GIICOMVEC - 10 APRIL 2026

LATAR BELAKANG TERJADINYA ODOL

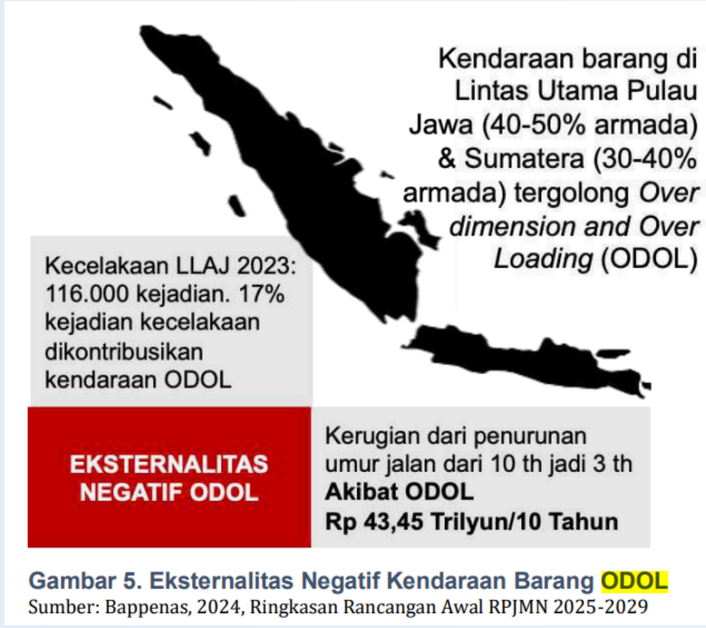
OPTIMALISASI ANGKUTAN LOGISTIK NASIONAL



LATAR BELAKANG TERJADINYA ODOL

1. Minimnya pusat konsolidasi barang, angkutan peti kemas masih terbatas;
2. Pemisahan peran dalam penyediaan armada barang antara APM kendaraan dan industri karoseri, serta kepentingan bisnis transporter dan pemilik barang menimbulkan moral hazard dari perilaku over dimension;
3. Fragmentasi industri angkutan barang jalan, moral hazard perilaku over load dari operator angkutan kecil;
4. Empty backhaul muatan angkutan barang (<50%); dan
5. Kepastian hukum untuk penegakan pelanggaran ODOL (Akan diterapkan tanggal 1 januari 2027 landasan hukumnya Adalah UU no 22 Tahun 2009

Ref : Draft_Renstra_Ditjen_Hubdat_Tahun_2025-2029



Gambar 5. Eksternalitas Negatif Kendaraan Barang ODOL
Sumber: Bappenas, 2024, Ringkasan Rancangan Awal RPJMN 2025-2029

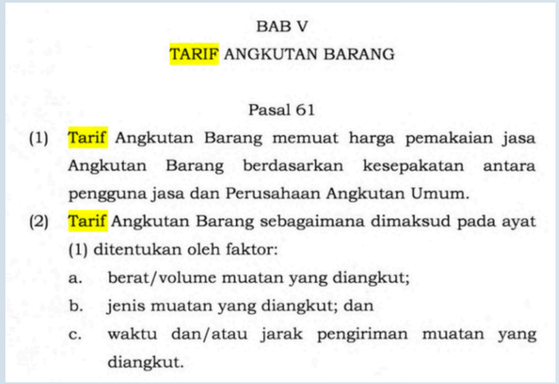
SOLUSI SEMENTARA YANG DIUSULKAN BERDASARKAN DRAFT RENSTRA, RUJUKAN AKADEMISI, DAN PERATURAN BERLAKU

a. Evaluasi kebijakan tarif batas atas dan batas bawah untuk angkutan barang.
b. Kebijakan pengecualian regulasi bagi komoditas barang strategis.
c. Simulasi dan penentuan titik simpul perpindahan moda pengangkutan (Multimoda).
d. Implementasi diskresi kebijakan bagi angkutan barang strategis di lapangan.
e. Sosialisasi kepada transporter dan Pemilik barang



A. EVALUASI TARIF BATAS ATAS DAN BAWAH

Evaluasi tarif batas atas dan bawah menunjukkan bahwa penetapan rentang tarif dapat mengurangi praktik ODOL dengan menutup celah ekonomi *overload* dan menjaga keseimbangan pasar.
Tarif bawah mencegah ***underpricing*** yang mendorong pelanggaran, sementara tarif atas melindungi pengguna jasa.
Namun, efektivitasnya bergantung pada pengawasan dan integrasi dengan penegakan hukum (PM 60 tahun 2019) agar benar-benar berdampak pada kepatuhan operator.



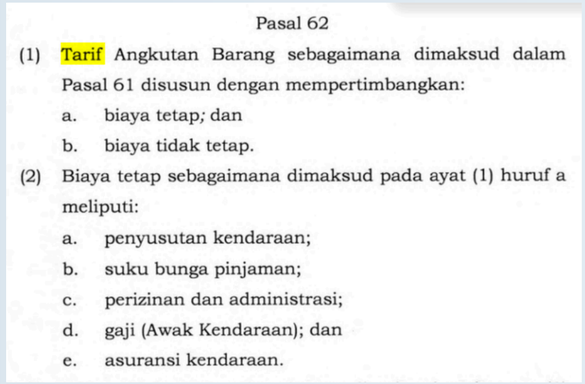
BAB V

TARIF ANGKUTAN BARANG

Pasal 61

(1) Tarif Angkutan Barang memuat harga pemakaian jasa Angkutan Barang berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan Perusahaan Angkutan Umum.

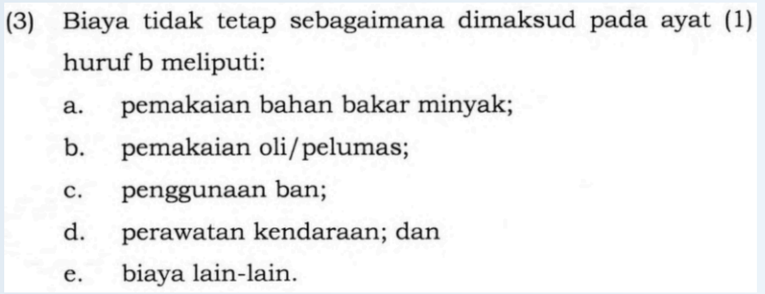
(2) Tarif Angkutan Barang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh faktor:
   a. berat/volume muatan yang diangkut;
   b. jenis muatan yang diangkut; dan
   c. waktu dan/atau jarak pengiriman muatan yang diangkut.



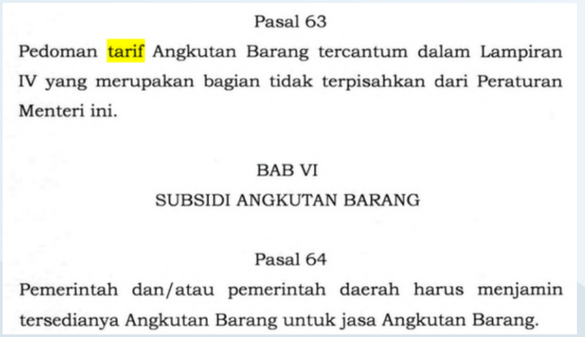
Pasal 62

(1) Tarif Angkutan Barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 61 disusun dengan mempertimbangkan:
   a. biaya tetap; dan
   b. biaya tidak tetap.

(2) Biaya tetap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
   a. penyusutan kendaraan;
   b. suku bunga pinjaman;
   c. perizinan dan administrasi;
   d. gaji (Awak Kendaraan); dan
   e. asuransi kendaraan.



(3) Biaya tidak tetap sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
   a. pemakaian bahan bakar minyak;
   b. pemakaian oli/pelumas;
   c. penggunaan ban;
   d. perawatan kendaraan; dan
   e. biaya lain-lain.



Pasal 63

Pedoman tarif Angkutan Barang tercantum dalam Lampiran IV yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

BAB VI

SUBSIDI ANGKUTAN BARANG

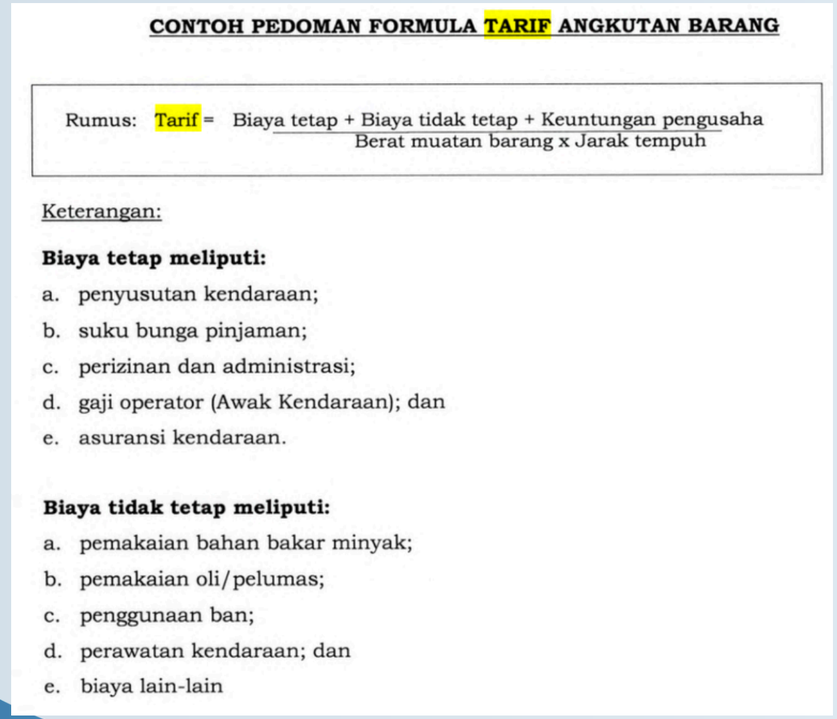
Pasal 64

Pemerintah dan/atau pemerintah daerah harus menjamin tersedianya Angkutan Barang untuk jasa Angkutan Barang.

Isu strategis angkutan barang ini menunjukkan bahwa penyebab tingginya biaya angkutan barang bersifat lintas sektor. Namun, tanpa intervensi dari permintaan pergerakan pada bagian hulu, menyebabkan kontribusi intervensi angkutan barang untuk menurunkan biaya angkutan barang pada bagian hilir pun menjadi terbatas pula. Tantangan bagi sektor perhubungan darat adalah meningkatkan kontribusi untuk memberikan nilai tambah berupa penurunan biaya angkutan barang. (Renstra Dirjen Hubdat 2025-2029)

PEDOMAN TARIF YANG DIJADIKAN RUJUKAN LAMP IV PM 60 TAHUN 2019

Tarif Angkutan Barang adalah suatu daftar yang memuat harga pemakaian jasa angkutan yang disusun secara teratur.



CONTOH PEDOMAN FORMULA TARIF ANGKUTAN BARANG

Rumus: $\text{Tarif} = \frac{\text{Biaya tetap + Biaya tidak tetap + Keuntungan pengusaha}}{\text{Berat muatan barang x Jarak tempuh}}$

Keterangan:

Biaya tetap meliputi:

a. penyusutan kendaraan;
b. suku bunga pinjaman;
c. perizinan dan administrasi;
d. gaji operator (Awak Kendaraan); dan
e. asuransi kendaraan.

Biaya tidak tetap meliputi:

a. pemakaian bahan bakar minyak;
b. pemakaian oli/pelumas;
c. penggunaan ban;
d. perawatan kendaraan; dan
e. biaya lain-lain

a. Identitas Kendaraan → jenis & kapasitas truk
b. Operasional → jarak, waktu, konsumsi BBM
c. Biaya Langsung → BBM, ban, perawatan, penyusutan
d. Biaya Tidak Langsung → gaji, pajak, asuransi, administrasi
e. Biaya Tambahan → tol, parkir, bongkar muat
f. Margin → keuntungan operator
g. Tarif Berlaku → total biaya + margin (tarif akhir)

Intinya: A–B = input, C–E = biaya, F = profit, G = tarif akhir

Struktur A–G ini menjadi dasar penetapan tarif batas bawah (cost-based) sehingga operator **tidak perlu melakukan ODOL untuk menutup biaya operasional**.


TARIF ATAS vs. TARIF BAWAH Angkutan ODOL dan Kepatuhan
TARIF ATAS
TARIF BAWAH
TARIF
Rp
PATUH
Rp
ODOL
TIMBAGG
STOP
DEMA
EVALUASI
Biaya Logistic
Kepatuhan Regulasi
PATUH ATURAN
KESELAMATAN
INFRASTRUKTUR TERJAGA
LANGGAR ATURAN
RESIKO KECELAKAAN
KERUSAKAN INFRASTRUKTUR

B. KEBIJAKAN PENGECUALIAN REGULASI BAGI KOMODITAS BARANG STRATEGIS.



1. **Kebijakan Pengecualian Komoditas Strategis**
   Pemerintah melalui Kemenhub dan Kemenperin pernah memberikan pengecualian ODOL (dengan izin khusus) untuk beberapa komoditas strategis,
   yaitu:
   Baja
   Semen
   Kaca lembaran
   Beton ringan
   Air minum dalam kemasan

   Pengecualian ini diberikan karena:
   karakteristik barang berat/volumetrik tinggi
   keterbatasan moda alternatif
   menjaga stabilitas industri dan distribusi

2. Sifat Pengecualian

- Berlaku **sementara (transisi menuju Zero ODOL)**
- Harus melalui **izin khusus + syarat teknis tertentu**
- Dapat dikenakan **tarif/kompensasi tambahan**

3. Arah Kebijakan Pemerintah (Terbaru)

- Pemerintah menargetkan **Zero ODOL penuh (±2026–2027)**
- Pengecualian akan **dihapus secara bertahap**
- Fokus ke:
  - penyesuaian kendaraan (multi axle, dll.)
  - pengaturan tarif logistik
  - digital enforcement

Dalam implementasi kebijakan ODOL, Pemerintah memberi pengecualian sementara bagi beberapa macam komoditas, di antaranya angkutan semen, baja, kaca lembaran, beton ringan, air minum kemasan, pulp dan kertas, serta keramik. Tenggat penundaan ODOL bagi industri ini dipatok maksimal sampai Januari 2023. sementara Kebijakan Zero Over Dimension Over Load (ODOL) akan berlaku efektif mulai Januari 2027 (https://kemenkoinfra.go.id/detailpost/zero-odol-efektif-2027)

C. SIMULASI DAN PENENTUAN TITIK SIMPUL PERPINDAHAN MODA PENGANGKUTAN (MULTIMODA).

AK.3 Peningkatan efisiensi sistem distribusi dalam pulau untuk mengurangi biaya transportasi dan logistik	- **Memgembangkan jaringan logistik pulau besar (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Papua) yang menghubungkan secara efektif antar pusat kegiatan, pusat produksi, dan simpul transportasi** - **Revitalisasi sistem pengusahaan angkutan umum penumpang dan barang moda jalan** - Menuntaskan pengintegrasian jaringan jalur kereta api Trans Sumatera - Mengembangkan akses jalur kereta api dan/atau akses jalan Kelas I dari Kawasan Industri, Kawasan Tambang, dan Kawasan Pertanian berskala Besar - Optimalisasi pemanfaatan kereta api Pulau Jawa untuk logistik barang khusus (semen, batu dan pasir, batu bara, besi baja, dll) yang berpotensi menyebabkan ODOL di jalan (termasuk pengembangan stasiun barang dan dry port moda kereta api)

SIMULASI DAN PENENTUAN SIMPUL PERPINDAHAN MODA (MULTIMODA) BERTUJUAN MENGIDENTIFIKASI TITIK STRATEGIS UNTUK MENGALIHKAN ANGKUTAN BARANG DARI TRUK KE MODA LAIN SEPERTI KERETA ATAU KAPAL, SEHINGGA MENGURANGI PRAKTIK ODOL. DENGAN ANALISIS RUTE, VOLUME, BIAYA, DAN KAPASITAS, SIMPUL YANG TEPAT MEMUNGKINKAN DISTRIBUSI BARANG BERAT TIDAK BERGANTUNG PADA JALAN RAYA, SEHINGGA MENINGKATKAN EFISIENSI LOGISTIK SEKALIGUS MENEKAN PELANGGARAN DAN KERUSAKAN INFRASTRUKTUR.

Simulasi & Titik Simpul Perpindahan Moda *Multimoda*

Kurangi ODOL




Diskresi Kebijakan ODOL untuk Angkutan Barang *Strategis*
ANGKUTAN KOMODITAS STRATEGIS
Baja
Semen
Kaca, dll.
ODOL
POLISI
DISHUB
POLS PENGAWASAN
Diskresi
Izin Khusus
Bersifat Sementara
Batasan & Biaya Tambahan
STOP
ETLE
STOP
Toleransi Terbatas - Tetap Fokus Zero ODOL
Batasan
Biaya
Awasi



NLC

NATIONAL LOGISTICS COMMUNITY

THANK YOU