikian, bukan berarti pabrikan asal negeri Sakura tersebut samasekali tak memiliki kelemahan. Menurut Dedy Untoro Harli, pengusaha angkutan asal Semarang, rata-rata pengguna truk Jepang mengeluh dari sisi kenyamanannya, yakni pada komponen suspensi. Sementara untuk truk produksi Eropa Dedy menyatakan, truk yang biasa disebut *built up* memiliki keunggulan dari kapasitas mesin yang lebih besar. "Semakin besar kapasitas mesin dalam kendaraan otomatis tenaganya lebih besar," tambahnya.

DATA LAKA LANTAS AKIBAT PELANGGARAN MUATAN
2009 - 2013 (5 TAHUN)

Sumber: NTMC Korlantas Polri

THN	PELANGGARAN			LAKA LANTAS		
	Jml Langgar Seluruh	Jml Langgar Angktn Barang	% Langgar Angktn Barang	Jml Laka Seluruh	Jml Laka Angktn Barang	% Angktn Barang
2009	5.168.969	475.135	9.19%	59.061	13.385	22,63%
2010	4.267.253	248.941	6.00%	109.319	20.347	18,61%
2011	5.137.352	534.682	10.40%	109.776	25.227	23,00%
2012	5.770.191	425.424	7.40%	117.949	16.165	13.70%
2013	6.238.868	638.143	10.30%	100.106	21.335	21,31%
JML	27.335.973	2.322.325		496.211	96.459	
		8.5% dari jml pelanggaran	Rata-rata thn 8.w7%	1.9% dari jml pelanggaran	19.5% dari jml laka	Rata-rata/thn 21.2%

Faktor Manusia Menentukan Keamanan

Terkait tingkat keamanan tidak bisa dibebankan pada unit truk saja. Sebab terdapat faktor lain yang memengaruhinya seperti perawatan, penggunaan, dan kondisi jalan. Kondisi jalan yang berlubang kemudian dilewati kendaraan akan menyebabkan kerusakan pada suspensi sekaligus berpotensi menyebabkan pecah ban. Dalam hal ini masih banyak pihak yang menyalahkan produk ban karena mutunya rendah, padahal kondisi jalan yang berlubang turut berkontribusi terhadap insiden tersebut.

Menurut Lukito, *Chief Engineer* PT Pelangi Nusantara Power, dalam hal penggunaan dan perawatan armada erat kaitannya peran manusianya dalam hal ini mekanik atau sopir. Misalnya, pemasangan roda yang kurang kuat dapat menyebabkan kerusakan pada tromol. Keterampilan dan kemampuan sopir dalam mengendara juga sangat menunjang berkurangnya pemborosan pergantian kampas rem.

Di sisi lain terkait risiko kecelakaan, potensi insiden akan terjadi jika penggunanya mengoperasikan unit truk tidak sesuai standar penggunaan yang dikeluarkan pabrikan. “Seperti halnya batas muatan yang semestinya dua ton dalam penggunaannya memuat hingga 10 ton. Hal tersebut sangat berisiko kecelakaan akibat rem blong atau as roda patah,” tutup Lukito.

TUMPANG TINDIH REGULASI LOGISTIK DI INDONESIA

Teks: Citra Dara
Foto: Giovanni Versandi

Kondisi geografis Indonesia sebagai negara kepulauan membuat aktivitas logistik menjadi sangat padat. Untuk menunjang situasi ini, dibutuhkan regulasi yang baik agar aktivitas logistik menjadi murah dan efisien. Namun, berkaca dari *Logistics Performance Index* (LPI), Indonesia masih terbilang rendah dan menduduki peringkat 53. Hal ini disinyalir karena masih banyak *overlapping* (tumpang tindih) regulasi logistik di berbagai sektor.

Tantangan pemerintah selaku regulator logistik dalam membenahi peringkat LPI Indonesia adalah mengkaji dan membenahi regulasi logistik yang telah diterbitkan. "Ini merupakan satu persoalan terutama untuk bisnis jasa logistik nasional karena tumpang tindih regulasi ini berpotensi menimbukan masalah dalam kepastian aktivitas pengusaha," kata Erwin Raza, Asisten Departemen Logistik dan Fasilitas Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian.

Menurut Erwin, penyebab utama tumpang tindih regulasi logistik adalah aktivitas usaha jasa logistik masih terdiri dari berbagai sektor. Selain itu, pembinaan aktivitas logistik ditangani oleh beberapa instansi atau kementerian yang berbeda-beda. Seperti halnya aspek pergudangan dan pasar di bawah Kementerian Perdagangan. Pada aspek komoditas, ada di bawah Kementerian Perindustrian. Aspek infrastruktur ada di bawah Kemneterian Pekerjaan Umum. "Semua masalah tumpang tindih ini muncul dari pendekatan pembuatan regulasi pada masing-masing aspek tidak mempertimbangkan perspektif logistik," lanjut Erwin.

Senada dengan pernyataan Erwin, Pakar Hukum Supply Chain Indonesia (SCI) Dhanang Widijawan menilai penyebab utama masalah *overlapping* regulasi logistik adalah penyusunan rumusan pembentukan peraturan perundang-undangan dan kebijakan-kebijakan (diskresi). Perumusan kebijakan tersebut belum sesuai dengan materi muatan dan norma-norma hukum sebagaimana hirarkis peraturan perundang-undangan (UU/Perpu, PP, Perpres, Permen, Perda, dan seterusnya berikut derivasinya), sesuai UU No. 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

Berdasarkan proses penyusunannya, Erwin melihat regulasi Indonesia sebagai sesuatu yang berjenjang. Ia meyakini bila penyusunan UU sampai dengan perpres pada dasarnya melalui koordinasi yang intensif. Namun, yang kerap jadi masalah, kata Erwin, ada di tataran bawah atau pelaksana. "Jadi pendekatannya masih berjalan sendiri-sendiri dan belum terintegrasi antar-kementerian terkait. Akibatnya, penerapan izin usaha menjadi rumit dan membebani pelaku usaha," jelasnya.

Sinyalemen *overlapping* dan duplikasi regulasi logistik nasional yang terjadi di Indonesia berdampak di seluruh wilayah. Karena, regulasi adalah salah satu sub-sistem (logistik, distribusi informasi, barang/jasa, dan finansial) dalam sistem hukum nasional dan efektivitas (daya laku, daya paksa, dan daya mengikat) regulasi logistik pada tingkat pusat menjadi rujukan bagi regulasi-regulasi di tingkat daerah. Artinya, perda menjadi produk pemda yang bersendikan otda: asas-asas desentralisasi, dekonsentrasi, dan pembantuan.

ERWIN RAZA

Asisten Departemen Logistik dan Fasilitasi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian

SUGI PURNOTO

Wakil Ketua II Aptrindo

Tumpang tindih regulasi logistik di Indonesia membuat *law enforcement* di bidang logistik nasional menjadi lemah. Sehingga, *Logistics Performance Index* (LPI) Indonesia rendah di tataran kawasan (regional dan global). Selain itu, masalah yang paling sering muncul akibat tumpang tindih regulasi adalah aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan. Menurut Dhanang, hal ini tidak mungkin terjadi apabila pemerintah memprioritaskan sinkronisasi dan harmonisasi regulasi-regulasi terkait dengan aktivitas-aktivitas pelabuhan.

"Jadi, rendahnya LPI merupakan efek domino dari lemahnya daya saing dan mutu produk nasional. Karena sinkronisasi tidak dilakukan akhirnya berdampak pada biaya logistik yang mahal dan LPI Indonesia jauh di bawah beberapa negara ASEAN," kata Dhanang.

Sementara pihak yang paling merasakan dampak tumpang tindih regulasi logistik adalah para pengusaha truk. Menurut Wakil Ketua Aptrindo Sugi Purnoto, tumpang tindih regulasi logistik terjadi di semua lini. "Yang paling besar benturan tumpang tindihnya itu ada di pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Pemerintah pusat berlomba-lomba untuk mempermurah biaya logistik karena dianggap biaya logistik itu mahal. Tapi, di pemerintah daerah malah mengeluarkan kebijakan retribusi yang justru meningkatkan biaya logistik. Belum lagi ada pungli di berbagai daerah," kata Sugi.

Penyebab utama tumpang tindih regulasi logistik adalah aktivitas usaha jasa logistik masih terdiri dari berbagai sektor.

Sugi juga mencontohkan tumpang tindih aturan juga juga terjadi antara dinas perhubungan darat dan laut. Ia mengeluhkan maklumat pelayaran yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang baginya sangat merugikan dan tidak efisien. "Sekarang angkutan barang hanya bisa mengangkut barang. Jadi sopirnya tidak boleh naik. Hal ini tumpang tindih. Truk menggunakan aturan perhubungan darat dan kapal menggunakan aturan dinas perhubungan laut. Nah, di sini dirasakan tumpang tindihnya," keluhnya.

MEMBENAHI REGULASI LOGISTIK

Menurut Sugi, untuk menekan biaya logistik akibat tumpang tindih regulasi, maka harus dibentuk satu lembaga atau otoritas yang mengatur semua aturan angkutan logistik dari hulu sampai ke hilir. Di dalam otoritas itu, kata Sugi, harus terdiri dari beberapa pihak, antara lain dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Laut, dan Udara. "Kalau ada satu lembaga, kita tidak usah bayar ke banyak pintu. Ke perhubungan, ke asuransi. Jadi kita bayarnya ke satu pintu saja," harap Sugi.

Beberapa pihak menilai, untuk keluar dari masalah tumpang tindih logistik harus terlebih dahulu dirumuskan regulasi logistik yang ideal. Pemerintah harus menyelaraskan masing-masing sektor dan masing-masing pos pemegang kebijakan. Karena, regulasi logistik yang ideal tidak mungkin terealisasi tanpa adanya regulasi berperspektif logistik sehingga diharapkan ada integrasi, keselarasan, dan sinkronisasi antar-berbagai aspek di pemerintah pusat dan pemda, mulai dari hulu sampai hilir. Sinkronisasi inilah yang mampu menciptakan kegiatan logistik yang efektif dan efisien.

"Bila dilakukan pembenahan-pembenahan di bidang regulasi, tentunya akan menciptakan kepastian usaha dan membuat kelancaran dalam segala proses-proses perizinan. Ini akan menjadi salah satu ukuran bagi tim survei Bank Dunia dalam menilai peringkat Indonesia dan menjadi satu indikator perubahan," ujar Erwin.

Menurut Dhanang, idealnya logistik nasional diterapkan dalam kerangka sistem hukum logistik nasional yang mengintegrasikan tiga tiga pilar utama, yaitu regulasi, kelembagaan/kementerian/institusi/instansi dan aktivitas (keseimbangan terhadap lingkungan bisnis/profit dan *social/public service*).

"Integrasi tersebut mencerminkan keseimbangan, keselarasan, dan urgensi *sustainability* efisiensi manajemen mata rantai (*supply chain*) sistem distribusi nasional yang meliputi barang/jasa, informasi, dan finansial melalui koordinasi dan sinkronisasi ketiga pilar utama berdasarkan UU No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) serta, UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025. Konstruksi hukum dari kedua UU tersebut menjadi dasar orientasi dan implementasi bagi upaya-upaya peningkatan distribusi kesejahteraan rakyat," kata Dhanang.

Menurut Dhanang, untuk meminimalisir sinyalemen *overlapping* dan duplikasi antar-regulasi, penyusunan rumusan pembentukan peraturan perundang-undangan dan kebijakan-kebijakan (diskresi) harus merujuk pada asas-asas hukum dan tata kelola pemerintahan yang baik. Selain itu, Dhanang menyarankan, untuk mengatasi masalah tumpang tindih regulasi seharusnya ada unifikasi hukum di bidang logistik nasional. Unifikasi hukum di bidang logistik nasional merupakan upaya penyatuan hukum atau pun melalui kodifikasi hukum.

"Unifikasi hukum merupakan langkah penyeragaman atau penyatuan hukum untuk diberlakukan secara nasional, sehingga *law enforcement* di bidang logistik nasional berdampak pada efisiensi, efektivitas, dan produktivitas sistem logistik nasional (Sislognas)," ujar Dhanang.

Dhanang menerangkan, maksud tujuan unifikasi hukum adalah menjamin kepastian hukum; memudahkan masyarakat untuk mengerti; menghindari terjadinya kesimpangsiuran (pemahaman) tentang hukum yang berlaku; mencegah terjadinya penyelewengan hukum akibat kesalahpahaman tentang hukum yang berlaku. Mengingat banyaknya hukum (peraturan perundang-undangan) yang berbeda dalam (cara) pengaturannya; mengakhiri keadaan yang berlarut-larut yang terjadi (di masyarakat) akibat ketidakmengertian terhadap hukum yang berlaku.

Dhanang menilai, unifikasi hukum sejalan dengan implementasi asas-asas hukum di bidang-bidang peraturan perundang-undangan dan administrasi negara. Secara hirarki peraturan perundang-undangan, unifikasi hukum di bidang logistik nasional merupakan konsekuensi legal bahwa peraturan perundang-undangan dan kebijakan-kebijakan yang berada pada posisi yang lebih rendah, senantiasa berlaku, bersumber, dan berdasar pada peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, berdasarkan jenjang norma hukum yang berlapis-lapis, berkelompok, dan tersusun dalam hirarki tertentu. Hal ini, termasuk pula, norma-norma pengubahannya (amandemen).

Masalah yang paling sering muncul akibat tumpang tindih regulasi adalah aktivitas bongkar muat barang di pelabuhan.

Manajemen Ibarat "Kitab Suci"

PT Dinamika Makmur Sentosa

Tidak ada istilah pemain baru dalam dunia bisnis bila perusahaan memiliki daya tawar. Penerapan sistem kan ban atau on time delivery system menjadi daya tawar tersendiri bagi DMS untuk mendapatkan konsumen loyal dan konsumen baru. Bagi PT DMS, selain menerapkan manajemen yang ketat dan konsisten, SDM adalah sesuatu yang penting bagi perusahaan. Karena sebuah perusahaan tidak hanya butuh nama besar, tapi juga mutu layanan yang memuaskan.

Teks:
Abdul Wachid

Foto:
Givanni Versandi

Sekitar 10 tahun lalu bisnis angkutan barang terbilang belum terlalu menjanjikan bagi sebagian orang di Tanah Air. Kondisi itu membuat pelaku usaha angkutan barang kesulitan ketika mengajukan pembiayaan ke pihak *leasing* atau bank. Padahal, permintaan pasar akan penggunaan jasa transportir saat itu sangat melimpah sehingga membuat beberapa perusahaan kebingungan memenuhinya. Kendala pun bertambah saat mencari sumber daya manusia yang memiliki latar belakang bisnis tersebut.

Pelbagai kesulitan tersebut turut dialami PT Dinamika Makmur Sentosa (DMS) saat menjalani dua tahun pertama menjalani bisnisnya. DMS mengalami masa-masa transisi bisnis sebagai perusahaan berkembang dengan permintaan pasar yang pesat. Bermula dengan dua unit armada, kemudian bertambah menjadi enam, 12 hingga bertambah lagi menjadi 35 armada dalam kurun waktu tiga tahun. "Kondisi itu menggambarkan permintaan pasar akan transportir sangat tinggi sehingga bagi perusahaan pemula, kesulitan yang mendasar agar bisa memenuhi pasartersebut adalah dana dan SDM," kata Andri Sugianto, Manajer *Marketing* PT Dinamika Makmur Sentosa.

Titik balik makin berkembangnya DMS saat memulai bisnisnya di daerah Cibitung, Bekasi dengan hanya mengoperasikan enam armada. Pengguna jasa pertama DMS saat itu ialah perusahaan otomotif mobil. Beruntungnya, sekitar tahun 2004 produk dari perusahaan otomotif mobil laku di pasaran sehingga berdampak pada penggunaan jasa transportasi.

Keberuntungan berlanjut, konsumen besar berikutnya datang dari perusahaan minuman beralkohol terbesar di Indonesia. Menariknya, sebelumnya perusahaan tersebut telah dikecewakan oleh transportir lainnya akibat terjadi kecurangan di gudang yang menimbulkan kerugian. Terpilihnya DMS menjadi transportir perusahaan tersebut tergolong tidak mudah karena harus melalui proses lelang.

Padahal saat itu DMS tergolong pemain baru. Namun, DMS ternyata mampu bersaing dengan perusahaan yang telah mapan. Daya saing itu kian terlihat saat DMS unggul dalam persaingan dengan transportir yang memiliki spesialiasi muatan khusus otomotif. Meski DMS tergolong *general cargo*, namun karena memiliki daya tawar lain yang akhirnya membuatnya terpilih.

Faktor terpilihnya DMS saat itu tak lepas dari kemampuan perusahaan yang memiliki cabang di Surabaya ini menyesuaikan permintaan pelanggannya. Permintaan yang dimaksud seperti penerapan sistem manajemen waktu yang ditetapkan pelanggan. Sistem tersebut dinamakan *kan ban* atau *on time delivery system*, di mana armada harus persis tiba dengan rentang toleransi waktu hanya 15 menit, tidak diperbolehkan datang lebih awal atau bahkan terlambat.

Penerapan sistem *kan ban* atau *on time delivery system* menjadi daya tawar tersendiri bagi DMS untuk mendapatkan konsumen loyal dan konsumen baru. Tak jarang beberapa konsumen tidak sungkan merokomendasikan layanan yang dimiliki DMS kepada rekan bisnisnya.

Andri Sugianto

Marketing Manager PT Dinamika

SDM Nomor Satu

Bentuk keseriusan DMS dalam pengembangan SDM dibuktikan dengan menyediakan staf ahli khusus yang diperbantukan dalam setiap pelatihan di bidang logisitik dan transportasi.

Rata-rata pertumbuhan laba perusahaan yang berdiri sejak tahun 2003 ini meningkat 20 persen per tahun. Pertumbuhan laba tersebut tak lepas dari kontribusi dari sumber daya manusia yang dimiliki DMS. Karena itu, mutu kompetensi karyawan menjadi perhatian khusus bagi perusahaan. Menurut Andri, seberapa pun canggihnya teknologi dan manajemen mumpuni, tapi SDM yang dimiliki mutunya rendah perusahaan pasti akan kesulitan berkembang.

"Kualitas SDM nomor satu bagi DMS. Urutan kedua adalah manajemen. Bagi DMS, manajemen ibarat "kitab suci" yang selalu menjadi pedoman dan rujukan untuk mengembangkan perusahaan. Penerapan manajemen haruslah ketat dan konsisten," paparnya. Bentuk keseriusan DMS dalam pengembangan SDM dibuktikan dengan menyediakan staf ahli khusus yang diperbantukan dalam setiap pelatihan di bidang angkutan barang. Dalam pelatihannya, DMS selalu menitikberatkan pada *product knowledge* terkait tugas yang diberikan ditambah penguatan keterampilan.

"Banyak karyawan, contohnya mekanik yang memiliki keterampilan tapi minim dalam pengetahuan. Akhirnya apa yang dikerjakan menyalahi aturan standar dan merusak armada yang dimiliki," kata Andri. Ia menambahkan, segala hal yang dimiliki perusahaan seperti kantor yang mewah dan fasilitas lengkap akan percuma jika SDM di dalamnya miskin pengetahuan.

Selain mengutamakan SDM dan penerapan manajemen yang ketat, DMS juga sangat memprioritaskan penggunaan teknologi. DMS menggunakan teknologi GPS dalam mengoperasikan armadanya. Fitur tersebut dapat diakses langsung oleh konsumennya sehingga pihak konsumen mengetahui pasti posisi barang miliknya. Guna memastikan data dan menjaga kepercayaan, DMS juga mengirimkan laporan ritase kepada pelanggannya.

Penggunaan GPS membantu DMS dalam memperhitungkan rute yang dilewati, waktu tempuh, dan menyusun laporan ritase pelanggan. Keuntungan lainnya, para sopir DMS akan terbiasa disiplin dengan rute yang ada ditambah menghindari kecurangan atau bahkan tindak kriminal.

Dalam fitur GPS yang dimiliki terdapat teknologi *geofance*, fitur itu membantu DMS dalam memastikan posisi truk telah tiba di lokasi tujuan. Teknisnya, jika truk tersebut telah mendekati area lokasi tersebut maka GPS yang terpasang pada truk mengirim sinyal ke pusat pengawasan. Semuanya ditangani khusus oleh tim IT yang dimiliki DMS. Melalui tim IT itu pula DMS melakukan pengembangan fitur tambahan GPS dengan menciptakan perangkat lunak yang fungsinya mempermudah transportir dalam membuat laporan ritase dan estimasi uang jalan sopir.

Di sisi lain, menjawab perdebatan terkait efektif atau tidak penggunaan GPS. Menurut Andri, tergantung asas manfaat yang dirasakan pihak konsumen. Sebab, khusus konsumen Jakarta, rata-rata konsumen sangat menggantungkan diri teknologi GPS, sementara di Surabaya justru sebaliknya. "Pendekatan inovasi yang dilakukan selalu berorientasi pada kemauan pelanggan. Perusahaan menyesuaikan saja," katanya.

Pendekatan Dua Arah

DMS cabang Jakarta dominan menerima muatan barang-barang otomotif, sedangkan DMS Surabaya cenderung lebih bebas. Keduanya memiliki ceruk pasar potensial, hanya saja Kota Surabaya memiliki tingkat persaingan yang berbeda utamanya persaingan tarif. Keadaan itu tak lepas dari rata-rata muatan yang diangkut rute Surabaya-Jakarta merupakan muatan *balen* sehingga membuat tarif menjadi jatuh.

Selain jasa angkut barang, perusahaan yang telah memiliki 110 unit armada ini juga memiliki fasilitas pergudangan. Gudang milik DMS tak sekadar menyimpan barang tetapi juga mendistribusikannya ke tujuan yang diinginkan konsumen. Untuk cabang Surbaya, layanan distribusinya mencakup kawasan Surabaya dan sekitarnya. Sementara armada yang digunakan menggunakan truk engkel.

Proses kerja distribusi yang dilakukan tak jauh berbeda dengan pengiriman di pasar tradisional, hanya saja untuk pasar modern prosedurnya cenderung berlapis. Truk pengirim harus melewati beberapa tahap pengecekan hingga bisa dilakukan bongkar muat. Prosedur yang berlapis tersebut seringkali dimanfaatkan oleh oknum tertentu untuk menarik pungutuan liar. Pernah sekali DMS mengalami tindak pungutan liar dengan nominal sangat tinggi di sebuah industri bumbu masakan ternama.

Meski mengalami tindakan pungli tersebut, hal itu tak lantas membuat DMS diam atau bahkan meninggalkan konsumennya. DMS justru mendatangi perusahaan tersebut untuk komplain sekaligus memberi masukan. Tindakan DMS justru berdampak baik, perusahaan tersebut merasa terbantu dengan pelaporan pungli tersebut.

Menanamkan kebanggaan dan rasa memiliki dengan perusahaan sendiri akan membuat daya tawar kita tinggi di mata konsumen.

Sikap saling terbuka diterapkan DMS sangat membantu untuk memperoleh kepercayaan dan loyalitas konsumennya. "Keterbukaan antara DMS dan konsumennya mampu membuat masing-masing perusahaan untuk melakukan perubahan ke arah yang lebih baik," tutur Andri. Keterbukaan juga diterapkan DMS dengan cara selalu memberi informasi lebih awal jika armada yang telah dipesan sebelumnya mengalami kendala. Hal itu dilakukan DMS agar agar mereka memiliki cukup waktu mencari pengganti transportir.

Sikap terbuka DMS dengan konsumen merupakan bagian dari penerapan misi perusahaan. Sesuai misi pertamanya, yakni "To Build Long Term Partnership", membangun kerja sama dengan konsumen secara berkesinambungan berlandaskan kejujuran dan keterbukaan. Sementara misi kedua, "To Expand The New Market", yaitu selalu mencari pasar baru. Dalam hal ini, daya tawar perusahaan menjadi kunci untuk mendapatkan yang diinginkan.

Ditambah memiliki kebanggaan dan rasa memiliki dengan perusahaan sendiri. Rasa bangga tersebut akan membuat daya tawar mereka tinggi di mata konsumen. "Sebuah perusahaan harus mempunyai nilai agar disegani pesaing dan konsumen. Bukan sekadar nama yang dikenal tapi juga perlu mutu layanan yang memuaskan," pungkas Andri.

Rajai Pasar Hino dan Truk di Jawa Tengah

PT Cemaco Makmur Corporotama

Sebagai pelaku usaha, Giem tidak hanya mengandalkan hoki. Dulu orang lain menganggap karirnya maju karena anak dari pemilik. Tapi, ia membuktikan bila bisnis yang ia tangani jauh lebih maju dari sebelumnya. Bahkan dealer yang ia kelola mendapat banyak penghargaan. Kini di Jateng, bila orang bicara Hino, mereka pasti tahu dan ingat Cemaco

Teks:
Sigit Andriyono, Citra D. Vresti Trisna

Foto:
Billy H.

Sebuah perusahaan yang bertahan pasti memiliki kemampuan beradaptasi terhadap perubahan, fondasi tim yang solid dan komunikasi yang kuat untuk mencapai visi dan misi bersama. Hal itu semua tak luput dari kemauan untuk berubah dan penerapan sistem kepemimpinan *bottom up* dari jajaran direksi PT Cemaco Makmur Corporatama.

Perusahaan ini berdiri tahun 1982 dan termasuk sebagai salah satu dealer awal Hino di Indonesia. "Pada era tersebut kepemimpinan dijalankan pendiri perusahaan Hadi Mulyono sebagai generasi pertama dan saat itu tergabung juga usaha *consumer goods*, hotel, dan properti. Hingga tahun 1995, bisnis otomotif Hino dipisah dari induk usaha supaya dapat konsentrasi dalam menjalankan bisnis otomotif," papar Teranggono Mulyono, Direktur PT Cemaco Makmur Corporatama.

Seperti halnya perusahaan lain, pertumbuhan perusahaan tergantung situasi ekonomi negara dari tahun ke tahun. Hal tersebut dikatakan Giem, panggilan Teranggono Mulyono, yang mulai aktif bekerja di perusahaan tahun 2003. "Meski perusahaan milik orangtua, pertama kali saya diberi posisi magang sebagai tim penjualan unit. Hingga tahun 2006 kebetulan manajer otomotif mengundurkan diri, saya diberi tanggung jawab di posisi tersebut. Baru pada tahun 2010 saya dipercaya sepenuhnya masuk jajaran direksi," urai Giem.

Giem menambahkan, "Mungkin pandangan orang lain terhadap saya karena saya anak dari pemilik jadi cepat naik posisi dan ada yang bilang dipegang saya perusahaan jadi lebih maju. Tapi saya anggap itu hoki dan waktunya tepat, saat saya mulai masuk level manajerial pertumbuhan ekonomi di Indonesia khususnya sektor pertambangan dan logistik naik luar biasa.

Ada ungkapan, tiada pesta yang tak usai, demikian halnya pertumbuhan bisnis. Setelah mengalami hampir enam tahun pertumbuhan yang signifikan, tahun 2014 ekonomi Indonesia menurun. "Beruntung sekali lagi, segmen bisnis di Pulau Jawa bertumpu di sektor industri, perdagangan, dan jasa yang mengalami penurunan tidak banyak. Sebagai pelaku usaha, saya sadar dan belajar tidak bisa menggantungkan diri pada hoki semata, menjadi sesuatu yang dinikmati saat ada pertumbuhan, dapat meraih kesempatan dan selalu siap serta waspada menghadapi perlambatan," ujar Giem.

Ide bisnis akan selalu berubah dan berkembang. Demikian dengan PT Cemaco Makmur Corporatama. Pada era lama perusahaan mengejar pencapaian penjualan saja. Semua divisi dan layanan pelanggan belum tersistem secara baik. Namun sekarang ini, bersama dengan PT Hino Motors Sales Indonesia sebagai prinsipal merek Hino, perusahaan didukung untuk terus melakukan perubahan menjadi lebih baik. Salah satunya menjadi *dealer* yang pertama melakukan standardisasi cabang pada tahun 2011 dan saat ini juga menjadi *pilot project* dalam penerapan SOP (*Standard Operational Procedure*) dan DMS (*Dealer Management System*). Demikian juga dari pihak internal, banyak melakukan perubahan dan strategi, termasuk dari hal kecil seperti ide untuk meningkatkan *brand image* perusahaan.

"Saya membuat semacam nama yang sederhana tetapi mudah diingat orang. Yang jual Hino tidak cuma kami, tapi bagaimana pasar dapat mengingat kami dengan

HINO
500

mudah saat bicara merek Hino. Kami melakukan *brain storming* apa yang kira-kira diingat konsumen dengan produk Hino dan PT Cemaco Makmur Corporatama. Kalau nama perusahaan kan panjang, orang belum tentu ingat langsung," ujarnya. Akhirnya, mulai tahun 2007 muncul nama Hino Cemaco.

Kontribusi Hino Cemaco terhadap Hino kategori III atau Ranger rata-rata di atas 70% selama sembilan tahun terakhir ini dan kontribusi Hino terhadap pasar truk kategori III Jateng rata-rata di atas 60% selama 10 tahun terakhir. Demikian juga untuk pasar truk kategori II, yaitu Dutro, dari tahun ke tahun terus naik, dengan strategi merebut porsi *customer fleet* dari kompetitor mulai diikuti *customer retail* beberapa tahun terakhir ini.

"Jelas saya bersyukur kepada Tuhan atas setiap pencapaian selama ini juga terima kasih atas kerja sama seluruh tim yang beberapa kali mendapatkan penghargaan dari prinsipal termasuk juara umum *CS Contest 2013* dan *The Best Dealer 2011* tingkat nasional," kata pria berperawakan tinggi ini.

"Di Jateng kalau orang sini bicara Hino, pasti kenal Cemaco," imbuh pria lulusan Universitas Tarumanagara tersebut. Yang menjadi harapan dan target berikutnya, Hino Cemaco dapat melayani pelanggan dari seluruh Indonesia yang melewati Jateng dari sisi *service* dan *spare part*.

Hal lain yang dilakukan perubahan dalam internal, seperti penempatan posisi profesional di level manajerial, yang sangat terbuka untuk level direksi oleh profesional bukan pemilik. Hal-hal tersebut dilakukan karena direksi selalu belajar dari perusahaan lain yang lebih maju dan berpengalaman. "Seringkali, saya sempatkan waktu bertemu dengan kepala cabang merek lain untuk belajar dan menyerap ilmu, maklum karena awalnya minim pengalaman," kata Giem yang hobi berolahraga ini.

Dalam empat tahun terakhir, Hino Cemaco terus memperluas jaringan cabang 3S (*Sales, Service* dan *Spare Parts*) di Semarang Kaligawe Km 7 dan Pudak Payung, Cilacap serta Kudus. Selain itu, dua jaringan 2S (*Sales* dan *Spare Parts*) di Batang dan Tegal. Hal tersebut dilakukan untuk meningkatkan layanan purnajual terhadap pelanggan Hino termasuk pelanggan dari luar wilayah Jawa Tengah yang tidak membeli unit dari mereka. Perusahaan memilih lokasi cabang yang sangat strategis di lintasan yang kerap dilalui armada truk, Kudus berada di Jalan Lingkar Kudus Pati dan cabang Semarang Kaligawe Km 7 yang tiap hari dilewati armada truk baik dari barat atau timur Pantura Jawa, cabang Semarang Pudak Payung dilintasi armada truk dari Semarang ke arah selatan Jateng (Solo dan Yogyakarta), demikian halnya Kota Cilacap.

"Dengan letak cabang strategis sekaligus letak Jateng di tengah Pulau Jawa, seluruh pemakai Hino dapat melakukan *service* rutin atau FSP saat beroperasi di wilayah tersebut. Ini jelas menghemat waktu seperti makna *tagline* Hino, *make your business easier*," ujar pria jurusan manajemen tahun 1991 itu.

Layanan Profesional

Fondasi yang kuat dari Hino Cemaco adalah penerapan SOP pada tiap divisi yang ada dalam perusahaan. Ini juga yang menjadi landasan perekrutan SDM di perusahaan. Cemaco ingin menjadi sebuah perusahaan yang mampu memberikan layanan secara profesional, karena itu manajemen menerapkan standardisasi pada semua lini, termasuk yang bersentuhan langsung dengan *customer*.

Untuk mencapai standar memang tidak instan, perlahan tetapi pasti dan perubahan yang tidak ekstrem. Yang menjadi perhatian utama Cemaco pada awal perkembangan adalah sumber daya manusia. "Intinya kami berusaha berubah menjadi baik di semua lini, tapi kalau perubahan itu lambat, manajemen akan menempatkan orang yang ahli di bidangnya," papar ayah dua putra ini.

Agar fokus pada pengembangan perusahaan yang sekarang memiliki banyak cabang, direksi membagi divisi utama menjadi dua, yaitu divisi operasional yang mencakup penjualan unit termasuk sistem administrasi dan divisi *after sales*. Divisi ini masing-masing

Direksi PT. CEMACO MAKMUR CORP menerima kunjungan dari: Executive Vice President Hino Motors Ltd Japan Mr. Koichi Ojima didampingi President Director PT Hino Motors Sales Indonesia Mr. Hiroo Kayanoki beserta jajarannya

dipercayakan pada orang yang berpengalaman di bidangnya, Andreas Mahendrawan sebagai *Head of After Sales Division* dan Gatot Prajanto sebagai *Head of Operations*.

Andreas mengatakan, untuk sisi *after sales,* mereka fokus pada *maintenance*. "Divisi kami mengadakan *sharing knowledge* dua minggu sekali, di sini mekanik lama dan baru, rutin berkumpul untuk mengulas masalah teknik," katanya. Untuk memperdalam pengetahuan, Hino Cemaco juga mengirim mekanik ke *training center* di HMSI.

Untuk divisi operasional, Gatot menjelaskan, divisi ini fokus penjualan unit ke *customer*. Dengan adanya standardisasi, semua menjadi makin mudah, *customer* yang ingin mendapat kemudahan bisa memanfaatkan program prioritas. "Semua *customer* mendapat kemudahan layanan berdasar SOP. Untuk program prioritas, layanan akan makin dipermudah. Seperti halnya dalam perbankan ada istilah nasabah prioritas. Karena kami sadar, terutama *customer fleet* Hino kategori III rata-rata adalah pengusaha ternama dan terpercaya," jelas Gatot.

Gatot menjabarkan lagi mengenai pemberlakukan SOP di divisinya. Ia berharap tetap memberikan kemudahan, perusahaan juga tidak terlalu kaku dalam penerapan SOP karena bisa menganggu kerja penjualan. "Dalam hal manajemen risiko, kami bina hubungan dengan pelanggan setia selama bertahun-tahun dan kami petakan *customer* berdasarkan *track record*. Itu yang kami pegang untuk menjalankan SOP sehingga bisa fleksibel tanpa ada kendala," paparnya.

Gatot mengelompokkan *customer* dalam dua kategori, *fleet* dan *retail*. *Fleet* adalah *customer* yang membeli dalam jumlah banyak di beberapa titik di area penjualan Hino Cemaco. Sedangkan *retail* adalah *customer* di seluruh titik penjualan tetapi tidak banyak dalam pembelian unit. "*Customer retail* kami juga banyak tetapi mereka membeli cuma satu atau dua unit. Kalau bicara *fleet*, titiknya tidak banyak tapi sekali beli langsung banyak. Perbandingan keduanya sekitar 30%:70%," paparnya. Penjualan Hino Dutro terbilang lancar dalam penerapan SOP, sebab semua fokus ada di retail.

After Sales Service

Divisi *After Sales* dari tahun ke tahun mengalami perkembangan yang luar biasa. Jika bisa dibandingkan dengan dulu, Hino Cemaco sekarang menjadi profesional. Andreas memaparkan, cabang Hino Cemaco berada di jalur Pantura dan jalur Selatan. Di luar Semarang, kedua jalur ini memiliki area layanan di utara mulai Tegal hingga Rembang, selatan ada di Cilacap. Titik-titik ini memiliki karakteristik yang berbeda, tentu dalam strategi pelayanan juga berbeda.

Divisi *After Sales* berkeinginan memberikan kenyamanan pada *customer* Hino Cemaco. Andreas mengatakan harga bisa bersaing, tapi dengan membeli unit di Hino Cemaco pengusaha bisa tidur nyenyak. Artinya, kapan saja ada kerusakan, Cemaco akan hadir di lokasi. "Misalnya ada kerusakan di area Serang, Jawa Barat, kami kontak cabang terdekat untuk perbaikan. Kalau *dealer* tersebut tidak bisa, kami berangkatkan mekanik dari sini. Evolusi seperti itu akan membuat *customer* Cemaco nyaman. Sumbangsih pendapatan *storing* atau *service car* dari total pendapatan cukup besar, sekitar 15 %," papar Andreas.

Dalam menjalankan SOP, Andreas memberikan semacam *check point* untuk kontrol layanan demi mencapai kepuasan pelanggan. Mengenai hasil *service*, ia menggunakan beberapa tahap kontrol agar profesionalisme kerja tetap terjaga. "Begitu unit datang, bagian penerimaan unit akan langsung menyambut *customer*. Sopir bisa menunggu di ruang tunggu sopir dengan nyaman sembari mekanik bekerja," katanya. Andreas mengingatkan kepada *customer*, mereka bisa komplain jika hasil *service* kurang maksimal. "Khusus untuk *hotline* Hino, HMSI langsung menegur *dealer* tersebut mengenai kinerjanya. Jadi HMSI sendiri juga melakukan kontrol terhadap layanan *dealer* terhadap *customer* di seluruh Indonesia," tambah Andreas.

Misalnya ada keluhan pelanggan di luar area, Hino Cemaco konsisten melayani pelanggan secara maksimal. "Sebenarnya *customer* dapat menghubungi *dealer* Hino terdekat, tetapi karena kepercayaan kepada Hino Cemaco mereka tetap mau menunggu proses *storing* dari kami jika ada penggantian suku cadang," paparnya.

Ketersediaan *depo part* juga didukung jaringan Cemaco di Jateng. "Jika suku cadang di bengkel setempat kosong, kami langsung cari dari cabang lain. Jika di semua cabang kami tidak ada, kami akan melakukan *local purchase*," katanya. *Local purchase* adalah bentuk kerja sama dengan *partshop* di area, di mana *spare part* yang *dealer* inginkan bisa didistribusikan kepada *dealer*. Jika itu belum mampu mengatasi masalah stok, *dealer* akan pesan dari pusat lewat *depo parts* yang tersebar di Indonesia.

Satu kebanggaan Andreas kepada divisinya adalah loyalitas *customer* dari luar kota. Pengalaman menangani klien dari luar juga dirasakan Andreas. "Pernah ada *customer* dari Lampung, mereka *service* ke kami dan mereka puas. Ketika mereka mogok di area Tuban, mereka kontak ke kami. Mereka tidak mau ditangani oleh *dealer* lain. Kadang di daerah Cirebon pun minta kami yang tangani," jelasnya.

Direksi menambahkan, potensi segmen bisnis *trucking* atau transportasi barang masih sangat besar. Salah satu peluang muncul dari pertumbuhan penduduk yang tinggi, hambatan pada infrastruktur jalan yang tidak siap menyebabkan lonjakan volume muatan yang diangkut tidak dapat terlayani dengan baik oleh jalan yang ada.

Soal kereta api yang masuk ke pasar logistik tidak menjadi masalah, hanya pola distribusi beberapa barang yang berubah dan sepertinya biaya logistik KA pun cukup mahal. Demikian halnya di negara Jepang, meskipun jaringan KA di sana sudah sangat bagus tetapi transportasi barang dengan truk tetap mendominasi karena sangat fleksibel, dengan catatan didukung infrastruktur jalan tol di Jepang.

Dealer Hino Cemaco di Pudakpayung, Semarang.

PENGHARGAAN

The Best Dealer For Hino Quality Service (HQS) 1987

The Best Dealer For Hino Quality Service (HQS) 1988

3rd Best Dealer for Technical Activity Reports 1991

The Best Dealer For Hino Quality Service (HQS) 1996

3rd Best Dealer For After Sales Service Hino 2003

1st Champion HQS Skill Contest 2007

2nd POS CS Contesst 2010

The Best Dealer for 3S 2010 Regional

1st Position for CS Contest 2011

Best Dealer 2011 National

Best Marketing & Development Regional Dealer January-June 2012

Best Marketing & Development Regional Dealer 2013

Best Dealer 2014 Regional Central Java & East Java, Bali , Nusa Tenggara

2nd Pos Mechanic, CS Contest 2014

Bongkar Muat Tepung Beras
di Pelabuhan Tanjung Perak

Teks: Bayu Yoga Dinata
Foto: Giovanni Versandi

BONGKAR TEPUNG BERAS DI PELABUHAN TANJUNG PERAK

HOA NAM
L 9100 UV
ojo LACOT POO

Hanya ada sekitar 6 orang pekerja untuk bongkar muat tepung beras yang harus diturunkan dari kapal. Mereka bekerja dari kapal bersandar sampai selesai bongkar muat semua barang hanya mendapatkan upah 200 ribu. Terik panas matahari dan debu dari tepung tersebut tak jadi halangan bagi mereka.

Solidkan Pebisnis Logistik dan *Trucking*

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

Keberadaan Masyarakat Ekonomi ASEAN sudah bisa dirasakan saat ini dengan adanya liberalisasi ekonomi. Penguatan sumber daya manusia di bidang logistik dan angkutan barang merupakan kunci utama dalam menatap MEA 2015. Keberadaan SDM yang profesional menjadi pekerjaan utama bagi pemerintah, sebab sejauh ini perusahaan dalam negeri masih menggunalan tenaga kerja asing.

Guna menjawab tantangan tersebut Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia bekerja sama dengan *TruckMagz* dan Supply Chain Indonesia mengadakan seminar bertemakan "Membangun Moda Transportasi Jalan untuk Sistem Transportasi Multimoda dan Logistik yang Efektif dan Efisien dalam Menghadapi Masyarakat Ekonomi Asean (MEA) 2015", 25-26 Februari di The Golf Pantai Indah Kapuk Jakarta.

Pada waktu yang sama diselenggarakan pula pameran produk oleh perusahaan logistik, dealer truk, ban, vulkanisir, jasa *leasing* dan sebagainya. Acara ini dibuka dengan peresmian Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia. Kemudian pada hari kedua ditutup dengan dilangsungkannya Musyawarah Nasional pertama Aptrindo yang diikuti puluhan peserta. "Harapan kami dengan adanya forum ini dapat menyolidkan kepentingan

Beberapa unit truk belbagai merek terpampang di depan halaman acara seminar dan pameran.

bersama pelaku usaha logistik dan *trucking*," jelas Kyatmadja Lookman, Ketua Panitia dalam sambutannya.

Total terdapat 553 pengunjung yang datang ke pameran dan 503 peserta yang menghadiri seminar. Dalam seminar yang terbagi dua sesi dalam sehari ini dibahas berbagai isu dan persoalan yang tengah menjadi perbincangan di kalangan pelaku bisnis logistik dan angkutan barang. Seminar pertama dibuka oleh Erwin Raza, Asisten Deputi Sistem Logistik dan Fasilitasi Perdagangan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian dengan tema "Peranan Sektor Transportasi Darat Dalam Sislognas".

Terdapat satu tema seminar yang menjadi daya tarik peserta untuk menyimak dan antusias saat dilakukan sesi tanya jawab ialah "Sistem Perpajakan untuk Perusahaan Angkutan" oleh Moersalin Ananda Putra. Beberapa tema seminar bersifat praktis dan menjadi kebutuhan bagi peserta untuk diketahui dan didiskusikan. Tema yang dimaksud salah satunya "*Risk Management* untuk Transportasi" oleh Rahmat Slamet, Direktur Pemasaran PT Raharja Putera dan "Teknologi Konverter Kit" oleh Erwin Wijaya, Direktur PT Gazindo Raya.

Dari sekitar 17 pembicara yang mengisi seminar, semuanya memiliki visi yang sama, yakni membantu menciptakan moda transportasi efektif untuk memperoleh biaya logistik yang efisien. Mereka di antaranya, Yukki Nugrahawan (Ketua Umum Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia), Togar M. Simatupang (Ketua Masyarakat Logistik Indonesia), Rosan P. Roeslani (Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Perbankan dan Finansial), Irwan D. Sutanto (*Senior Excecutive Officer* PT Hino Motors Sales Indonesia), Ahmad Jameel (*General Manager Customer Care* PT Tata Motors Indonesia), AKBP Nelida Rumapea (Kasubbid Penindakan dan Pelanggaran, Bidang Pembinaan dan Penegakan Hukum Korlantas Polri), Jati Widardo (PT Telekomunikasi Indonesia), Linda Sunarti (*Manager CNG dan City Gas* PT Pertamina), Mr. Takeo Shindo (*Marketing Director* PT Isuzu Astra Motor Indonesia) dan Sigit Wagito Wibowo (*General Manager B2B*, PT Exxon Mobil Lubricants Indonesia).

SUASANA PAMERAN, LAUNCHING DAN MUSYAWARAH APTRINDO

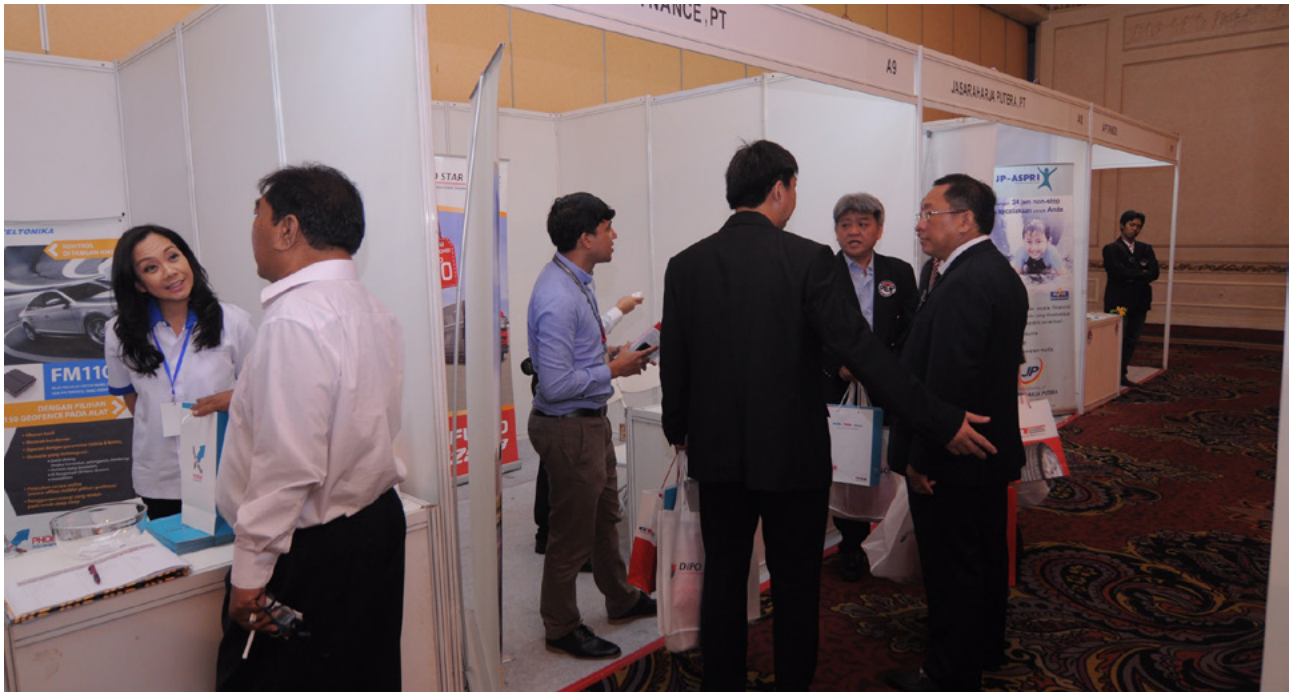


Foto bersama pembicara seminar hari kedua sesi terakhir. Dari kiri: Benhard Wu (Manager Deputy Departement Head of Replacement Automobile PT. Gajah Tunggal), Wahyudi (Kepala Seksi Angkutan Jalan Direktorat Perhubungan Darat), AKBP Nelida Rumapea (Kasubid Penindkan Pelanggaran Lalu Lintas Korlantas POLRI), Ratna Hidayati (Pemimpin Umum/Pemimpin Redaksi TruckMagz), Jati Widardo (PT Telekomunikasi Indonesia).

Peserta seminar melakukan regristrasi sebelum acara berlangsung.

Edi Wibowo, Direktur Lalulintas Angkutan Jalan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membuka acara seminar

Selama dua hari berlangsung total peserta seminar yang hadir sejumlah 503 orang.

Foto bersama penyelenggara dan perwakilan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Dari Kiri: Muis Tonthawi (Wakil Ketua 1 APTRINDO), Rosan P. Roeslani (Wakil Ketua Umum KADIN Bidang Perbankan dan Financial), Gemilang Tarigan (Ketua APTRINDO), Edi Wibowo (Direktur Lalulintas Angkutan Jalan Ditjen Perhubungan Darat), Eddy Putra Irawady (Deputi Bidang Industri dan Perdagangan Kementeriaan Koordinator Bidang Perekonomian), Kyatmaja Lookman (Bendahara APTRINDO), Ariel Wibisono (Presiden Direktur PT Rajawali Dwi Putra), Yonathan Himawan Hendarto (Direktur PT Rajawali Inti) Setijadi (Ketua Supply Chain Indonesia).

Suasana peserta saat jeda seminar .

Seminar sesi pertama menghadirkan empat pembicara , salah satunya Yukki Nugrahawan Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia.

HINO 500 SERIES
NEW GENERATION RANGER

Penuhi Kebutuhan Bisnis yang Beragam

Teks: Sigit Andriyono

PT Hino Motors Sales Indonesia (HMSI) sebagai agen tunggal pemegang merek kendaraan Hino di Indonesia menghadirkan generasi terbaru untuk kendaraan *medium duty truck* dengan meluncurkan Hino 500 Series New Generation Ranger. Konsep "Drive Your Business Easier" disematkan pada seri terbaru untuk penjual barang, pemilik transportasi, dan pembeli barang ini. Hino 500 Series sebelumnya memiliki 30 model kini menjadi 37 model.

Dalam mengembangkan usahanya, Hino selalu memberikan "total support" bagi pelanggannya. Artinya, dalam melakukan bisnis, Hino selalu melakukan aktivitas yang dapat memaksimalkan profit untuk pelanggannya dengan masa operasional *uptime* dan meminimalkan biaya operasional kendaraan. "*Total support* merupakan aktivitas yang bertujuan untuk mendapatkan kepercayaan dan keyakinan dari *customer* karena apabila *customer* senang maka kesenangan itu akan menjadi kebahagiaan untuk kita," ujar Hiroo Kayanoki Presiden Direktur HMSI. Produk baru ini merupakan bentuk *total support* Hino kepada *customer* dengan memberikan produk terbaiknya agar membantu bisnis *customer* lebih mudah.

Santiko Wardoyo, *Sales & Promotion Director* HMSI mengatakan, "Konsep pengembangan New Generation Ranger difokuskan ke dalam dua objektif. Pencapaian tujuan ini tidak hanya perubahan model yang sudah ada sebelumnya tetapi memberikan banyak inovasi yang tinggi dengan proses yang lebih detail." "Ini merupakan truk dengan kualitas Jepang yang tumbuh dan berkembang bersama Indonesia. Truk ini dirancang khusus untuk Indonesia," tambah Yasuhiko Ichihashi *President Member of the Board* Hino Motors Ltd. (Japan).

Pengembangan inovasi dan proses produksi tidak hanya meningkatkan perfoma dari masing-masing komponen namun ketelitian dalam perakitan juga meningkatkan kualitas produk secara menyeluruh.

DESAIN BARU

New Generation Ranger memiliki perubahan yang positif dan signifikan baik pada desain maupun teknologi yang digunakan. Sebagai sebuah inovasi, Ranger Generasi Baru hadir dengan desain baru, yang memberi tampilan tangguh dan khas dengan fitur aerodinamis melalui bumper besar dikombinasikan lampu depan yang "tajam" serta lampu sein segi tiga. Sementara itu, *grille* depan berbentuk huruf "V". Konsep desain ini bertujuan mewujudkan kesan kuat dan dinamis.

Dalam hal kemampuan membawa beban, struktur rangka truk ini telah diperbarui sehingga lebih kuat dan tahan lama dikarenakan menggunakan *high-tensile steel*. Selain itu, tidak terdapat lekukan serta permukaan pada bawah dan atas lebih rendah pada rangka. Di sisi samping rangka, terdapat lubang dengan jarak merata sepanjang *rail*, yang memudahkan pemasangan *bracket* dan mudah disesuaikan dengan semua struktur sehingga pemasangan bodi dari pihak karoseri menjadi lebih cepat. Selain itu, dalam rangka baru ini terdapat lapisan *electrodeposition* yang berfungsi sebagai pelindung antikorosi atau karat.

New Generation Ranger juga memberikan kenyamanan bagi para pengendara pada saat perjalanan dengan ruang dalam kabin lebih luas. Pada

sistem pengereman hadir dengan *full air brake system* yang berfungsi meningkatkan performa pengereman sehingga lebih responsif dan memberikan tingkat keselamatan yang tinggi. Khusus tipe *tractor head* memiliki tambahan *anti-lock brake system* (ABS) yang membuat pengereman akan stabil apabila permukaan licin.

Selain itu, ada lampu utama yang menggunakan desain *multi-reflector* yang diterapkan untuk mendapatkan performa fotometri tinggi. Titik sorot terjauh menjangkau hingga 190 m dan sorot paling terang dengan kemampuan maksimal adalah 80 m. Dengan teknologi reflektor yang andal, tidak ada lagi perjalanan malam hari yang terkendala kurang penerangan. Jarak pandang lebih luas dan jelas lewat lampu utama yang menyebar terang sehingga pengemudi leluasa melihat medan jalan.

Paduan tinggi kabin dan kaca spion memperluas jarak pandang dari sisi pengemudi. Penambahan under mirror memberikan penglihatan secara luas pada sisi penumpang. Memudahkan pengoperasian kendaraan di jalan sempit atau jembatan.

Fitur kemanan pasif juga ditambahkan untuk mengurangi cedera pada saat terjadi kecelakaan. Penerapan tulang penguat di dalam kerangka bumber sehingga kekuatan bumper setara besi.

Tiang penguat untuk mengurangi perubahan bentuk saat pintu dibuka atau terjadi benturan, sehingga perlindungan terhadap pengemudi bisa maksimal. Penyangga pintu ini mirip pengaman pada pintu samping kendaraan pribadi.

Satu lagi fitur keamanan yang sama tertanam pada mobil pribadi, yaitu sabuk pengaman dengan ELR (*emergency locking retractor)*. Sistem ini membantu menahan tubuh pengemudi dengan mengunci sabuk pengaman saat terjadi benturan. Sabuk pengaman ini terpasang rol penggulung untuk menjaga posisi pengemudi tetap nyaman dan bebas dari rasa sesak yang tentu bisa disesuaikan dengan posisi duduk pengemudi.

New Generation Ranger didukung oleh mesin P11C series mesin *Common Rail* dan J08 series mesin *Common Rail* dan *Mechanical* yang menghasilkan tenaga yang besar, hemat bahan bakar dan emisi gas buang rendah. Selain itu, beberapa model memiliki fitur *ES start system* yang berguna mencegah kendaraan mundur pada saat berhenti di tanjakan walaupun pedal rem dilepas dan ketika kendaraan mulai maju maka *ES start system* membantu memulai kelancaran pada saat menanjak. Fitur spesial ini terdapat pada truk model Dump FM2P untuk divisi tambang.

Berbicara performa, New Generation Ranger lebih irit dibanding generasi sebelumnya karena kendaraan ini menggunakan transmisi terbaru MX06 dan M009 dengan *final gear* pada gardan lebih besar.

Kinerja mesin lebih ringan dan memberikan kontribusi percepatan maksimal sehingga lebih hemat bahan bakar.

Fitur kenyamanan yang paling ditunggu adalah suspensi kabin. Kabin lama kontruksinya menyatu dengan rangka, kini dengan kontruksi *semi-float* yang terdapat karet di antara kerangka bodi dan penyangga kabin. Karet *bushing* membantu mengurangi getaran saat truk berjalan dan mengurangi bising pada kabin. Ini diklaim mampu membuat pengemudi tidak cepat lelah.

Pembaruan yang membutuhkan adaptasi dari pengemudi adalah tuas pemindah sembilan kecepatan berubah dari double-H menjadi single-H. *Range inhibitor system* membantu mencegah kesalahan pemindahan gigi. Pola perpindahan gigi pada transmisi enam kecepatan memberikan kemudahan dan kenyaman berkendara di gigi atas.

BERAGAM MODEL

New Generation Ranger hadir dengan *line-up* model yang lebih banyak daripada generasi sebelumnya dengan spesifikasi dan kegunaan yang disesuaikan dengan kebutuhan bisnis para konsumen Hino. Segmentasi untuk distribusi terdiri dari model kargo dan model *tractor head* yang mana model kargo memiliki pilihan konfigurasi mulai dari 4x2, 6x2, sampai 6x4, dengan pilihan *wheelbase* beragam mulai dari pendek, sedang, hingga panjang, serta suspensi yang lembut dan kuat karena membawa barang yang mudah rusak.

Model *tractor head* memiliki tenaga mesin yang andal memberikan pembakaran lebih sempurna, mesin lebih bertenaga, hemat bahan bakar, dan performa tinggi. *Tractor head* tepat digunakan menarik beban yang berat untuk digunakan sebagai angkutan gas (LPG Tank), truk angkutan barang (*flat bed*), dan truk angkutan peti kemas. Selain itu, segmentasi kontruksi yang terdiri dari model Dump dan model Mixer sangat tepat digunakan untuk kondisi *off road*. Model Dump dapat diandalkan karena memiliki tenaga dan torsi yang besar dan mampu menampung beban berat, model Dump ini cocok bagi pelanggan yang membutuhkan truk angkutan batu bara (pertambangan), truk angkutan pasir, dan tanah. Model Mixer memiliki *flywheel PTO* yang berfungsi meneruskan tenaga mesin untuk memutar *mixer* (drum) sesuai untuk konstruksi jalan dan gedung yang dapat digunakan pada kondisi *on road* dan sedikit *off road* di sekitar area konstruksi.

Untuk merawat New Generation Ranger tidak perlu khawatir karena HMSI telah memberikan pelatihan kepada para mekanik di seluruh bengkel resmi Hino sehingga mereka akan siap membantu *customer* untuk perbaikan dan perawatan kendaraan Hino. Apabila dibutuhkan, HMSI juga siap membantu memberikan pelatihan kepada *customer* Hino mengenai cara perbaikan dan perawatan Hino New Generation Ranger. Sementara dalam hal suku cadang HMSI juga sudah mendistribusikannya ke seluruh Indonesia, di mana Hino memiliki satu *part center* di Jatake – Tangerang, empat *depo spare part* di Banjarmasin, Medan, Balikpapan, dan Surabaya untuk menjamin ketersediaan *spare part* lebih cepat.

Tractor Head FM 285 T/H 6X4 untuk keperluan tangki LPG

FM 285 JW 6X4 untuk penggunaan Flat Bed Crane

FM 350 T/H 6X4 untuk penggunaan Trailer Kontainer

HINO
500
HINO

TRUK KARGO SASIS PANJANG

Mitsubishi Fuso FM 517
versus
Hino FC 190 J

Memilih jenis truk yang sesuai dengan jenis muatan bukan perkara mudah. Pengusaha masih dipusingkan dengan trayek dan ongkos yang sesuai. Dalam edisi ini, *TruckMagz* mengulas truk sasis panjang yang umum digunakan untuk kargo. Memilih truk kargo yang tepat bisa menjadi lebih sulit daripada yang dipikirkan pengusaha. Tidak banyak model yang tersedia dan tidak banyak ulasan yang didedikasikan untuk menemukan kendaraan kargo yang tepat untuk kebutuhan bisnis. Pilihan sulit itu tentu didasarkan pada kapasitas *loading* dalam konfigurasi normal dilihat dari *wheelbase* ekstra-panjang yang cocok untuk pengiriman dalam perkotaan.

Mitsubishi Fuso FM 517 HL Long

Truk ini merupakan pengembangan salah satu varian Mitsubishi Fuso yang sudah ada sebelumnya. Ada peningkatan spesifikasi di antaranya kopling menjadi lebih besar, diameter 38 cm. Material *clutch* menggunakan bahan *woven* yang telah teruji kekuatannya, efisien dalam penggunaannya dan lebih ramah lingkungan.

Berikutnya gardan (*final gear*) dengan rasio yang lebih besar, yaitu 6.666, mampu menghasilkan kombinasi tenaga angkut yang sangat efisien, termasuk khususnya di daerah tanjakan.

Gardan berfungsi meneruskan putaran dari *propeller shaft* ke *rear axle* yang selanjutnya disalurkan ke roda. Performa kendaraan tidak ditentukan oleh *final gear ratio* saja tetapi juga dipengaruhi oleh besar kecilnya tenaga mesin dan torsi. Dengan begitu, truk lebih kuat di tanjakan meskipun dengan muatan yang lebih banyak.

Mitsubishi Fuso FM 517 HL Long 4x2 dapat digunakan untuk *box cargo* dan *wing box cargo*, *wooden cargo*/bak kayu, *flat bed cargo, carrier cargo*, dan kategori kargo lainnya.

Menurut Jalal (27), kepala distribusi perusahaan ekspedisi *general cargo* di Surabaya Selatan, Fuso tipe ini sesuai untuk dalam kota khusunya angkutan antarkota. "Klien kami memiliki gudang di beberapa tempat yang tersebar dengan muatan yang lebih banyak karena *wheelbase* yang panjang, kami hanya perlu satu trayek untuk mengangkut dua tujuan gudang. Kebetulan *packing* dari pabrik sudah menggunakan kardus. Penataan di dalam *wingbox* lebih efisien," paparnya.

Menurut Jalal, perihal mesin truk ini sesuai antara konsumsi dan tenaga yang dihasilkan. Tenaga angkut besar serta jarak tempuh sangat sesuai dengan performa mesin. Perusahaan memiliki dua unit FM 517 HL Long, keduanya dimodifikasi menjadi *wingbox cargo*. Karena termasuk spesifikasi baru, truk ini tidak rewel dalam masalah perawatan. "Sedikit saja ada masalah saya bawa ke bengkel perusahaan tetapi jika ada problem berat saya langsung ke *dealer*. Itu pun juga jarang karena tergantung gaya mengemudi dan muatan," paparnya.

Hino FC 190 J

Hino FC 190 J 4x2, hadir dengan mesin canggih *common rail* empat cylinder yang mempunyai tenaga 190 PS menghasilkan torsi yang besar, mampu menanjak lebih baik, dan juga kemampuan jalan lebih cepat yang dapat mencapai 112 km/jam. Dengan fuel consumption yang low cost sehingga operational cost lebih hemat. Truk ini cocok untuk muatan besar seperti *part* otomotif atau barang kebutuhan rumah tangga. Salah satu pengguna FC 190 J, Togar (34) sopir angkutan barang elektronik asal Jawa Tengah berpendapat mengenai performa mesin. Ukuran kabin yang kecil, mesin *common rail* memberikan performa yang menjanjikan untuk melesat cepat di jalan kota serta hemat BBM. "Karena mesin canggih, perusahaan rutin membawa truk ini untuk *service* ke *dealer.* Mekanik di kantor belum paham teknologi baru, kalau cuma perbaikan ringan bisa diatasi sendiri," jelasnya. Membawa barang elektronik menurut Togar, gampang-gampang susah karena memang rentan terhadap guncangan. Truk ini memiliki suspensi yang nyaman untuk jalan desa serta ukuran bodi yang sedikit kecil. "Paduan sempurna kecepatan dan bodi kecil membuatnya gesit, cocok untuk mengatasi *deadline* waktu yang mepet. Guncangan kecil tidak begitu terasa," terangnya sambil tersenyum.

Suroso (33), mekanik dari perusahaan Togar menambahkan bahwa mesin ini hemat BBM. Ia tidak pernah secara jelas melakukan tes tetapi dibanding kendaraan lain FC 190 J lebih efisien. "Lebih kurang 4-5 km/liter, pimpinan saya suka dengan spesifikasi yang hemat. Apalagi kabin lebih lega karena tempat tidur dipangkas, ruang bisa maksimal untuk karoseri," jelasnya. Mesin dengan *common rail* termasuk mesin baru.

Suroso menyarankan lebih baik membawa ke *dealer* resmi, karena tidak bisa sembarangan orang yang paham mesin ini. "*Dealer* punya alat untuk memeriksa mesin *common rail* dengan komputer, hasil akan muncul dalam bentuk data digital, dari situ bisa dilihat gangguan yang muncul dari mesin. Teknisi perusahaan tidak memiliki alat pendukung untuk *common rail,* serta kemampuan mekanik untuk mesin baru juga masih dasar," jelasnya.

SPESIFIKASI TRUK LONG CHASSIS (4X2)

Mitsubishi FN 517 HL Long	Spesifikasi	Hino FC 190 J
5,550 mm	Jarak Sumbu Roda	5320 mm
9,405mm	Panjang Keseluruhan	8980 mm
2,410mm	Lebar Keseluruhan	2175 mm
2,710mm	Tinggi Keseluruhan	2485 mm
1,885mm	Jarak roda depan	1800 mm
1,815mm	Jarak roda belakang	w1600 mm
1,245mm	Over Hang Depan	1145 mm
2,530mm	Over Hang Belakang	2515 mm
4850 kg	Berat termasuk kabin	3315 kg
14030 kg	G.C.W	10400 kg
6D16-3AT2	Model Mesin	J05E-UP
Mesin diesel 4 Langkah, pendingin air, injeksi langsung dengan Turbo Intercooler	Tipe mesin	Mesin Diesel 4 Langkah Segaris, Common Rail, Turbo Charge Intercooler
220/2800	Tenaga maksimum (ps/rpm)	190/2500
65/1400	Torsi maksimum (kgm/rpm)	56/1850
37.5	Daya tanjak (%)	40.9
6 segaris	Jumlah silinder	4
118 x 115	Diameter x langkah piston (mm)	112 x 130
7545	Isi silinder	5123
M8S6	Model transmisi	LX06S
7814	Gigi ke 1	6098
4506	Gigi ke 2	3858
2690	Gigi ke 3	2340
1621	Gigi ke 4	1422
1000	Gigi ke 5	1000
0894	Gigi ke 6	0744
6849	Mundur	5672
Laminated leaf springs dengan shock absorbers	Suspensi depan	Rigid Axle dengan Leaf Spring Semi Elliptical; dilengkapi single acting shock absorber
Inverted & Laminated Leaf Spring with Trunnion Base & Radius Rods	Suspensi belakang	Rigid Axle dengan Leaf Spring Semi Elliptical
Reverse Elliot "I" Beam type	Axle Depan	Reverse Elliot, I-Section Beam
Full floating type, single reduction, hypoid gear	Axle belakang	Full Floating Type Hypoid Gear
10.00-20-16PR	Ban	8,25 - 16 - 14PR
7.00 x 20 -162 - 12t, 8 stud	Roda	16 x 6,0GS - 135
200 liter	Kapasitas bahan bakar	200 liter
Ball Nut dengan integral type, power steering, Tilt & Telescopic Steering	Tipe kemudi	Integral Power Steering
9,7 m	Radius putar minimun	8.2 m

TEKNIK PRAKTIS PENGAMANAN MUATAN BARANG

Teks: Sigit Andriyono

Foto: Bayu Yoga Dinata

Prosedur pengamanan khususya kemasan muatan harus atas kesadaran dari perusahaan, sebab muatan apa pun memiliki nilai keamanan tersendiri.

Salah satu tanggung jawab utama yang dihadapi perusahaan transportasi mana pun adalah memastikan muatan sampai kepada pembeli dan dalam kondisi sempurna. Kuncinya adalah mengamankan muatan dengan cara yang tepat. Ada sejumlah besar pilihan teknik pengamanan sederhana hingga ke tingkat rumit.

Fungsi pengamanan pada dasarnya melindungi isi dari pengaruh lingkungan termasuk dalam kerugian, kerusakan, dan pencurian. Fungsi pelindung ini dimaksudkan untuk memastikan retensi penuh nilai kegunaan barang. Selain itu, kemasan muatan juga harus mampu menahan tekanan kekuatan statis dan dinamis yang berbeda selama perjalanan. Bentuk pengamanan barang juga harus bisa memberikan perlindungan dari kondisi yang dipengaruhi iklim, seperti suhu, kelembaban, curah hujan, dan radiasi matahari.

Menurut Septantya Asmoro, A.Td., M.Si. Kasi Fasilitas Operasional Bidang Pengendalian dan Operasional Dishub LLAJ Jatim, pengamanan muatan barang sudah ada sejak lama dan juga sudah disosialisasikan kepada masyarakat agar meminimalisasi risiko kecelakaan. Praktik di lapangan masih banyak pengusaha yang memuat barang dengan pengamanan seadanya. Dalam penjelasannya, Asmoro menyinggung bahwa salah satu faktor penyebab kecelakaan adalah kurangnya pengetahuan mengenai bagaimana mengamankan muatan.

SYARAT UMUM PENGAMANAN MUATAN

- **Pengendalian muatan total terdiri dari gabungan:**

- Mengikat muatan secara aman terhadap tempat sangkutan tali pengikat yang
dipasang pada sasis kendaraan, termasuk *cross bearer*, penopang, dan lain-lain.

- Menyusun muatan termasuk alas muatan, dinding pemisah, klep, balok melintang, balok penyangga secara aman dipasang pada kendaraan.

- Mempertimbangkan pergeseran bak terbuka. Ini bisa terjadi antara muatan dan kendaraan yang menggu-

nakan kain di samping, misalnya *curtain-siders,* biasanya akan memerlukan pengendalian internal tambahan.

- Muatan harus dipak dengan erat sebelum dilakukan kontrol. Barang harus disusun sehingga tidak ada bagian yang bisa secara tidak sengaja terlepas oleh getaran atau guncangan jalan saat kendaraan bergerak.

- Pengekangan harus diatur sehingga kegagalan atau kekenduran satu komponen tidak membuat sistem lainnya menjadi tidak efektif.

- Selalu memeriksa muatan dalam keadaan terkunci dan mekanisme penguncian dalam kondisi bagus. Muatan harus diperiksa demi keamanan dan diikat dengan ketegangan cukup setelah kendaraan berjalan beberapa mil dan kembali diperiksa sewaktu-waktu selama perjalanan. Kondisi cuaca bisa memengaruhi ketegangan pengikatan, yang mungkin menyebabkan kurangnya keamanan dan kerusakan terhadap muatan jika tidak kembali diatur tegangan dengan tepat.

BEBERAPA POIN YANG HARUS DIPERIKSA SAAT KONTROL MUATAN

A. TALI PENGIKAT

1. Tali dan peralatan pengikat (tali, *webbing*, rantai, kabel, dan klem) harus dalam kondisi bagus dan bisa menahan daya angin. Untuk menghindari perpindahan muatan, tali harus ditegangkan secara benar dengan menggunakan peralatan penentu tegangan. Jangan menegangkan ikatan dengan menggunakan pengungkit.

2. Tali pengikat memberi penahan ke depan sedekat mungkin ke arah horisontal dan jangan melebihi sudut 60 derajat. Hal ini diperlukan untuk menahan pergeseran muatan yang meningkat secara tajam karena tali mendekati posisi vertikal.

3. Bila tali pada sudut 60 derajat, total daya pengikatan yang diperlukan utk mencegah massa bergerak maju adalah 2x massa muatan, jika tidak ada alat lain utk menahan dan 1x massa muatan ke samping/ke belakang.

4. Harus ada sedikitnya satu tali pengikat setiap 1,5 meter sepanjang muatan.

5. Tali pengikat harus terlindungi dari abrasi dan potongan dengan menggunakan pelindung sudut.

6. Muatan yang ditempatkan ke satu sisi kendaraan, jika pengendalian melewatinya, akan membutuhkan pengekangan lebih panjang dibandingkan jika muatan mencuat di bagian tengah. Ini berarti bahwa sekalipun penahan awalnya erat, setiap pergerakan mengimbangi muatan menuju bagian tengah *platform* bodi kendaraan akan mengakibatkan kehilangan tegangan yang mengakibatkan muatan tidak aman. Jika perlu menaruh muatan di tengah, lakukan pengekangan di bagian sisi muatan atau membujur.

B. MEMASANG TERPAL

1. Setelah menutup dan pengikatan, pastikan semua ujung tali telah diikat, dan lampu, reflektor, nomor pelat dan tanda-tanda di bagian belakang tidak terhalang oleh bagian terpal.

2. Bilamana lebih dari satu terpal, kain yang dibutuhkan untuk menutup dan melindungi muatan, kain paling belakang ditempatkan lebih dulu. Ini untuk memastikan penempatan terpal tersebut memungkinkan angin dan hujan masuk di antara kain dari depan. Prinsip yang sama harus dilakukan untuk melipat di bagian depan, di samping kendaraan sehingga tekanan angin akan cenderung menutup setiap celah.

3. Setelah penempatan kain terpal di muatan, pastikan semua bagian tertutup dan kain tersebut seimbang di setiap sisi, lakukan hal yang sama terhadap bagian depan kain belakang dan bagian belakang kain depan.

Kemasan muatan harus mampu menahan tekanan kekuatan statis dan dinamis yang berbeda selama perjalanan.

Jangan terlalu erat atau kain tertarik sehingga muatan terlihat di bagian depan atau belakang.

4. Meskipun tidak ada kain yang tersingkap atau robek, yang mungkin menyebabkan bahaya bagi pengguna jalan lainnya ketika kendaraan melaju, harus diperhatikan untuk menghindari agar tidak mengenai orang di sekitar ketika melemparkan tali di atas muatan untuk operasi yang aman.

5. Tahap berikutnya adalah mengamankan bagian depan kain terpal. Langkah pertama, tarik bagian kain yang berlebih dari samping dan lipat rapi di depan. Langkah kedua, tarik turun lipatan kain yang tersisa untuk membentuk bagian depan yang lebar dan datar.

6. Setelah kain bagian depan aman, amankan bagian samping kain bagian belakang ke sudut paling belakang.

7. Bagian belakang muatan harus ditutup terpal & dilipat.

C. JARING *(Netting)*

1. Jaring dan perlengkapan tambahannya (tali pengikat, *borderope*, dan *hook*) harus dalam kondisi yang baik.

2. Jaring harus dipasang dengan tegangan yang tepat dengan menggunakan alat penentu tegangan yang ditentukan oleh pabrik. Jangan melebihkan tegangan sebuah jaring dengan menggunakan pengungkit atau peralatan yang tidak sah lainnya.

3. Ukuran jaring kawat baja las harus selalu kurang dari barang paling kecil yang akan dipertahankan jaring; kecuali jaring-jaring yang digunakan untuk mempertahankan muatan besar, karena ini tidak dalam kondisi pemuatan yang sama.

4. Pastikan perlindungan terhadap abrasi dan potongan *corner* diberi *protective sleeves*.

D. PENYANGGA *(Blocking)*

Penyangga bisa digunakan untuk mencegah masing-masing barang dalam bak muatan bergerak secara horisontal. Fungsi penyangga harus dipastikan bahwa peralatan tersebut cukup kokoh dan cukup aman bagi *platform* kendaraan.

E. PENGEPAKAN

1. Lebih baik bagi semua unit-unit individual atau paket yang terdiri dari muatan kecil dipak bersama-sama sebelum diikat dengan tali. Jika tidak memungkinkan maka beberapa bentuk pengepakan yang lebih dikenal dengan *dunnage* harus digunakan untuk mengisi setiap celah yang ada antara bagian-bagian muatan.

2. Penggunaan *loose dunnage* antara muatan & *platform* hrs dihindari, namun itu bisa digunakan utk perkara mendadak guna mencegah pergerakan dlm perjalanan.

3. Perhatian harus diberikan agar muatan tidak rusak dengan menggunakan *dunnage* yang presisi, oleh karena itu jenis muatan yang diangkut akan menentukan pilihan bahan. Sejumlah bahan cocok digunakan sebagai *dunnage*, yang paling lazim adalah papan, kardus yang bisa dilipat, *hardboard*, dan kantung udara. Pengepakan dengan kayu harus sama ketebalannya dan memungkinan lebar maksimum. Lebar minimum, harus dua kali ketebalan dan selalu lebih baik menggunakan hanya satu lapis.

F. PERGESEKAN *(Friction)*

1. Pergesekan antara muatan dan *platform* tidak harus diperhitungkan ketika mengalkulasikan daya ikat.

2. Permukaan *platform* yang licin selalu berbahaya. Untuk memperoleh keuntungan maksimum dari pergesekan adalah mempertahankan kedua dasar permukaan muatan dan *platform* harus bersih, kering, dan sebebas mungkin dari minyak.

G. PENGGUNAAN TITIK IKAT

1. Tali pengikat yang digunakan untuk menahan muatan harus selalu diikatkan pada *anchorage point* yang memiliki kekuataan untuk menyangga pemuatan. Setiap sistem penahanan hanya sekuat komponen terlemahnya.

2. *Anchorage point* dgn berbahan kayu, tdk mungkin cukup kuat untuk memberikan penahan pada muatan logam.

3. *Rope hook* harus digunakan untuk mengikat untuk muatan ringan. *Rope hook* tidak boleh digunakan sebagai pengganti *anchorage point*.

4. Angka kapasitas muatan jangan sampai melebihi limit yang tertera pada perangkat.

Sebagai penutup, Asmoro mengingatkan prosedur pengamanan seperti ini harus atas kesadaran dari perusahaan, bahwa muatan apa pun memiliki nilai keamanan tersendiri. Pihak berwenang hanya hadir sebagai pengawas. Bentuk kecelakaan di jalan akan merugikan semua pihak, baik itu pemilik barang, jasa pengangkutan, dan pengguna jalan yang lain.

ADAKAH ATURAN STANDARDISASI KEAMANAN BAN?

Apakah ada sebuah aturan tentang standardisasi keamanan ban di Indonesia dan luar negeri?

Didik Supriyatno, Surabaya

Bambang Widjanarko
Tire Advisor
Pirelli & Double Coin Tbr

Melanggar aturan bagi sebagian orang mungkin sudah merupakan hal yang biasa, namun jangan coba-coba untuk melanggar standardisasi keamanan ban karena bisa berakibat fatal bagi keselamatan jiwa semua pengguna jalan. Ban merupakan salah satu bagian yang vital dalam sebuah kendaraan. Banyak sekali kecelakaan yang diakibatkan pemakaian ban dengan spesifikasi yang tidak benar dan kondisi yang tidak layak, seperti kendaraan mengalami selip, kendaraan sulit dikendalikan (*oversteer* atau *understeer*) atau ban meledak.

Setiap kali seseorang membeli kendaraan baru, pabrikan selalu menyertakan buku petunjuk atau *manual book*. Di dalam *manual book* dijelaskan data teknis tentang kendaraan tersebut termasuk ukuran ban yang direkomendasikan pabrik. Dalam menentukan ukuran ban, pabrikan kendaraan selalu berkonsultasi dengan pabrikan ban agar ban yang digunakan sesuai dengan spesifikasi mobil yang diproduksi.

Pabrikan ban selalu mencantumkan standardisasi pemakaian ban pada dinding samping tiap-tiap ban, seperti ukuran ban, jenis ban, standar tekanan angin, daya angkut (*load index*), indikator kecepatan (*speed symbol*), karakter *compound*, tahun pembuatan, sertifikasi dan tujuan pemakaian (segmentasi).

Pemilihan ukuran ban yang sesuai dengan spesifikasi kendaraan merupakan hal yang sangat penting, karena pemakaian ban dengan ukuran yang tidak tepat sangat berpengaruh pada keselamatan dan kenyamanan pengguna kendaraan. Ukuran ban tidak dapat sembarangan diubah tanpa memperhatikan standardisasi keamanan.

Ukuran ban sebenarnya bukan merupakan hal yang mutlak tidak dapat diubah. Ukuran ban dapat diubah selama masih berada dalam koridor standar *equivalent sizes*. Sebagai contoh, ukuran ban 10.00 R 20 (100's Series) dapat digantikan dengan ban ukuran 11 R 22.5 (90's Series) atau dapat juga digantikan dengan ban ukuran 295/80 R 22.5 (80's Series). Jika perubahan ukuran ban keluar dari *equivalent sizes*, risiko terkecil yang bakal diterima adalah *speedometer error* karena putaran rodanya menjadi lebih kecil atau lebih besar daripada yang seharusnya.

Penggantian ukuran ban bertujuan untuk mengadaptasi daya angkut (tonase). Sedangkan penggantian *pattern* bertujuan untuk mengadaptasi kondisi medan jalan dan cuaca (tol, jalan provinsi, jalan perkotaan, tanah, berbatu, berlumpur atau bersalju).

Pabrikan juga membuat indikator batas maksimal pemakaian ban yang disebut TWI (*tread wear indicator*) berupa tonjolan-

tonjolan dalam cerukan alur telapak ban dengan tujuan agar pemakaian ban tidak melewati batas TWI tersebut.

Hal-hal tersebut merupakan standardisasi keamanan ban yang dibuat oleh pabrik yang sebenarnya harus dipahami oleh pengguna. Standardisasi ban ini berlaku sama di negara mana pun di seluruh dunia. Yang berbeda adalah moralitas orangnya (penggunanya).

Di negara negara maju, keselamatan dalam berkendara dianggap sebagai hal yang sangat penting. Kesadaran masyarakatnya untuk mematuhi aturan sangat tinggi. Mereka menyadari betul bahwa aturan terutama standardisasi keamanan dibuat demi keselamatan orang banyak. Hal ini yang kurang disadari di beberapa negara berkembang, termasuk Indonesia. Di Indonesia, penegakan aturan oleh aparat terhadap para pelanggar, tak ubahnya bagaikan kucing dan tikus. Di saat aparatnya (ibarat kucing) mengawasi dengan tegas, pelanggarnya (ibarat tikus) takut melakukan pelanggaran. Namun di saat aparatnya lengah, pelanggarnya pun akan berani melakukan pelanggaran.

Di negara-negara maju seperti di Amerika dan Eropa, yang semua kendaraannya sudah diasuransikan, untuk mengubah atau memodifikasi setiap bagian kendaraan termasuk ukuran ban yang digunakan, pemilik harus mendapatkan rekomendasi dari polisi, asuransi dan lembaga penguji kendaraan (KIR).

Di Indonesia, jangankan melalui rekomendasi lembaga terkait, sampai dengan perubahan bentuk (misalnya, pemanjangan/pemendekan *chassis*) dilakukan tanpa melalui perhitungan rumus geometri yang benar. Kebanyakan berdasarkan kira-kira saja. Maka tronton asli buatan pabrik apabila dibandingkan dengan tronton hasil modifikasi sendiri, pemakaian bannya pasti akan lebih awet tronton asli buatan pabrik.

Walaupun aturan standardisasi keamanan kendaraan sudah ditentukan oleh pabrikan sesuai spesifikasi, harus ada lembaga pengawas yang kredibel yang bertanggung jawab memastikan bahwa aturan standardisasi tersebut dilaksanakan secara benar. Seperti contohnya TÜV di Jerman, Department of Transportation (DOT) di Amerika Serikat dan juga DLLAJR di Indonesia. Obyektivitas lembaga pengawas harus dijaga agar tidak terjadi tebang pilih, semua harus diperlakukan sama di muka hukum. Hal ini harus dilakukan karena sebuah pelanggaran yang dilakukan secara terus-menerus dan sudah menjadi kebiasaan, akhirnya sering dianggap sebagai suatu kebenaran.

Agar masyarakat lebih memperhatikan faktor keselamatan dan keamanan, diperlukan peran media untuk ikut mengedukasi masyarakat dengan pemberitaaan yang lebih bersifat teknis ketimbang bombastis.

817
MASUK

Fajar Irohman
Supervisor Engineering
PT Antika Raya

TRUCK CRANE TELESCOPIC

JANGKAU JARAK LEBIH JAUH

Teks: Abdul Wachid Foto : Giovanni Versandi

Pada industri pertambangan, konstruksi, minyak dan gas sangatlah membutuhkan dukungan operasional berupa alat berat dan moda transportasi untuk memindahkan barang. *Forklift* menjadi salah satu alat berat yang sering digunakan untuk mengangkat dan memindahkan barang dengan mudah. Namun penggunaan *forklift* saat ini mulai ditinggalkan oleh perusahaan yang membutuhkan efisiensi lebih terutama untuk daya angkut sekaligus kapasitas muatan.

Penggabungan dua kegunaan, yakni mengangkat dan memindahkan barang dengan muatan lebih banyak diperoleh dengan menggunakan *truck crane telescopic*. Alat berat satu ini sekarang sangat populer di kalangan pebisnis pertambangan, konstruksi serta sektor minyak dan gas.

Di kawasan pertambangan, *truck crane telescopic* berguna dalam kegiatan-kegiatan memindahkan barang dan pemeliharaan. Sedangkan pada sektor konstruksi, moda transportasi kombinasi truk dan *crane* ini paling sering digunakan pada pembangunan infrastruktur gedung dan jalan. Sedangkan pada industri minyak dan gas, alat berat ini digunakan untuk dukungan operasional, transportasi pipa-pipa, pemeliharaan dan fasilitas-fasilitas pendukung.

"Baik di kawasan pertambangan atau perkotaan *truck crane telescopic* tergolong fleksibel dalam penggunaannya. Apalagi dengan adanya teleskopik sebuah fitur tambahan yang

membantu *crane* dapat menjangkau jarak lebih jauh," kata Fajar Irohman, *Supervisor Engineering* PT Antika Raya. Pada *truck crane telescopic* terdapat tiga stik berupa tabung dalam teleskopik yang mampu menjangkau radius hingga 16,4 meter.Teleskopik awal hanya mengangkat satu arah dan tidak memutar. Namun, beberapa produsen telah merancang teleskopik yang mampu berputar 360 derajat melalui meja putar mesin.

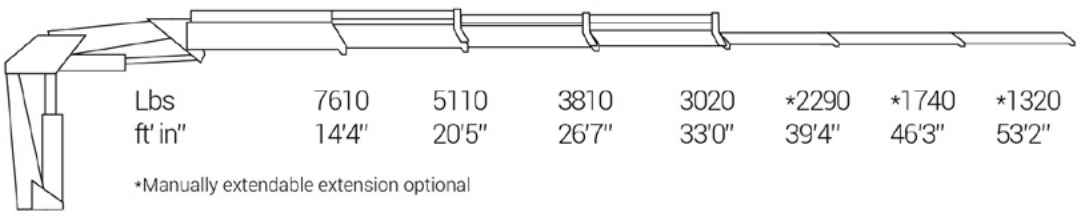
Sebuah teleskopik memiliki ledakan yang terdiri dari sejumlah tabung dipasang satu di dalam yang lain. Mekanisme kerjanya ditunjang mesin hidrolik yang berfungsi untuk menambah atau mengurangi total panjang *boom*. Jenis *booming* sering digunakan untuk proyek-proyek konstruksi jangka pendek, pekerjaan penyelamatan, mengangkat kapal masuk dan keluar dari air dan lain-lain.

Daya angkut *crane* menyesuaikan jangkauan teleskopik. Semakin pendek jangkauan, semakin rendah daya angkutnya. Untuk radius dua meter, *truck crane telescopic* mampu mengangkut beban seberat 6,8 ton. Dalam memuat beban *crane* membutuhkan kawat *selling* yang dikaitkan pada barang dan *crane* itu sendiri. Untuk membantu menahan beban, alat berat ini dilengkapi *landing jack* yang berfungsi sebagai tumpuan sekaligus penahan beban. Keberadaan *landing jack* membantu agar beban tidak terpusat pada sasis dan ban.

Sementara untuk pemilihan truk yang digunakan, menurut Fajar, tidak ada spefikasi khusus. Sebab dalam peletakan *crane* tidak mengharuskan mekanik memodifikasi truk secara drastis. Peletakkan cukup dipasang di atas badan truk cukup dengan penambahan komponen penguat *crane* tersebut.

Spesifikasi Crane Telescopic

SPECIFICATION 817 - 3S



Lbs	7610	5110	3810	3020	*2290	*1740	*1320
ft' in"	14'4"	20'5"	26'7"	33'0"	39'4"	46'3"	53'2"

*Manually extendable extension optional

Crane Weight	Horizontal Reach	Vertical Reach	Slewing Angle
5720 lbs	33' 0"	45' 3"	397 degrees

Working Pressure	Pump Capacity	Oil Tank Capacity	Stabilizer
4496 psi	8.5 gpm	34.3 gallons	manual down & out to 18'1"

Perencanaan *Layout Warehouse*

Teks: Abdul Wachid | Foto: Dok. Pribadi

Bisnis pergudangan saat ini mulai diminati perusahaan properti seiring kebutuhan akan pergudangan mulai tumbuh sejalan dengan tumbuhnya industri. Salah satu faktor tumbuhnya bisnis pergudangan karena saat ini barang yang disimpan perusahaan makin lama bukan makin sedikit tapi makin banyak dan saat ini dalam gudang juga membutuhkan sistem yang baik dan terkontrol. Saat ini banyak perusahaan yang mulai sadar, barang yang disimpan di gudang adalah aset bukan barang yang bisa diabaikan seperti pada tahun 1980-an.

"Pengembang properti seperti Marunda Center, BizPark dari Ciputra dan Taman Tekno dari Sinar Mas Land mampu membaca prospek bisnis pergudangan yang tumbuh sekitar 5%-10% per tahun," jelas Budi Setiawan, Trainer & Senior Consultant Supply Chain Indonesia.

Berdasarkan pengamatan Budi, pihak pengguna gudang, baik itu investor dan penyewa perbandingannya hampir 50:50, di samping itu pengembang juga menyediakan lahan yang kosong. Pada tahap awal lebih banyak pengguna cenderung untuk menyewa dibandingkan membeli karena memperhitungkan nilai investasi yang dikeluarkan di awal dan masalah kestabilan penggunaan gudang tersebut dengan melihat pertumbuhan dan perkembangan perusahaan.

Permintaan pergudangan tinggi jika tren permintaan barang meningkat atau persiapan menghadapi momen yang besar seperti lebaran. Pada momen sebelum lebaran banyak industri yang menyiapkan barangnya dua hingga tiga kali lipat daripada kondisi normal sehingga mereka membutuhkan tempat penyimpanan yang lebih besar.

Budi memprediksi bisnis pergudangan ke depan akan tumbuh dan meningkat. Hal itu bisa terjadi sepanjang lokasi, sarana, fasilitas, dan akses ke dan dari gudang tersebut.

Budi Setiawan
Trainer & Senior Consultant at
Supply Chain Indonesia

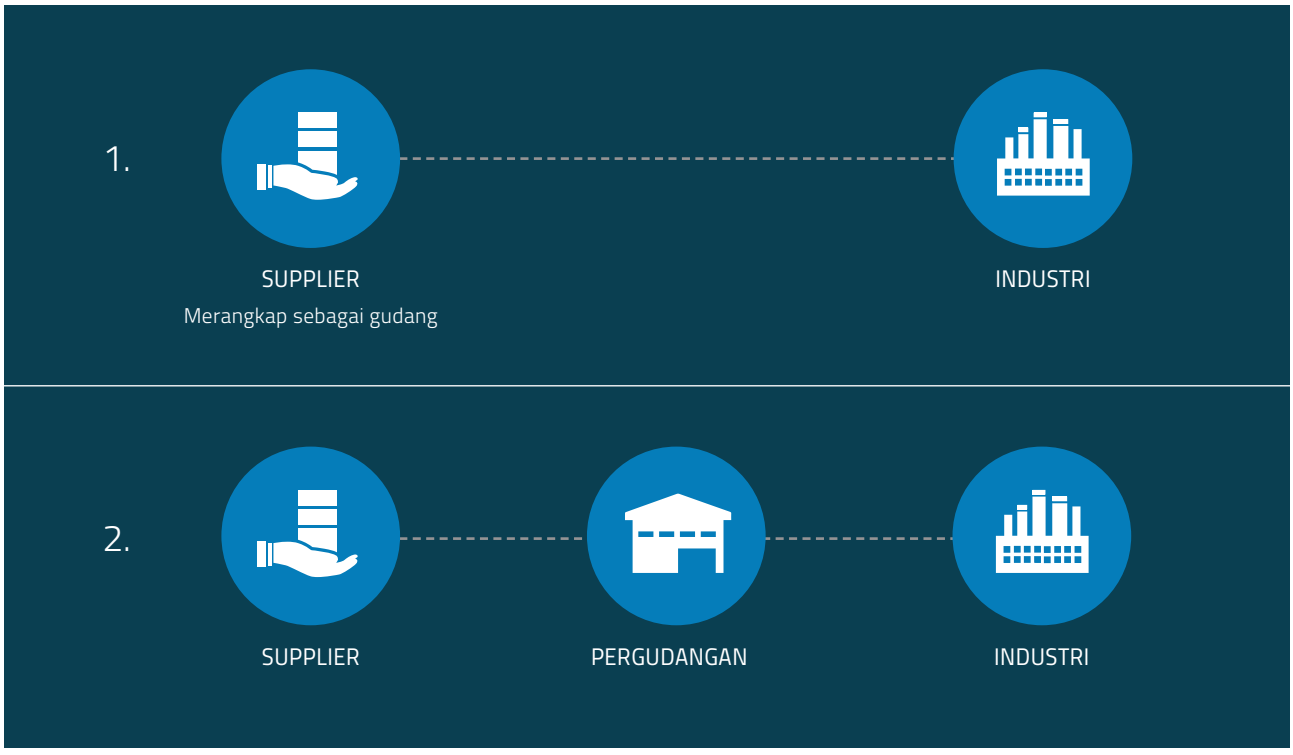
Lokasi pergudangan yang strategis seperti dekat kawasan industri, pusat bisnis, pusat komersial atau pusat distribusi seperti yang sekarang ada, yaitu di dekat bandara maupun pelabuhan. Hal itu ditunjukkan dengan pertumbuhan industri atau adanya kawasan industri. Idealnya, di kawasan industri terdapat juga kawasan pergudangan atau *logistics center*. Hal itu akan sangat baik lagi karena jika industri tidak memiliki gudang, itu akan lebih efisien dan gudang dari industri tersebut di kelola terpisah atau di kelola oleh pihak lain. "Dengan rencana pemerintah mengembangkan tol laut dan membangun dermaga atau pelabuhan baru, pasti di situ juga akan butuh pergudangan baik yang merupakan pergudangan terbuka maupun tertutup," jelas Budi.

Peran Gudang

Jika dicermati dalam bisnis proses dengan lebih mendalam, sebenarnya awal semua bisnis produksi berawal dari gudang. Hal itu disebabkan barang yang sedang diproses atau akan dikirim berada di gudang kecuali industri yang operasionalnya minim menggunakan gudang sebagai tempat penyimpanan. Oleh sebab itu, kontribusi pergudangan dalam proses bisnis sebuah industri cukup besar. Apalagi jika industri tersebut telah memisahkan bisnis proses pergudangan yang sebelumnya menyatu.

Proses gudang yang terpisah akan lebih mudah dalam melakukan pengontrolan, perbaikan, dan pembenahan serta mengukur kinerja masing-masing. Bentuk kontribusi dari sektor pergudangan adalah melalui peningkatan kinerja industri dan pengelolaan aset yang lebih terukur. Contoh bentuk kontribusi yang terimplementasi dan berhubungan dengan kinerja dari dukungan pergudangan salah satunya adalah dengan JIT (*Just in Time*).

Pada JIT, industri tidak akan menyimpan barang banyak di lokasi industrinya dan barang tersebut berada di tempat lain. Oleh karena itu, implementasi yang paling baik adalah jika ada pergudangan di lokasi kawasan industri. Gambaran umumnya adalah sebagai berikut.



Beberapa perusahaan memilih gudang dengan mempertimbangkan sisi efisiensi keuangan perusahaan, karena hal ini relatif, maka salah satu contoh langkah yang ditempuh adalah membandingkan biaya dari factor lokasi dan biaya penyimpanan barang. Seperti lokasi dekat dengan industri, tapi kapasitas penyimpanan sedikit. Kedua, lokasi dekat dengan industri dan mampu menyimpan dengan kapasitas banyak tapi akses jalannya macet. Pilihan terakhir, lokasi jauh dengan industri, tapi kapasitas penyimpanan banyak dan jalan lancar. Dari hal tersebut dilihat biaya yang paling optimal itu yang dipilih.

Dengan demikian perusahaan yang akan menggunakaan gudang harus memiliki perencanaan *layout warehouse*. *Layout warehouse* itu sangat penting sebelum perusahaan menggunakan gudang tersebut, maka perlu direncanakan. Bagi perusahaan yang memiliki *layout warehouse* kinerja perusahaan dan kinerja gudang akan lebih baik.

Detailnya perusahaan akan memperoleh keuntungan sebagai berikut:

- Perusahaan akan mengetahui kapasitas maksimal dan minimal dari gudang tersebut.
- Perusahaan akan lebih mudah untuk mengetahui di mana lokasi penyimpanan barang.
- Jalur keluar masuk, bongkar muat, *picking, handling* dll. bisa teratur.
- Penyimpanan barang bisa lebih aman.

"Prinsip sederhana dari pergudangan adalah menerima, menyimpan, mencari dan menyerahkan barang dengan cepat, tepat dan aman serta didukung oleh data yang akurat," tutup Budi.

Perencanaan *Layout Warehouse*

Sebagai tempat penyimpanan perlu dilakukan penataan yang baik agar barang-barang yang disimpan di dalam gudang dengan pertimbangan sebagai berikut:

1. Aman

Barang-barang yang disimpan di dalam gudang haruslah aman dari kehilangan maupun kerusakan. Kerusakan dalam hal ini dapat disebabkan oleh bermacam-macam antara lain; serangga, kontaminasi dari produk lain, cuaca, pencurian, proses pergudangan, maupun fasilitas yang dipergunakan.

2. Mudah Dicari

Sebaiknya dalam kemudahan mencari itu kita memiliki standar atau ukuran waktu pencarian. Misalnya; 10 detik untuk mencari barang yang kita simpan akan tetapi jika kita mencari barang tersebut lebih dari 10 detik berarti kita harus memperbaiki penyimpanannya.

3. Mudah Dijangkau

Pengertian mudah di jangkau adalah pada saat kita akan menuju lokasi penyimpanan kita mudah melewatinya baik dengan sarana yang digunakan maupun tanpa sarana. Disamping itu pada saat kita akan mengambil barang yang kita simpan kita juga mudah untuk menjangkaunya sehingga kita mudah untuk meraih barang yang akan kita ambil.

4. Mudah Diambil

Terkadang dalam menyimpan barang, kita mudah meletakan barang tersebut di lokasi penyimpanan akan tetapi pada saat kita mengambil kita mengalami kesulitan. Kesulitan tersebut bisa disebabkan karena jauhnya jarak penyimpanan barang, atau barang terhalang dengan barang yang lain sehingga kita harus mengambil barang yang lain atau sarana yang kita gunakan tidak bisa untukmengambilbarangtersebut.

HAL-HAL YANG PERLU DIPERHATIKAN DALAM

MENENTUKAN TATAK LETAK GUDANG

LUAS GUDANG

Luas gudang merupakan prioritas utama yang perlu dipertimbangkan khususnya kalau kita sudah memiliki ruangan yang dipergunakan untuk gudang. Dalam luas gudang yang mempengaruhi dalam tata tetak gudang adalah bentuk dari luas gudang. Bentuk area gudang yang paling mudah adalah yang berbentuk segi empat atau empat persegi panjang.

TINGGI GUDANG

Tinggi gudang mempengaruhi dalam kita merencanakan tata letak gudang. Hal yang perlu diperhatikan dalam tinggi gudang adalah jarak antara tempat paling tinggi penyimpanan dengan atap gudang karena akan berpengaruh pada keamanan barang dari panas, hujan, maupun pencahayaan.

KEBUTUHAN AREA

Dalam perencanaan tata letak gudang, perlu diperhitungkan kebutuhan area. Kebutuhan area tersebut tergantung pada proses yang akan dilakukan di gudang. Area-area yang perlu diperhitungkan adalah: parkir kendaraan bongkar dan muat, pintu keluar masuk barang, penerimaan, penyimpanan sementara setelah bongkar dan sebelum barang disimpan, penyimpanan, koridor untuk moving sarana dan fasilitas gudang, penyiapan muat, dan kantor.

BARANG YANG DISIMPAN

Dalam perencanaan tata letak gudang barang yang disimpan sangat berpengaruh dan bisa menjadi prioritas utama apabila kita akan membuat gudang baru. Jadi berbeda dengan apabila kita sudah memiliki gudang. Dalam tata letak gudang, hal-hal yang perlu dipertimbangkan terkait dengan barang yang disimpan adalah jenis, bentuk, ukuran/dimensi, berat, kemasan, sifat dan cara penanganan, frekuensi keluar masuk barang, dan jumlah.

SARANA & FASILITAS GUDANG

Dalam tata letak gudang sarana dan fasilitas gudang juga harus dipertimbangkan. Pengaruh sarana dan fasilitas gudang dalam perencanaan tata letak gudang adalah ukuran dan dimensinya. Ukuran dan dimensi tersebut akan mempengaruhi jumlah ruang penyimpanan dan jumlah barang yang disimpan. Sarana dan fasilitas gudang yang perludipertimbangkan adalah: sarana penyimpanan barang, antara lain palet, rak, dan lain-lain, serta fasilitasgudang yang perlu diperhitungkan, antara lain kantor, pencahayaan, sikulasi udara, handlift, forklift, dan lain-lain.

LOKASI GUDANG

Lokasi gudang perlu diperhitungkan karena akan menentukan titik keluar masuk barang yang menyebabkan pengaruh pada perencanaan tata letak gudang.

KAMAR BAN INDONESIA:

WUJUDKAN INDUSTRI BERBASIS LOKAL

Teks: Abdul Wachid
Foto: Dokumentasi Kamar Ban Indonesia

Baharuddin Salim, Ketua Kamar Ban Indonesia

Meski baru beberapa bulan berdiri, Kabin telah memiliki banyak anggota yang tersebar di berbagai daerah di Indonesia.

Ban merupakan bagian komponen penting dari semua jenis kendaraan bermotor, tak terkecuali truk. Bagi perusahaan angkutan barang ban merupakan biaya kedua tertinggi setelah bahan bakar minyak. Meski biaya tertinggi kedua, komponen BBM masih dapat diprediksi biaya kebutuhannya melalui jarak tempuh. Sedangkan pengeluaran ban tanpa perawatan dan manajemen yang baik, biayanya sulit diprediksi.

Tidak efisiennya pengeluaran komponen ban oleh pengusaha turut membuat tingkat konsumsi ban menjadi tinggi, terlebih saat ini geliat bisnis angkutan barang cukup tinggi. Permintaan penggunaan ban yang marak melahirkan pelaku bisnis baru mulai produsen lokal, importir, distributor hingga penjualan dalam skala kecil. Tepat pada Oktober 2014 menjadi bukti bahwa industri ban sedang naik daun, sebab saat itu dibentuk wadah pelaku bisnis ban bernama Kamar Ban Indonesia (Kabin).

Salah satu inisiator pendiri Kabin, Baharuddin Salim mengaku, latar belakang berdirinya organisasi tersebut berawal dari tingginya minat bisnis dan kebutuhan ban di Indonesia. Seiring waktu, Kabin tumbuh bertahap dari kelompok kecil yang memiliki minat dan visi yang sama di bidang industri ban. Makin bertambahnya anggota dan atas kesepakatan bersama turut mendasari organisasi yang diresmikan di daerah Jawa Barat tersebut.

"Mulanya hanya kelompok kecil. Seiring bertambahnya anggota, kami membentuk wadah khusus berbadan hukum. Tujuannya, saling berbagi pengetahuan tentang ban, baik ban impor, lokal, dan ban vulkanisir termasuk berbagi ilmu mengenai Tyre

Latar belakang berdirinya Kamar Ban Indonesia berawal dari tingginya minat bisnis dan kebutuhan ban di Indonesia.

Management System untuk semua jenis ban, mulai dari angkutan logistik, perkebunan, industrial sampai dengan pertambangan," papar Bahar.

Meski baru empat bulan berdiri, Kabin telah memiliki banyak anggota yang tersebar di berbagai daerah. Mulai dari Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Makassar hingga Timika Papua sudah memiliki perwakilan. Dalam kegiatannya, wadah yang bertempat di Jakarta ini memiliki banyak kegiatan baik rutin maupun nonrutin. Kegiatan rutin yang biasa dilakukan seperti pertemuan bulanan dan tahunan, kunjungan antarwilayah, bakti sosial, dan lomba.

Kabin juga memiliki minat dengan kompetensi dan keterampilan seputar ban. Bentuk minat tersebut diwujudkan dalam kegiatan seminar dan pelatihan tentang ban per semester. Menariknya, guna memperdalam kompetensi dan keterampilan seputar ban, Kabin berencana mendirikan lembaga pendidikan khusus yang mempelajari ban.

Sementara untuk kegiatan nonrutin, Kabin sering mengikuti peluncuran produk baru dari pabrikan ban lokal maupun ban impor. Kedua, melakukan observasi lapangan ke para pengusaha, pengguna ban, berbagi pengalaman, dan solusi. Ditambah menjadi mitra kerja dan membantu produsen merek pendatang baru.

SIMBOL KONSUMEN

Para anggota yang tergabung dalam Kabin memiliki pengalaman dan latar belakang yang berbeda. Masing-masing berasal dari industri ban dengan jenis dan merek beragam, mulai ban PCR, TBR, dan OTR. Selain itu, mereka mewakili merek impor dan lokal sehingga turut menjadi daya tarik bagi calon anggota baru untuk bergabung. Uniknya, anggota yang tergabung juga berasal dari kalangan perorangan yang sudah tidak aktif lagi dalam industri ban.

Detailnya, anggota-anggota yang tergabung Kabin terdiri dari importir ban, industri ban lokal, produsen ban vulkanisir, bagian *sales* atau *marketing* ban, pemilik toko ban, pengusaha angkutan, *principal* ban, dan konsultan ban. Menurut Bahar, strategi Kabin untuk menarik banyak anggota terletak pada dayar tawar organisasi. Salah satunya kemudahan mendapatkan akses informasi segala hal mengenai ban. Selain itu, masing-masing anggota memiliki kompetensi yang beragam sehingga mampu

Kamar Ban Indonesia sering melakukan kunjungan ke industri ban dengan tujuan berbagi pengalaman dan solusi.

memperkaya pengetahuan dan keterampilan anggota tentang ban.

Sebagai contoh importir ban, mereka mengetahui semua tentang jenis dan jumlah ban yang beredar dan paling banyak dikonsumsi, penyebarannnya dalam kota sampai di pelosok Indonesia. Industri ban lokal, mengetahui kekuatan dan peluang industri ban lokal, sehingga

terjamin kebebasan kompetisi dengan ban impor. Kemudian, pabrik ban vulkanisir, mengetahui kemampuan teknologi vulkanisir yang semakin modern sehingga pemakaian ban vulkanisir menjadi maksimal dan menjamin pasar yang semakin berkembang.

"Keberadaan Kabin menghimpun, menyatukan, dan mengakomodasi para pelaku bisnis ban di seluruh Indonesia dalam satu lingkup komunitas melalui berbagai macam kegiatan yang berkaitan dengan dunia ban," jelas Bahar. Ia menambahkan, beberapa anggota juga menjalin kerja sama bisnis sesama anggota maupun dengan pihak luar.

Sebagai wadah pengusaha ban satu-satunya saat ini, Kabin tak segan untuk menjalin kerja sama yang baik dengan komunitas atau asosiasi pengusaha di luar Kabin. Hal itu perlu dilakukan mengingat industri ban saling berkaitan dengan industri lain. Kabin berperan penting secara menyeluruh bagi para pabrikan maupun pengguna ban secara luas dalam hal pemenuhan kebutuhan pasar Indonesia.

Peran Kabin dapat diandalkan terlebih lagi organisasi ini memiliki database pabrikan dan pengguna ban secara nasional. Untuk bisnis angkutan barang sendiri Kabin selalu berperan aktif sebagai mitra kerja dalam pemilihan produk yang tepat dan aman di setiap sektornya.

Bahar mengatakan, mengingat sekarang makin banyak merek ban dengan kekurangan dan kelebihannya, di sinilah peran serta Kabin sebagai wadah yang berkompeten memberi edukasi mengenai pemilihan produk secara tidak langsung bagi konsumen. "Kabin bisa dikatakan simbol dari konsumen ban dan menjadi mediator antara konsumen dengan penjual ban, demi meningkatkan pelayanan," tambahnya.

BERBADAN KOPERASI

Saat menyelenggarakan kegiatan seminar dan pelatihan, Kabin tak jarang bekerja sama dengan kalangan pemerintah. Beberapa instansi pemerintah yang telah bekerja sama seperti Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perindustrian dan Perdagangan serta pihak-pihak terkait lainnya. Beberapa isu yang pernah dibahas ialah tentang keselamatan berkendaraan, sebab banyak kejadian kecelakaan yang disebabkan ban yang rusak tidak layak pakai.

Dalam banyak pertemuan sesama anggota, Kabin tergolong kritis dalam membahas isu terkini terkait indutri ban. Beberapa isu yang dibahas salah satunya, seperti penyebaran distribusi ban yang tidak merata di setiap wilayah terpencil di Indonesia. Termasuk tingkat persaingan yang kurang sehat antarpelaku bisnis ban di Indonesia, khususnya antara ban impor dan ban lokal.

Berbagai kendala yang dalam industri ban, tetapi terdapat satu masalah yang saat ini tengah dan sering dihadapi pengusaha. Kendalanya, harga jual yang semakin tinggi tidak sebanding dengan daya beli para pelanggan. Selain itu juga, ketersediaan barang yang terbatas di pasaran, sulitnya mendapatkan barang sesuai permintaan merupakan salah satu pemicu kenaikan harga barang.

Karena itu, guna menimalisir risiko tersebut, Kabin mengemas organisasinya dengan berbadan hukum koperasi. Melalui koperasi ini Kabin akan mampu mengawasi dan memastikan ketersediaan barang di seluruh Indonesia. Segalanya erat kaitannya dengan para pelaku bisnis dan pelanggan. Kabin akan menjadi jembatan yang baik bagi keduanya, dengan begitu semua pihak akan merasa saling diuntungkan.

Solusi lain yang perlu dilakukan dengan mendesak pemerintah mengeluarkan kebijakan strategis. Bagi Kabin sebelum pemerintah mengeluarkan kebijakan, masih banyak hal yang perlu diperbaiki. Hal yang paling mendasar ialah menjaga kondisi keamanan, politik dan ekonomi nasional, sehingga industri di Indonesia dapat berjalan lebih kondusif.

Pemerintah juga sebisa mungkin menjaga harga barang dalam negeri agar lebih stabil khususnya harga ban. Jalan keluarnya, pemerintah harus bisa menarik para pabrikan ban agar dapat menggunakan hasil alam dalam negeri sehingga mereka dapat memberikan harga ban lebih baik bagi pasar Indonesia khususnya. “Kita tahu bahwa bahan pokok pembuatan ban adalah karet, maka sebaiknya para pabrikan ban yang berada di Indonesia sebisa mungkin supaya menggunakan hasil alam kita," kata Bahar.

Guna mewujudkan itu semua perlu ada kerja sama dari pelbagai pihak termasuk Kabin. Ke depan Kabin berharap konsumen dalam negeri tidak selalu hanya mengandalkan ban impor karena sebenarnya Indonesia memiliki kemampuan membuat ban yang sesuai dengan kebutuhan pasar Indonesia.

“Kita mempunyai pasar yang besar, banyak tenaga ahli, investor lokal, dan pakar-pakar ban di Indonesia yang siap mampu membuat ban berkualitas. Hanya saja kesempatan dan peluang pemerintah yang belum mendukung. Semoga dengan adanya Kabin memberikan harapan dan tantangan baru bagi pelaku bisnis ban di Indonesia," harapnya.

BERTARUH NYAWA DEMI RUPIAH

Teks: Sigit Andriyono

Kejahatan ada di mana saja, selama ada kesempatan dan niat pelaku. Jika ada niat, kesempatan bisa diciptakan. Tetapi jika tidak ada niat pelaku, kesempatan yang terbuka lebar kejahatan itu tidak akan terjadi. Tiap kejahatan selalu melibatkan pelaku dan korban. Arsad (41) salah satu pengemudi angkutan biji plastik tujuan Jakarta adalah satu sopir yang pernah menjadi korban. Saat melewati tol Arsad tidak bisa menahan kantuknya, Arsad berhenti sebentar untuk memejamkan mata. Ia menepikan truknya ke *rest area* yang berada tidak jauh dari gerbang *exit tol*.

Selang beberapa saat tanpa ia sadari, dua orang masuk secara paksa ke dalam kabinnya, lalu menarik Arsad keluar. "Malam itu saya kaget, dua orang masuk ke kabin dan menarik saya untuk keluar kabin, mata dan mulut saya langsung dibekap dengan lakban. Saya tidak bisa berbuat apa-apa," jelasnya. Begitu keluar dari kabin, ada tiga orang menunggu lalu menarik Arsad masuk ke bangku penumpang mobil minivan yang parkir tepat di belakang truknya. Minivan tidak segera berangkat tetapi menunggu satu orang dari kawanan yang masih memeriksa kendaraan.

"Begitu naik, mobil tidak langsung berangkat, mungkin anggota mereka masih memeriksa keberadaan *GPS tracker* pada truk. Setelah beberapa lama, saya dengar suara OK, dari orang di luar. Kaca mobil ditepuk untuk memberi kode, kemudian truk berangkat. Minivan pun juga pergi dari tempat itu. Dalam perjalanan mereka hampir tidak melakukan komunikasi dengan sesama perampok dalam mobil atau mungkin mereka menggunakan kode isyarat. Saya tidak tahu," jelas Arsad. Selama di dalam mobil ia tidak bisa mengenali pelaku atau meminta bantuan, hanya pasrah atas apa yang terjadi saat itu.

"Dengan tangan terikat, mulut dan mata di-lakban saya duduk diapit dua orang. Setelah beberapa lama saya diturunkan di pinggiran kota. Saya tahu itu bukan daerah kota lagi," papar Arsad. Arsad diturunkan di pinggir jalan dengan lakban pada mata dan mulut dibuka, ikatan tali pada tangannya dibiarkan oleh perampok. Mereka juga mengambil uang dan benda berharga lain milik Arsad. Dengan tergopoh-gopoh ia berdiri meminta bantuan orang di sekitarnya. Tetapi bukan bantuan yang ia dapat, orang tidak mengindahkan permintaan tolongnya.

"Mungkin saya dikira orang gila karena pakaian saya lusuh dan kotor serta tangan dalam keadaan terikat. Saya coba minta tolong pada orang di warung tetapi malah disuruh pergi karena disebut akan mengganggu orang yang sedang makan di situ," kenang Arsad saat meminta bantuan untuk melepas ikatan di tangannya. Setelah berjalan agak jauh, Arsad melihat anak SD dan meminta bantuan untuk melepas tali di tangannya. Anak itu juga yang mengantar sampai di Polsek Karawang.

Sesampainya di Polsek, Arsad menceritakan apa yang telah menimpa dirinya. Urusan menjadi rumit karena memang barang bukti tidak bisa ditemukan dan keberadaan saksi juga minim. Ia harus menginap beberapa hari di kantor cabang perusahaannya, sampai proses pelaporan rampung, Arsad baru bisa pulang lagi setelah hampir dua minggu. Truk beserta muatan biji besi raib tanpa jejak di daerah Jawa Barat.

KEJAHATAN DENGAN KEKERASAN

Salah satu area rawan untuk kejahatan adalah Tapal Kuda Jatim, meliputi Pasuruan (bagian timur), Probolinggo, Lumajang, Jember, Situbondo, Bondowoso, dan Banyuwangi. Rohmat (27), kernet dari Agustian, sopir asal Semarang menjadi salah satu korban kejahatan dengan kekerasan di area itu. Modus perampokan dengan melukai korban dilakukan di area Situbondo. "Malam itu kami hampir mendekati area Pasir Putih,

tiba-tiba truk diberhentikan oleh dua orang memakai jaket kulit, bercelana kain. Sopir saya berhenti dikira ada pemeriksaan petugas," kisah Rohmat.

Rohmat turun, sedangkan Agustian masih di dalam kabin. Ia menayakan ada keperluan apa mendadak memberhentikan kendaraan. Kedua orang tersebut mengatakan ada operasi rutin, merekapun meminta Agustian menunjukkan surat jalan, SIM, dan STNK.

Agustian mengambil surat-surat yang diminta pelaku. "Begitu kaki sopir saya menapak turun di aspal, rekan mereka lalu menodongkan pisau pada punggung Agustian. Saya pun diancam dengan pisau lipat, saya tidak bisa bergerak. Mereka menarik ke kami pinggir jalan, didekat pohon. Orang yang mengancam saya memberi kode ke arah seberang jalan. Muncul dua orang lagi bercelana pendek. Lalu mereka menggeledah saya dan Agustian. Setelah memegang dompet mereka menanyakan apakah ada uang di dalam kabin. Agustian mengelengkan kepala," cerita Rohmat menggambarkan drama perampokan malam itu. Kedua orang tadi lalu naik ke kabin dan menggeledah *dashboard*, laci *file*, alas tempat tidur di belakang bangku kemudi. Satu orang turun membawa tas kecil.

"Salah satu dari mereka membentak dengan nada keras. Itu apa isinya, pasti uang jalan kalian kan? Saya mengangguk ketakutan. Teman mereka di atas kabin masih melanjutkan memeriksa kabin. Mendadak Agustian mencoba membela diri dengan mendorong secara keras dada orang yang menodongnya," katanya. Tak ayal perampok menyabetkan pisau, Agustian mengangkat tangan untuk melindungi wajahnya, lengan bagian dalam Agustian terluka karena goresan pisau perampok. Mereka marah karena Agustian mencoba mempertahankan diri dan mengambil kembali tas kecil berisi uang jalan.

Dompet Agustian dan Rohmat di lempar ke dalam kabin, mereka disuruh untuk naik dan melanjutkan perjalanan. "Malam itu malam yang menakutkan, saya menyarankan sopir untuk berhenti di SPBU meminta obat luka, plester, atau perban luka. Saya periksa dompet saya, tak ada uang samasekali. Tersisa tanda pengenal saja. Meski begitu, perampok sepertinya masih berbelas kasihan kepada kami, ada selembar uang Rp 50.000 di dompet sopir. Tetapi uang jalan kira-kira Rp 7 juta rupiah dibawa perampok. Pagi hari kami menghubungi kantor pusat kalau kami kena rampok, mereka menyuruh untuk segera lapor ke polsek setempat," kata Rohmat. Rohmat dan Agustian tidak bisa menjelaskan detail wajah pelaku kepada polisi karena memang kondisi jalan remang-remang.

Aksi kejahatan bisa dikembangkan ke beberapa modus. Modus pencurian dengan kekerasan juga cukup marak di daerah Jawa Timur. Nyoto (35), sopir kargo barang eletronik terpaksa menanggung kerugian atas barang yang ia muat. Suatu malam Nyoto dan kernetnya berhenti di area Nganjuk untuk istirahat makan. Karena memang saat itu adalah jam makan malam, tempat parkir penuh sehingga ia harus memarkir truk agak jauh dari lokasi tempat makan. Belum lama setelah memesan menu, Nyoto teringat ponselnya tertinggal di dalam kabin. Segera ia kembali, tak disangka apa yang terjadi.

"Waktu saya kembali ada 4-5 orang sedang berada di sekitar truk saya. Dua naik ke atas, tiga orang lagi menunggu di bawah. Langsung saya teriak maling, tak lama ada satu orang yang membekap saya dari belakang. Saya tidak bisa bergerak, tangan saya ditali, mulut saya plester," kisahnya.

Satu orang menunggui Nyoto, dua orang menurunkan beberapa muatan lalu tiga orang membantu memasukkan barang ke dalam minivan. Setelah mengambil beberapa barang, mereka pergi meninggalkan Nyoto terduduk di samping pohon. Tidak lama ada kernet Nyoto menyusul dan terkejut melihat Nyoto duduk terikat.

"Kernet saya langsung lari, melepas tali dan plester. Saya sedikit kesal dengannya, karena datang lama sekali. Tetapi akhirnya saya paham karena memang dia tidak tahu apa yang sebenarnya terjadi begitu saya mengambil ponsel," katanya. Nyoto dan kernetnya segera merapikan muatan dan terpal yang diacak-acak pencuri. Sembari merapikan muatan, ada beberapa sopir yang datang untuk membantu, mereka semua minta maaf atas kejadian tersebut karena tidak bisa membantu.

"Saya paham sikap kernet saya dan sopir lain karena beberapa warung membunyikan musik dangdut dengan keras, teriakan saya sebelum dibekap pencuri juga tidak mungkin bisa menembus suara musik yang keras dari setiap warung. Salah satu bersedia mengantar untuk lapor ke polsek setempat tapi saya tolak," ujar Nyoto.

Selang satu jam, Nyoto lapor pada polsek setempat. Lalu kembali ke perusahaannya di Malang. Pimpinan marah besar dan meminta Nyoto mengganti kerugian. Nyoto dengan rendah diri meminta keringanan biaya kerugian tidak ditanggungnya sendiri. Ia dibantu beberapa teman sopir menjelaskan kepada direksi, akhirnya mereka luluh dan sepakat mengganti separuh kerugian yang akibat pencurian tersebut.

"Jangankan 100%, mengganti separuh saja saya masih sangat kesulitan. Direksi tidak mau negoisasi lagi karena mereka menganggap saya ceroboh dengan memarkir truk jauh dari keramaian," cerita Nyoto yang tidak mau mengungkap berapa total biaya kerugian yang harus ia tanggung dengan potong gaji tiap bulan.

1.PT Arveo Pionir Mediatama//
Jl. Bunguran 23-25, Surabaya
Telp. (031) 355 6677
Web. info@arveo.co.id

2.Asosiasi Pengusaha Truk Indonesia//
Jl. Yos Sudarso No. 1 Perkantoran
Yos Sudarso Megah Blok B3
Tanjung Priok – Jakarta 14320
Telp. 021-43900464 / Fax. 021-43900464

3.Dinas Perhubungan DLLAJ Jatim//
Jl. Ahmad Yani No. 268 Surabaya
Telp. 031-8292012
Fax. 031-8292433

4.Direktorat Jenderal Perhubungan Darat//
Jl. Merdeka Barat No. 8 Jakarta, 10110
Telp. 021-3811308
Fax. 021-3451657

5.Kementerian Koordinator
Bidang Perekonomian //
Jl. Lapangan Banteng Timur No. 2-4,
Jakarta
Telp. 021-3808384
Fax. 021-3440394

6.Polisi Resort Tuban //
Jl. Dr. Wahidin,
Tuban,Jawa Timur
Telp. 0356-322022

7.PT Antika Raya //
Jl. Demak No. 153
Dupak Krembangan, Surabaya
Telp. 031 532266

8.PT Cemaco Makmur Corporatama //
Jl. Perintis Kemerdekaan 42 Pudak Payung,
Semarang
Telp. 024-7466333
Fax. 024-7466222

9.PT CATUR KOKOH MOBIL NASIONAL //
Jl. Raya Kalimas Baru No. 22-24, Surabaya
Telp. 031-3293843
Fax. 031-329537

10.PT Chakra Jawara //
Gedung TMT 1,3rd Floor, Suite 301
Jl. Cilandak KKO No. 1, Jakarta Selatan
Telp. 021-29976849
Fax. 021-22976840

11.PT Dinamika Makmur Sentosa //
Kawasan Industri Jababeka II
Jl. Industri Selatan 6 A Blok GG 7 EF
Cikarang-Bekasi 17550
Telp. 021-89841475 Fax.021-89832344

12.PT DWI MULTI MAKMUR //
Jl. Kapuk Muara No. 7
Komp. Duta Harapan Indah Blok OO No. 12,
Jakarta Utara, 14460
Telp. 021-66694881 / Fax. 021-66694883
Web. www.dwimultimakmur.com

20.PT GLOBAL EKXPO MANAGEMENT
(GEM INDONESIA) //
Perkantoran Mutiara Taman Palem
Block C5/28-29
Jln. Kamal Raya Outer Ring Road
11730 Jakarta Barat Indonesia
Telp. (021) 54358118
Web. www.gem-indonesia.com

14.PT PELANGI NUSANTARA POWER //
Ruko Permata Pelangi A1-A2
Jl. H. Ir. Soekarno, Surabaya
Telp. 031-72160573
Fax. 031-5995061

15.PT Hino Motors Sales Indonesia //
Wisma Indomobil 2
Jl. MT. Haryono Kav.9 Bidara Cina
DKI Jakarta 13330 - Indonesia
Telp. 021 8564570
Fax. 021 8564835

16.PT Phoenix Solusi Indonesia //
Graha Mandiri – Level 21
Jl. Imam Bonjol No. 61, Jakarta
Telp. 021-3918330
Fax. 021-3918328

17.SUPPLY CHAIN INDONESIA //
Jl. Negla 25 Setiabudi
Bandung, 40154
Telp. 022-7000 1090
Web. www.supplychainindonesia.com

18.PT Simojoyo Engineering //
Jl. Simojawar No. 110-112, Surabaya
Telp. 031-7344977
Fax. 021-7347363

19.PT. Sinar Kencana Intermoda //
Jl.Perak Timur 248B, Surabaya
Telp. 031-3294929

20.PT BUMI BENOWO SUKSES
SEJAHTERA // Graha Gramaron
Jln. Bunguran 23-25A Surabaya
Tlp. (031) 355 6666

21. PT RAJAWALI SHAKTI NUSANTARA //
(Graha Rakhmat 1st Floor) Jln. Raya
Prambanan No. 5 Surabaya 60131
Tlp. (031) 31 5010076
Faks. (031) 5010085

22.PT RAJAWALI INTI //
Jln. Brantas Km 1 Probolinggo
Tlp. (0335) 423259

23.PT PURA TRANS //
Desa Cangkir RT 04 RW IV
Driyorejo Gresik

24.PT RAJAWALI DWI PUTRA INDONESIA //
Jln. Letjen Sutoyo 110-112. Waru Sidoarjo
Tlp. 031-8531668

25.PT MERCU GRAMARON //
Jln. Klampis Anom No. 12 Kompleks
Perumahan Wisma Mukti - Surabaya
Tlp. (031) 5932600 - 2700
Faks. (031) 5946370

Chakra Jawara

Integrated Machineries and Transport Equipment Solutions

Head Office :
Gedung TMT 1, Lantai 3 Suite 301
Jl. KKO Raya No.1 Cilandak
Jakarta Selatan 12560 INDONESIA
Tel : +62 21 29976849
Fax : +62 21 29976840 - 41
www.chakrajawara.co.id

IVECO

ZF Services Partner

FPT POWERTRAIN TECHNOLOGIES

To be the best Integrated Machineries and Transport Equipment Solutions in Indonesia

CHAKRA JAWARA as subsidiary of PT. Mahadana Dasha Utama or Mahadasha operating in dealership business, provides high quality services by focusing in customer needs and customers satisfaction.

CHAKRA JAWARA has over more than 300 people working in 9 offices across of Indonesia and proudly assist our customers for their transportation activity in remote mining areas.

CHAKRA JAWARA in cooperation with IVECO & ZF ensuring all products meet the requirements of performance and durability necessary for operational success in Indonesia. Powered by trained technicians, CJ offers customers comprehensive equipment and transportation management solutions.

PT. Chakra Jawara - Balikpapan
Jl. Mulawarman RT 22 No. 209
Balikpapan 76115 - Kalimantan Timur
Tel: 0542 770701
Fax: 0542 770709

PT. Chakra Jawara - Pekanbaru
PT. Trakindo Utama - Compound
Jl. Soekarno Hatta No. 36
Labuh Baru Barat, Pekanbaru 28192
Tel: 0761 7891149
Fax: 0761 572564 / 0761 7893151
Tel Direct CJ: 0761 572310

PT. Chakra Jawara - Palembang
Komplek Ruko Ario Kemuning No. 5
Jl. Jenderal Sudirman KM. 5
Palembang, Sumatera Selatan 30128
Tel : (+62-711) 561-0155
Fax : (+62-711) 561 0166

PT. Chakra Jawara - Banjarmasin
Trakindo Utama - Compound
Jl. A. Yani 155 A Km 3.5
Banjarmasin 70235
Tel: 0511-325 11 67
Fax: 0511-325 02 33

PT. Chakra Jawara - Satui
Jl. Citrawati RT 2 Satui Sungai Danau
Kab. Tanah Bambu
Kalimantan Selatan
Tel: 08125121318

PT. Chakra Jawara - Kuala Kencana
TPT. Trakindo Utama Mining Div. KK-RC - Compound
Jl. Kuala Tembaga Lot E3
Kuala Kencana 99920
PO BOX 7014, LIP
Tel: 0901- 302157 / 302183
Tel Direct CJ: 0901- 438246/134

PT. Chakra Jawara - Samarinda
Komp. Korpri Loa Bakung
Jl. Jakarta Blok EY - 02 Loa Bakung
Samarinda 75129
Tel: 0541 7074788 / 0541 6275658
Fax: 0541 6275659

www.mibtc.com.my

Open for Registration 开放登记

MIBTC '15

Malaysia International Bus, Truck & Components Expo 2015

The 2nd Malaysia International Bus, Truck & Components Expo 2015

第二届馬來西亚国际巴士，货车及组件展览

Don't miss MIBTC 2015

Malaysia International Bus, Truck and Component Expo is back in May 2015.

Mark your calendar for the largest commercial vehicle exhibition in Malaysia on 14 - 16 May 2015.

Fringe Programs to introduce :

Business Match Making,
Best Booth Design Award,
Asian Trucker Networking Night,
Driver Competition.

14 - 16 MAY 2015

Mines International Exhibition & Convention Center [MIECC]
Seri Kembangan , Selangor, Malaysia
马来西亚绿野国际会展中心，吉隆坡，马来西亚 [MIECC]

REGISTER ONLINE NOW for quicker access on the event day.

Organised by

Asian Trucker Exhibition Sdn. Bhd. 1067761-T

Supported by

SPAD Suruhanjaya Pengangkutan Awam Darat / Land Public Transport Commission

MIROS · JKJR · Trucker Club · DE · AHK

Official Media Partner

Asian Trucker (Hong Kong | Singapore | Thailand | Malaysia) · 企業家 The Entrepreneur · International Business Review · SME · TRUCKMAGZ · panpages · Truck & Bus! · The Tyreman

Official Freight Forwarder

DB Schenker

South East Asia's Largest Exhibition Specifically For Commercial Vehicles

for more information, please contact us at | 欲知更多详情,请联系我们于： info@mibtc.com.my | sales@mibtc.com.my