



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA
Direktorat Jenderal Perhubungan Darat • Direktorat Angkutan Jalan



AUDIENSI ASOSIASI OPERATOR ANGKUTAN BARANG

*Kajian Teknis Penetapan Tarif Angkutan Barang
dalam Rangka Rencana Aksi Nasional Over Dimension & Over Loading (RAN ODOL)*

Kamis, 2 Juli 2026 • Audiensi Daring (Online)

Tim Konsultan • PT Indo Desain Nusantara • T.A. 2026

Agenda Audiensi

- 1 Pembukaan & Perkenalan Tim**
Sambutan Direktorat Angkutan Jalan dan pengenalan tim konsultan
- 2 Latar Belakang & Urgensi Kajian**
Konteks RAN ODOL dan kebutuhan pembaruan panduan tarif PM 60/2019
- 3 Ruang Lingkup & Metodologi Kajian**
Substansi pekerjaan, wilayah studi, jadwal, dan pendekatan analisis
- 4 Kerangka Tekno-Ekonomi Tarif**
Struktur BOK, tarif batas bawah/atas, prediksi tarif sebagai dasar investasi
- 5 Diskusi Substansi & Masukan Asosiasi**
Pandangan asosiasi terhadap struktur biaya, kontrak, ODOL, dan opsi kebijakan
- 6 Rencana Tindak Lanjut & Penutup**
Timeline pengumpulan data primer, koordinasi lanjutan, FGD

Latar Belakang & Urgensi Kajian

Angkutan barang berperan sebagai tulang punggung distribusi logistik nasional. Namun, tekanan tarif rendah pada pasar yang sangat kompetitif mendorong praktik efisiensi semu berupa pelanggaran dimensi dan muatan (ODOL) yang merusak infrastruktur dan menurunkan keselamatan.

Kerangka Regulasi

PM 60/2019

Panduan perhitungan tarif memerlukan pembaruan agar konsisten dengan konfigurasi kendaraan mutakhir, mekanisme tarif batas bawah/atas, dan penentuan komoditas strategis.

Realitas Pasar

Tarif < BOK Wajar

Tarif aktual pada beberapa koridor tercatat berada di bawah biaya operasi wajar. Kondisi ini menciptakan peluang pelanggaran ODOL untuk menutup biaya operasional.

Eksternalitas

Beban Publik

ODOL mempercepat kerusakan perkerasan jalan, meningkatkan biaya pemeliharaan negara, dan menurunkan tingkat keselamatan lalu lintas.

Dasar Hukum & Payung Kebijakan

UU No. 22 Tahun 2009

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan — payung utama pengaturan angkutan barang di jalan

PP No. 74 Tahun 2014

Angkutan Jalan — penyelenggaraan angkutan barang dengan kendaraan bermotor

PP No. 79 Tahun 2013

Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

PM 60 Tahun 2019

Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan — panduan perhitungan tarif (fokus revisi)

Kebijakan RAN ODOL

Rencana Aksi Nasional pengendalian Over Dimension & Over Loading (kolaborasi Kemenhub, Kemen PUPR, Korlantas)

Maksud, Tujuan, dan Sasaran Kajian

MAKSUD

Melaksanakan kajian teknis penetapan tarif angkutan barang yang komprehensif dan berbasis data, untuk mendukung distribusi logistik yang tertib, aman, dan berkelanjutan.

TUJUAN

Menyusun dasar kebijakan penetapan tarif — mencakup tarif batas atas, tarif batas bawah, dan penentuan komoditas strategis — sebagai instrumen mewujudkan sistem tarif yang adil, efisien, dan mendukung penegakan RAN ODOL.

SASARAN

Ditjen Perhubungan Darat, Pemerintah Daerah, asosiasi operator, pengguna jasa/pemilik barang, dan masyarakat pengguna jalan sebagai penerima manfaat sistem angkutan yang lebih tertib.

Ruang Lingkup Pekerjaan

A

Inventarisasi Regulasi & Literatur

Studi peraturan terkait dan literatur ilmiah — dasar revisi panduan perhitungan tarif PM 60/2019

B

Pengumpulan Data Primer & Sekunder

Survei operator, wawancara mendalam, FGD, dan pengumpulan data sekunder di lima wilayah studi

C

Pengolahan & Analisis Data

Normalisasi biaya, klasifikasi kendaraan/rute/komoditas, verifikasi outlier, statistik deskriptif

D

Analisis Kebutuhan Tarif Batas Atas & Bawah

Perhitungan koridor tarif dan penentuan cakupan penerapan lintas jenis barang

E

Kajian Prediksi Tarif sebagai Dasar Investasi

Simulasi NPV, IRR, Payback Period untuk menilai kelayakan investasi armada

F

Penyusunan Rancangan Peraturan Menteri

Legal drafting muatan norma dan lampiran teknis formula tarif

Wilayah Studi & Jadwal Pelaksanaan

LIMA WILAYAH STUDI

● DKI Jakarta

Kawasan industri, pelabuhan Tanjung Priok, distribusi perkotaan, dry port

● Semarang

Koridor Jawa Tengah, pelabuhan Tanjung Emas, industri manufaktur & curah

● Medan

Koridor Sumatera Utara, pelabuhan Belawan, komoditas perkebunan

● Palembang

Koridor Sumatera Selatan, energi, perkebunan, material konstruksi

● Denpasar

Distribusi Bali, akses pelabuhan, barang konsumsi & pariwisata/logistik

JADWAL PELAKSANAAN

180 Hari Kalender

T.A. 2026

I • Persiapan & pemantapan metodologi

II • Inventarisasi regulasi & pemetaan pemangku kepentingan

III • Pengumpulan data primer di lima wilayah

IV • Pengolahan, normalisasi, penyusunan basis data

V • Perumusan model tarif & skenario kebijakan

VI • Naskah teknis, rancangan regulasi, finalisasi

Kerangka Konseptual Pembentukan Tarif

Tarif angkutan barang dirumuskan sebagai fungsi dari struktur biaya legal, produktivitas kendaraan, karakteristik komoditas, dan margin kewajaran usaha — bukan sekadar harga pasar hasil negosiasi.



Struktur Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Kategori	Komponen Utama	Satuan	Teknik Normalisasi
Biaya tetap	Penyusutan, bunga modal, asuransi, pajak, perizinan, overhead armada	Rp/bulan	Dibagi km produktif atau ritase legal per periode
Biaya variabel	BBM, pelumas, ban, perawatan, suku cadang	Rp/km	Dihitung langsung per km, disesuaikan kondisi rute
Biaya waktu	Gaji awak, waktu tunggu, antrian, idle time	Rp/jam	Dikalikan waktu operasi dan dibagi output legal
Biaya transaksi	Administrasi, platform, broker, dokumen, bongkar-muat	Rp/rit	Dibebankan sesuai pola kontrak
Biaya kepatuhan	KIR, perawatan keselamatan, standar karoseri, APK	Rp/periode	Dibagi output legal sebagai bagian tarif bawah
Biaya risiko	Rute berisiko, klaim barang, variasi permintaan	Rp/rit	Dimasukkan sebagai parameter penyesuaian

Prinsip full-cost accounting: seluruh komponen biaya yang diperlukan untuk menghasilkan layanan angkutan barang LEGAL dihitung transparan dan dapat diuji ulang oleh pemangku kepentingan.

BAGIAN PENDAHULUAN

Struktur Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Aktual per Segmen Armada Angkutan Barang

Empat segmen kendaraan • komposisi biaya variabel & tetap • sensitivitas BBM & suku bunga • dampak utilisasi & muatan balik

Tipologi Segmen Armada dan Karakteristik Operasinya

Kajian mengklasifikasikan armada ke dalam empat segmen berdasarkan JBI/JBKI, dominasi komoditas, jarak operasi, dan konfigurasi teknis. Setiap segmen memiliki struktur BOK yang berbeda secara material.

SEGMENT ARMADA	SPESIFIKASI TEKNIS	KOMODITAS DOMINAN	JARAK OPERASI & UTILISASI/BULAN	KISARAN BOK (Rp/km)
Truk Ringan CDD, L-300, Pickup Box	JBK < 8 ton Kapasitas 2–5 ton 4x2, single axle	Retail, FMCG, e-commerce, distribusi kota	Dalam kota / < 300 km ≈ 4.000–5.000 km	Rp 3.500 – 4.500
Truk Sedang Fuso Fighter, Ranger, Colt Diesel Double	JBK 8 – 15 ton Kapasitas 5–10 ton 4x2 / 6x2, rigid	Bahan bangunan, semen, hasil pertanian, industri manufaktur	Antar-kota / 300–800 km ≈ 5.500–6.500 km	Rp 5.500 – 7.000
Truk Berat Tractor Head + Trailer Dump Truck 6x4	JBKI > 15 ton Kapasitas 15–30 ton 6x4 / tractor 4x2 + trailer	Kontainer, batu bara, hasil tambang, alat berat	Antar-provinsi / > 500 km ≈ 6.500–8.000 km	Rp 8.000 – 11.000
Truk Khusus Tangki BBM/CPO, Refrigerator, Bulk, B3	JBKI 15 – 30 ton Konfigurasi khusus Sertifikasi awak	BBM, gas, cairan kimia, produk beku, semen curah	Rute dedicated / kontrak jangka panjang ≈ 6.000–7.500 km	Rp 10.000 – 14.000

Kisaran BOK indikatif berdasarkan estimasi tim kajian, PM 60/2019, dan literatur; angka final akan divalidasi melalui survei primer lima wilayah studi.

Rincian Biaya Variabel — Titik Tekanan Utama Operator

Biaya variabel bergerak seiring kilometer tempuh. Bahan bakar (solar) adalah komponen dominan; ban, pelumas, dan suku cadang mengikuti dengan proporsi berbeda antar segmen.

KOMPONEN BIAYA VARIABEL	TRUK RINGAN (Rp/km)	TRUK SEDANG (Rp/km)	TRUK BERAT (Rp/km)	TRUK KHUSUS (Rp/km)	% BIAYA VARIABEL
Bahan Bakar Solar	1.100 – 1.300	1.700 – 2.100	2.400 – 3.200	2.800 – 3.800	48 – 55%
Ban (penggantian & retreading)	280 – 350	450 – 600	700 – 950	800 – 1.050	12 – 15%
Pelumas mesin & transmisi	130 – 170	200 – 260	320 – 400	360 – 450	5 – 7%
Suku cadang & perawatan berkala	350 – 450	550 – 720	850 – 1.150	1.100 – 1.500	18 – 22%
Cuci, bengkel eksternal, kontingensi	80 – 120	120 – 180	180 – 260	200 – 300	4 – 6%
TOTAL BIAYA VARIABEL	1.940 – 2.390	3.020 – 3.860	4.450 – 5.960	5.260 – 7.100	100%

ISU YANG PERLU DIKONFIRMASI OPERATOR

- Sejauh mana harga solar industri dibanding solar subsidi memengaruhi struktur BOK anggota?
- Bagaimana pola penggantian ban aktual — original vs retread, dan pengaruhnya terhadap keselamatan?
- Bagaimana disparitas biaya suku cadang antarwilayah — DKI vs Semarang vs Palembang vs Medan vs Denpasar?

Rincian Biaya Tetap — Beban Bulanan Terlepas dari Utilisasi

Biaya tetap timbul selama kendaraan dimiliki, tanpa memandang kilometer tempuh. Utilisasi rendah membuat komponen ini menjadi beban serius, terutama pada armada besar dengan harga akuisisi tinggi.

KOMPONEN BIAYA TETAP	BASIS PERHITUNGAN	TRUK RINGAN (Rp/bln, ribu)	TRUK SEDANG (Rp/bln, ribu)	TRUK BERAT (Rp/bln, ribu)	TRUK KHUSUS (Rp/bln, ribu)
Penyusutan Kendaraan	Straight-line, umur 8 th nilai sisa 10%	3.500 – 4.500	6.500 – 8.500	12.500 – 16.000	15.000 – 20.000
Bunga Modal / Cicilan	Anuitas, LTV 70% tenor 5 th, bunga 11%	1.400 – 1.800	2.600 – 3.400	5.000 – 6.400	6.000 – 8.000
Asuransi Kendaraan (All Risk)	Premi 2,5–3,5% dari nilai kendaraan	700 – 900	1.300 – 1.700	2.500 – 3.200	3.000 – 4.500 (premi lebih tinggi)
Pajak Kendaraan & PNBP	STNK, tanda uji, pajak progresif	180 – 240	320 – 420	520 – 680	560 – 720
KIR (Uji Berkala) & Izin Usaha	KIR 6 bulanan izin trayek/usaha	80 – 120	100 – 150	130 – 180	160 – 220 + izin khusus B3
Overhead Kantor & Manajemen	Alokasi per kendaraan sewa kantor, admin, SIM	600 – 800	900 – 1.200	1.400 – 1.800	1.600 – 2.100

Konsen operator: biaya tetap terus berjalan meskipun kendaraan tidak beroperasi (waktu tunggu panjang, muatan balik kosong, atau larangan operasi hari besar). Utilisasi aktual 20–30% di bawah target teoretis menaikkan BOK/km secara signifikan pada armada besar.

Sensitivitas BOK terhadap Harga BBM dan Suku Bunga

Dua parameter eksogen — harga solar dan suku bunga kredit armada — dapat mengubah BOK 8–15% dalam satu siklus penyesuaian. Kajian menyusun skenario stress-test untuk kalibrasi klausul penyesuaian tarif.

Sensitivitas terhadap Perubahan Harga Solar

SKENARIO	Δ HARGA SOLAR	Δ BOK TRUK SEDANG	Δ BOK TRUK BERAT
Baseline	Rp 6.800/liter	0,0%	0,0%
Kenaikan Ringan	+10%	+3,1%	+2,7%
Kenaikan Sedang	+20%	+6,3%	+5,4%
Stress Ekstrem	+30%	+9,4%	+8,1%

Sensitivitas terhadap Perubahan Suku Bunga

SKENARIO	SUKU BUNGA KREDIT	Δ BOK TRUK SEDANG	Δ BOK TRUK BERAT
Baseline	11,0% p.a.	0,0%	0,0%
Kenaikan Ringan	12,5% p.a.	+1,4%	+1,8%
Kenaikan Sedang	14,0% p.a.	+2,8%	+3,6%
Stress Ekstrem	16,0% p.a.	+4,6%	+5,9%

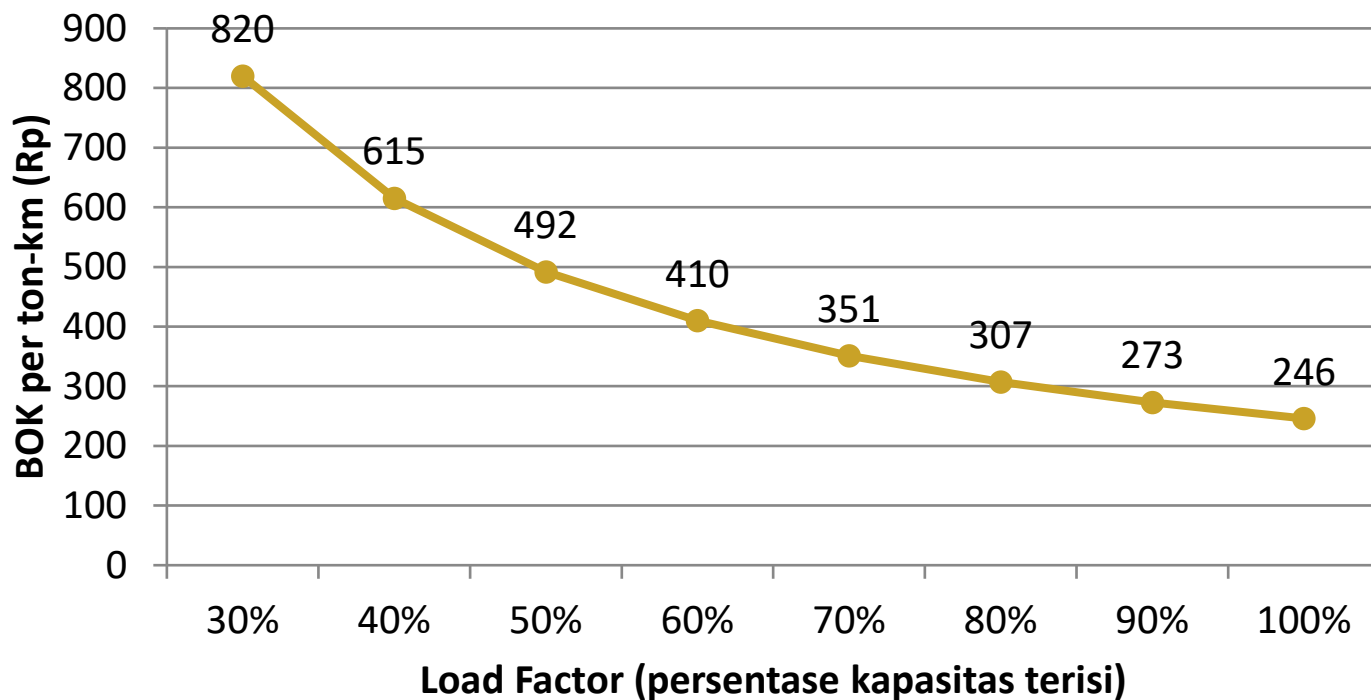
IMPLIKASI KEBIJAKAN — DISKUSI DENGAN ASOSIASI

- **Klausul penyesuaian otomatis:** TBB perlu dilengkapi mekanisme indeksasi terhadap harga solar (misalnya threshold ±10%) agar melindungi operator dari lag penyesuaian.
- **Kepekaan armada berat terhadap suku bunga:** Truk berat & khusus dengan struktur biaya tetap tinggi paling terekspos naik-turunnya suku bunga; perlu skema kredit khusus atau leasing dengan bunga tetap.

Dampak Load Factor, Muatan Balik, dan Empty Running

BOK per ton-kilometer sangat sensitif terhadap utilisasi kapasitas. Muatan balik kosong dan load factor rendah menaikkan biaya per unit output — beban yang selama ini ditransfer ke pengemudi dalam bentuk tekanan ODOL.

Kurva BOK per ton-kilometer terhadap Load Factor (Truk Sedang, JBI 12 ton, 800 km/rit)



MENGAPA PENTING

Perbedaan load factor 50% versus 90% **menyebabkan BOK per ton-km melonjak hampir dua kali lipat** (Rp 492 vs Rp 273).

Pada rute dengan muatan balik kosong (empty running 100% pada leg kedua), operator hanya memiliki 50% load factor efektif pada seluruh perjalanan pulang-pergi.

Konsekuensinya, **tekanan menutup gap melalui muatan berlebih (ODOL)** menjadi rasional secara ekonomi bagi operator — meskipun ilegal dan merusak infrastruktur publik.

Estimasi rata-rata empty running nasional: Jawa 35–45% • Sumatera 45–55% • Bali–Nusa Tenggara 50–60% • Kalimantan 55–65%

Isu Pengupahan Awak dan Overhead Manajemen

Komponen upah pengemudi & kernet dan overhead armada sering menjadi variabel penyesuaian ketika tarif tertekan. Struktur ini perlu diformalisasi agar TBB benar-benar melindungi kepentingan awak dan operasional armada.

STRUKTUR PENGUPAHAN AWAK KENDARAAN

Komponen tetap (gaji dasar):

- Pengemudi truk sedang: Rp 2,8–4,2 juta/bulan
- Pengemudi truk berat: Rp 3,5–5,0 juta/bulan
- Pengemudi truk khusus (B3/tangki): Rp 4,5–6,5 juta/bulan

Komponen variabel:

- Insentif per rit (persentase tarif atau nominal tetap)
- Uang jalan (BBM, tol, makan, parkir, mel)
- Bonus muatan (ODOL sering di sini) — perlu dihapus
- Tunjangan bongkar-muat

Rasio upah : BOK total ≈ 10–11%

Rentan kompresi saat tarif turun.

OVERHEAD ARMADA DAN MANAJEMEN OPERASI

Overhead tetap per kendaraan:

- Alokasi sewa kantor & pool armada
- Gaji staff administrasi, dispatcher, mekanik
- Sistem informasi (GPS, TMS, e-consignment)
- Utilitas kantor & keamanan

Overhead variabel:

- Biaya pengurusan izin & dokumentasi rutin
- Biaya legal & bea materai kontrak
- Biaya perekrutan & pelatihan awak baru
- Biaya klaim asuransi & manajemen risiko

Rasio overhead : BOK total ≈ 5–6%

Sering diabaikan pada operator pemilik-pengemudi.

Ringkasan: Titik-titik Konsen Utama Asosiasi Operator

Enam isu strategis yang menjadi fokus wawancara mendalam dengan asosiasi operator, ditata sebagai kerangka konfirmasi data primer.

01 Struktur Biaya Aktual

Konfirmasi komposisi BOK per segmen: proporsi biaya variabel, tetap, awak, dan overhead. Divergensi terhadap PM 60/2019.

02 Sensitivitas Harga Input

Validasi asumsi harga solar industri vs subsidi, harga ban, harga suku cadang antarwilayah, dan indeks upah minimum.

03 Utilisasi & Muatan Balik

Data faktual load factor, empty running per koridor, dan efek terhadap BOK/ton-km yang selama ini tidak tercatat resmi.

04 Klausul Penyesuaian Tarif

Mekanisme indeksasi otomatis terhadap BBM & suku bunga; frekuensi penyesuaian yang implementatif.

05 Struktur Kontrak & Broker

Realitas kontrak spot vs jangka panjang, peran broker/agen, dan platform digital angkutan barang.

06 Kelayakan Investasi Armada

NPV/IRR/payback period pada tarif aktual vs tarif berbasis TBB; kondisi replaceable armada usia > 15 tahun.

Tarif Batas Bawah dan Tarif Batas Atas

TARIF BATAS BAWAH (TBB)

Tarif minimum yang menutup biaya legal operasi + margin minimum wajar

$TBB = (BT + BV + BW + \text{Biaya Kepatuhan}) / Q \text{ legal} + \text{margin minimum}$

- Dihitung dari operator representatif yang patuh ketentuan teknis
- Tidak boleh dihitung dari operator paling tidak efisien
- Tidak boleh dihitung dari operator dengan pelanggaran ODOL
- Menggunakan pendekatan persentil biaya legal setelah pembersihan outlier
- Fungsi: mencegah tarif tidak sehat yang tidak menutup biaya legal

TARIF BATAS ATAS (TBA)

Tarif maksimum wajar berdasarkan risiko, layanan, pasar, dan komoditas

$TBA = TBB + \text{rentang kewajaran (risiko, layanan, komoditas)}$

- Rentang kewajaran ditentukan faktor koreksi karakteristik layanan
- Mempertimbangkan risiko rute, kondisi jalan, dan komoditas khusus
- Fungsi: mencegah tarif eksekutif pada pasar tidak kompetitif
- Perlu memperhitungkan daya saing logistik nasional
- Mekanisme penyesuaian berkala terhadap indeks harga input

Kondisi Trigger Aktivasi Tarif Batas Bawah (TBB)

TBB tidak diberlakukan secara universal. Kajian menyusun kerangka kondisi (trigger) yang membedakan aktivasi struktural (berlaku terus di segmen tertentu) dan aktivasi dinamis (dipicu oleh perubahan pasar).

JENIS TRIGGER	KONDISI PEMICU AKTIVASI	AMBANG BATAS (THRESHOLD)	SIFAT
Struktural — Segmen Pasar Rentan	Segmen dengan asimetri daya tawar: banyak operator kecil (< 5 armada) berhadapan dengan pemilik barang besar / platform digital dominan / broker terkonsentrasi.	Konsentrasi shipper HHI > 2.500 atau pangsa broker > 40%	Permanen
Struktural — Koridor Muatan Tidak Seimbang	Rute dengan empty running kronis di leg kedua (misalnya koridor keluar Jawa ke Sumatera/Kalimantan), yang menaikkan BOK/ton-km secara struktural.	Empty running > 50% secara rata-rata tahunan	Permanen
Struktural — Segmen dengan Tekanan ODOL Tinggi	Komoditas & segmen di mana tarif tertekan mendorong praktik ODOL sebagai kompensasi ekonomi (semen, bahan bangunan, hasil tambang).	Deteksi pelanggaran ODOL > 30% di komoditas terkait	Permanen
Dinamis — Tarif Pasar Anjlok	Tarif pasar aktual jatuh di bawah BOK legal selama periode tertentu — sinyal predatory pricing atau tekanan pasar temporer.	Tarif pasar < 80% BOK legal selama 3 bulan berturut-turut	Temporer
Dinamis — Lonjakan Biaya Input	Kenaikan mendadak harga solar, ban, atau suku bunga yang belum tersalur ke penyesuaian tarif pasar.	Δ harga solar > 15% dalam 90 hari tanpa penyesuaian tarif	Temporer

Prinsip: TBB berlaku selektif — pada segmen/koridor/komoditas yang secara struktural rentan atau pada kondisi pasar temporer yang membahayakan keberlanjutan operasi armada dan hak awak.

Kondisi Trigger Aktivasi Tarif Batas Atas (TBA)

TBA berfungsi melindungi kepentingan konsumen akhir dan menjaga daya saing logistik nasional. Aktivasinya diarahkan pada pasar dengan struktur oligopolistik, komoditas strategis, atau kondisi kelangkaan.

JENIS TRIGGER	KONDISI PEMICU AKTIVASI	AMBANG BATAS (THRESHOLD)	SIFAT
Struktural — Koridor Oligopolistik	Koridor / rute dengan sedikit operator dominan yang secara kolektif menguasai pangsa pasar tinggi; potensi tarif kolusif yang merugikan pemilik barang kecil.	3 operator teratas menguasai > 60% volume angkutan koridor	Permanen
Struktural — Komoditas Strategis	Angkutan komoditas yang memengaruhi harga eceran publik: BBM & LPG bersubsidi, semen, sembako (beras, gula, minyak goreng), pupuk bersubsidi.	Daftar komoditas ditetapkan via Kepmen Perhubungan	Permanen
Struktural — Rute Terpencil / 3T	Rute ke wilayah tertinggal, terdepan, terluar dengan operator tunggal atau sangat terbatas — potensi eksploitasi tarif terhadap konsumen akhir.	Hanya 1–2 operator melayani rute, frekuensi < 2 rit/minggu	Permanen
Dinamis — Kondisi Kelangkaan / Bencana	Bencana alam, keadaan darurat kesehatan, atau lonjakan permintaan hari besar (Idul Fitri, Natal, Tahun Baru) — anti-spekulasi tarif.	Status darurat oleh BNPB atau Hari Besar Nasional (H-14 s.d. H+14)	Temporer
Dinamis — Tarif Pasar Melonjak Tak Wajar	Tarif pasar aktual naik jauh di atas BOK + margin wajar tanpa justifikasi biaya input — sinyal price gouging.	Tarif pasar > 130% BOK+margin wajar selama 60 hari	Temporer

Prinsip: TBA tidak dimaksudkan menekan operator, tetapi menjaga fungsi pasar tetap kompetitif dan melindungi konsumen akhir dari kelangkaan/asimetri informasi.

Mekanisme Monitoring, Aktivasi, dan Sunset Clause

Aktivasi TBB/TBA memerlukan tata kelola yang transparan, berbasis data, dan reversibel. Berikut alur lima tahap yang diusulkan kajian sebagai bagian integral rancangan Peraturan Menteri.

1	Monitoring Rutin Ditjen Perhubungan Darat memantau indikator tarif pasar, BOK, harga input (BBM, ban, upah), dan pelanggaran ODOL secara real-time.	OUTPUT Dashboard harian & laporan bulanan
2	Deteksi Threshold Breach Sistem otomatis menandai bila threshold trigger tercapai (baik struktural maupun dinamis) — nasional, per wilayah, atau per koridor/komoditas.	OUTPUT Peringatan dini & analisa awal
3	Verifikasi & Konsultasi Tim teknis melakukan verifikasi lapangan, konsultasi dengan asosiasi operator, pengemudi, dan pemilik barang; sinkronisasi lintas K/L.	OUTPUT Berita acara & rekomendasi
4	Aktivasi Resmi Menteri Perhubungan menerbitkan Keputusan Menteri yang menetapkan besaran TBB/TBA, cakupan (segmen/koridor/komoditas), dan periode berlaku.	OUTPUT Keputusan Menteri Perhubungan
5	Review & Sunset Clause Evaluasi wajib setiap 6 bulan untuk trigger temporer, atau tahunan untuk trigger struktural. Otomatis berakhir bila kondisi pemicu tidak lagi terpenuhi.	OUTPUT Laporan evaluasi & rekomendasi

Sunset clause: *TBB/TBA temporer otomatis berakhir bila kondisi pemicu tidak lagi terpenuhi, mencegah kekakuan tarif yang justru mendistorsi pasar dalam jangka panjang.*

Klasifikasi Kendaraan dan Komoditas Strategis

KLASIFIKASI KENDARAAN

Klasifikasi minimal untuk memastikan perbandingan tarif dilakukan secara setara:

Truk Ringan

Konfigurasi 4×2, JBI kecil, distribusi perkotaan

Truk Sedang

Konfigurasi 4×2/6×2, angkutan antarkota jarak sedang

Truk Berat

Konfigurasi 6×4/8×4, angkutan berat komoditas curah/konstruksi

Tractor + Trailer

Truk gandeng/tempel, kontainer & bulk logistik

Truk Khusus

Tangki, refrigerator, alat berat, B3, karoseri khusus

KOMODITAS STRATEGIS (INDIKATIF)

Komoditas dengan potensi pelanggaran ODOL tinggi dan/atau signifikansi ekonomi strategis:

Bahan Bangunan

Semen, pasir, batu, bahan konstruksi

Perkebunan

Kelapa sawit (CPO/TBS), karet, hasil bumi

Pertambangan

Batu bara, mineral, hasil tambang

Curah Cair

BBM, minyak sawit, bahan kimia

Kontainer & Manufaktur

Barang jadi, ekspor-impor, e-commerce

Tarif sebagai Instrumen Korektif RAN ODOL

Rasionalitas Kebijakan: Mengapa Tarif Menjadi Instrumen RAN ODOL?

1

Tekanan Tarif Rendah

Persaingan pasar mendorong tarif ke bawah biaya legal operasi

2

Insentif Pelanggaran

Operator terdorong menutup gap biaya melalui muatan berlebih (ODOL)

3

Eksternalitas Negatif

Kerusakan perkerasan, penurunan keselamatan, ketidakadilan pasar

4

Intervensi Tarif Legal

TBB melindungi biaya legal, TBA menjaga daya saing, kombinasi mengurangi insentif ODOL

Kebijakan tarif tidak menggantikan penegakan hukum, melainkan MELENGKAPI penegakan ODOL dengan mengurangi tekanan struktural yang memaksa operator melakukan pelanggaran. Kombinasi tarif legal + penindakan + insentif kepatuhan adalah paket kebijakan yang efektif.

Prediksi Tarif sebagai Dasar Investasi Armada

Analisis kelayakan finansial memastikan struktur tarif yang direkomendasikan mampu mendukung investasi armada baru, peremajaan kendaraan, dan keberlanjutan usaha operator patuh.

NPV

Net Present Value

Nilai keekonomian investasi armada selama umur proyek

IRR

Internal Rate of Return

Tingkat pengembalian investasi armada baru

PP

Payback Period

Waktu pengembalian modal investasi kendaraan

BEP

Break-Even Point

Titik impas operasional armada di berbagai skenario

ANALISIS SENSITIVITAS

Skenario stres-uji dilakukan terhadap variabel yang paling memengaruhi kelayakan:

- Kenaikan harga BBM • Kenaikan tarif tol • Kenaikan suku bunga
- Perubahan tingkat utilisasi armada (load factor legal)
- Perubahan ritase, muatan balik, dan waktu tunggu
- Variasi umur ekonomis dan nilai residu kendaraan

Kontrak Angkutan & Tanggung Jawab Multi-Pihak

Tarif angkutan barang lazim ditentukan melalui kontrak privat. Rancangan regulasi tidak akan mengatur seluruh isi kontrak, tetapi menetapkan ELEMEN MINIMUM agar tanggung jawab ODOL tidak dibebankan sepihak kepada pengemudi atau operator.

Identitas Para Pihak

Penyedia jasa, pengguna jasa/shipper, agen/broker (jika ada)

Karakteristik Muatan

Jenis barang, berat & volume legal, penanganan khusus

Rute & Kendaraan

Asal-tujuan, jenis kendaraan, konfigurasi sumbu, JBI/JBKI

Struktur Tarif

Tarif per rit/ton/km, biaya tambahan sah, mekanisme penyesuaian

Waktu Layanan

Waktu tunggu, denda demurrage, tanggung jawab bongkar-muat

Klausul Anti-ODOL

Larangan memerintahkan muatan berlebih; tanggung jawab shipper

Penyelesaian Sengketa

Mekanisme mediasi, arbitrase, penerapan asuransi

Peran Strategis Asosiasi dalam Kajian

Asosiasi operator memegang posisi sentral sebagai jembatan antara pelaku usaha dan regulator. Kajian ini merancang partisipasi asosiasi pada empat tahap penting:

01

Konsultasi Substansi & Validasi Metodologi

Memberi masukan terhadap kerangka konseptual, variabel, dan asumsi model tarif — memastikan pendekatan realistis terhadap kondisi pasar

02

Fasilitasi Akses Data Anggota

Membuka akses wawancara BOK ke perusahaan anggota dengan jaminan kerahasiaan data mikro; hasil hanya disajikan agregat

03

Validasi Draft Formula & Simulasi

Menguji hasil perhitungan tarif dan simulasi skenario pada FGD tahap validasi — sebelum penyusunan draft peraturan

04

Umpan Balik Rancangan Regulasi

Memberikan pandangan terhadap struktur norma, kelayakan implementasi, dan mekanisme penyesuaian berkala

Topik Diskusi Audiensi Hari Ini

Lima topik substantif yang mohon menjadi fokus masukan asosiasi:

T-1

Struktur BOK & Tarif Aktual di Lapangan

Pengalaman anggota terhadap gap antara BOK legal dan tarif aktual pasar; koridor mana yang paling tertekan?

T-2

Kelayakan Konsep Tarif Batas Bawah & Batas Atas

Pandangan asosiasi terhadap penerapan TBB/TBA; risiko implementasi; usulan mekanisme penyesuaian berkala

T-3

Muatan Balik, Utilisasi, dan Empty Running

Realitas load factor legal per koridor; strategi asosiasi meningkatkan produktivitas armada anggota

T-4

Tekanan ODOL & Ekonomi Kepatuhan

Sumber tekanan ODOL (shipper, tarif, biaya kepatuhan); usulan insentif kepatuhan dan disinsentif pelanggaran

T-5

Prediksi Tarif sebagai Dasar Investasi

Kondisi keuangan usaha; hambatan peremajaan armada; hubungan tarif — investasi — daya saing sektor

Rencana Tindak Lanjut

● Juli 2026	Kompilasi Berita Acara & Matriks Masukan Rekapitulasi seluruh masukan audiensi, penyampaian minutes kepada asosiasi untuk klarifikasi
● Juli — Agustus 2026	Mobilisasi Survei Data Primer di 5 Wilayah Pengumpulan data BOK, wawancara mendalam operator, dan koordinasi lapangan dengan asosiasi wilayah
● September 2026	Laporan Antara & Konsolidasi Draft Model Tarif Penyampaian hasil sementara analisis biaya dan koridor tarif untuk validasi awal
● Oktober 2026	FGD Validasi Model & Skenario Kebijakan Pengujian formula tarif, simulasi TBB/TBA, dan opsi kebijakan bersama asosiasi & pemangku kepentingan
● November — Desember 2026	Draft Rancangan Peraturan Menteri & Finalisasi Legal drafting dan diseminasi hasil kajian; penyampaian dokumen akhir



DISKUSI & TANYA JAWAB

Terima Kasih atas Partisipasi Bapak & Ibu

Masukan asosiasi menjadi fondasi bagi rumusan kebijakan tarif yang adil bagi pelaku usaha, terukur bagi regulator, dan efektif dalam mendukung pencapaian RAN ODOL.