MASUKAN ATAS

MATERI 1, MATERI 2, DAN MATERI 3

D A L A M

Rapat Koordinasi dan Identifikasi Implementasi Penyelenggaraan Fasilitas Penimbangan Pada Kawasan Industri, Kawasan Pertambangan, dan Sentra Produksi Tahun 2026



Oleh :

Drs. Suripno, MSTr

Dosen ITL TRISAKTI

ANGGOTA DPP ORGANDA

15 Oktober 2026

MASUKAN UNTUK MATERI 1

INTEGRASI
ZERO ODOL
BERDASARKAN PERPRES NO. 41 TAHUN 2026
TENTANG PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL
DENGAN DESAIN
SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL



INSTITUT TRANSPORTASI
DAN LOGISTIK TRISAKTI

Oleh :
Drs. Suripno, MSTR
Dosen Institut Transportasi
dan Logistik Trisakti

Disampaikan Dalam :
FGD ZERO ODOL DALAM ARAH LOGISTIK NASIONAL BERDASARKAN PERPRES NO 41 TAHUN 2026

Diselenggarakan
Media
TEMPO

1 OKTOBER 2026

A. RINGKASAN EKSEKUTIF

1. Terbitnya Peraturan Presiden Nomor 41 Tahun 2026 tentang Penguatan Logistik Nasional pada Juli 2026 merupakan perkembangan penting dalam kebijakan logistik Indonesia. Perpres ini menggantikan kerangka Perpres Nomor 26 Tahun 2012 dan membawa penguatan logistik ke arah konektivitas infrastruktur, integrasi dan digitalisasi layanan, peningkatan daya saing sumber daya manusia, serta rencana aksi 2026–2029. Penanganan **Zero Over Dimension Over Loading (Zero ODOL)** menjadi salah satu agenda penting di dalam kerangka tersebut

2. Kebijakan ini perlu diapresiasi. Persoalannya, Zero ODOL pada dasarnya tidak dapat berdiri sendiri sebagai program penertiban angkutan jalan. ODOL terjadi di dalam sistem yang menghubungkan lokasi produksi, kawasan industri, jaringan jalan, terminal barang, pelabuhan, kereta api, pergudangan, pusat distribusi, dan konsumen. Karena itu, keberhasilan Perpres 41/2026 sangat bergantung pada sejauh mana rencana aksi Zero ODOL diintegrasikan dengan desain Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS).

3. Zero ODOL harus ditempatkan sebagai subsistem dari reformasi Sistem Transportasi Nasional, sedangkan Perpres 41/2026 menjadi jembatan antara *reformasi logistik dan reformasi transportasi.*

4. *Dengan pendekatan tersebut, negara tidak hanya menindak kendaraan yang kelebihan dimensi dan muatan, tetapi memperbaiki sistem yang selama ini menciptakan tekanan ekonomi bagi munculnya ODOL*

5. Perlu perubahan Kebijakan :

   Bagaimana menindak truk ODOL?“ menjadi:

   "Bagaimana membangun sistem transportasi dan logistik sehingga pengangkutan barang secara legal, aman, dan sesuai kapasitas justru menjadi pilihan yang paling efisien?

6. Inti kebijakannya dapat dirumuskan dalam satu kalimat:

   ODOL adalah gejala sistem. Perpres 41/2026 menyediakan kerangka reformasi logistik; SISTRANAS harus menyediakan desain sistem transportasinya. Integrasi keduanya merupakan prasyarat agar Zero ODOL berlangsung efektif, efisien, dan berkelanjutan

ALUR PEMIKIRAN

INTEGRASI ZERO ODOL BERDASARKAN PERPRES NO. 41 TAHUN 2026 TENTANG PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL DENGAN DESAIN SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

1 KONDISI SAAT INI

- Praktik ODOL masih tinggi.
- Biaya logistik nasional masih tinggi.
- Dominasi angkutan jalan.
- Integrasi antarmoda belum optimal.
- Kerusakan infrastruktur jalan meningkat.
- Keselamatan lalu lintas terancam.



2 DASAR KEBIJAKAN

Perpres No. 41 Tahun 2026 tentang Penguatan Logistik Nasional

- Mengintegrasikan kebijakan logistik nasional.
- Menguatkan konektivitas infrastruktur.
- Mendorong integrasi dan digitalisasi layanan.
- Meningkatkan daya saing sumber daya manusia logistik.
- Memuat Rencana Aksi 2026–2029, termasuk agenda Zero ODOL.

3 PERUBAHAN PARADIGMA

PARADIGMA LAMA

ODOL SEBAGAI PELANGGARAN

- Fokus pada kendaraan.
- Penegakan hukum.
- Jembatan timbang.
- Sanksi.
- Pendekatan sektoral.

PARADIGMA BARU

ODOL SEBAGAI GEJALA SISTE

- Fokus pada sistem transporta dan logistik.
- Integrasi antarmoda.
- Efisiensi logistik.
- Pendekatan lintas sektor.
- Zero ODOL sebagai bagian d reformasi sistem.

4 FAKTOR PENDORONG ODOL

- Biaya logistik tinggi
- Struktur tarif tidak sehat
- Dominasi angkutan jalan
- Integrasi antarmoda lemah
- Lokasi industri tidak terintegrasi
- Keterbatasan terminal barang
- Persaingan usaha
- Tekanan waktu dan biaya

ODOL DALAM SISTEM TRANSPORTASI DAN LOGISTIK NASIONAL

SISTEM KEGIATAN (Permintaan Transportasi)

- Produksi
- Distribusi
- Konsumsi

SISTEM JARINGAN (Prasarana)

- Jalan
- Kereta api
- Pelayaran
- Bandar udara
- Sungai, danau, penyeberangan

SISTEM PELAYANAN (Angkutan)

- Angkutan jalan
- Angkutan kereta api
- Angkutan laut
- Angkutan udara
- Angkutan multimoda

SISTEM KELEMBAGAAN (Regulasi & Tata Kelola)

- Peraturan
- Pembinaan
- Pengawasan
- Pembiayaan
- Koordinasi lintas sektor

DAMPAK ODOL

- Kerusakan infrastruktur jalan
- Kecelakaan lalu lintas
- Biaya logistik meningkat
- Persaingan usaha tidak sehat
- Umur kendaraan lebih pendek
- Emisi dan dampak lingkungan
- Kerugian ekonomi negara

5 INTEGRASI ZERO ODOL DENGAN DESAIN SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

SISTRANAS

Kerangka integrasi seluruh moda

- [illegible] sungai, dan penyeberangan.
- Pembagian peran moda.
- Pengembangan angkutan multimoda.

RENCANA INDUK TRANSPORTASI NASIONAL

Pedoman pembangunan transportasi

- Struktur jaringan nasional.
- Pengembangan simpul.
- Koridor logistik nasional.
- Tahapan pembangunan hingga 2045.

INTEGRASI DENGAN RTRW DAN SISLOGNAS

Konsistensi ruang, kegiatan dan jaringan

- Kawasan industri terintegrasi.
- Lokasi pelabuhan dan terminal.
- Pusat distribusi dan pergudangan.
- Pola distribusi yang efisien.

PENGEMBANGAN ANGKUTAN MULTIMODA

Pilihan moda yang efisien

- Optimalisasi kereta api untuk jarak menengah-jauh.
- Optimalisasi angkutan laut untuk antarpulau.
- Jalan untuk first mile dan last mile.

REFORMASI BIAYA LOGISTIK

Menciptakan insentif ekonomi yang tepat

- Efisiensi pelabuhan.
- Digitalisasi logistik.
- Pusat konsolidasi muatan.
- Insentif penggunaan multimod
- Struktur tarif yang sehat.

6 IMPLEMENTASI MELALUI 9 RENCANA AKSI ZERO ODOL

1. Integrasi data angkutan barang
2. Pengawasan dan penindakan
3. Pengaturan kelas jalan
4. Peningkatan daya saing multimoda
5. Insentif dan disinsentif
7. Kajian dampak ekonomi
7. Aspek ketenagakerjaan (pengemudi)
8. Harmonisasi regulasi
9. Penguatan kelembagaan (system integrator)

7 HASIL YANG DIHARAPKAN

ZERO ODOL 2027
DAN REFORMASI SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

- Biaya logistik nasional menurun
- Infrastruktur jalan lebih awet
- Keselamatan lalu lintas meningkat
- Angkutan multimoda berkembang
- Sistem transportasi dan logistik terintegrasi



Sumber : MP3EI 2011-2025, 2011.

C. Visi, Konektivitas Nasional

D. Komponen Pembentuk Postur Konektivitas Nasional

Komponen Pembentuk Postur Konektivitas Nasional

SISLOGNAS	SISTRANAS	PENGEMBANGAN WILAYAH (RPJMN dan RTRWN)	ICT
1. Penentuan *Key Commodities*	1. Keselamatan Transportasi	1. Peningkatan Ekonomi Lokal	1. Migrasi Menuju Konvergensi
2. Penguatan Jasa Logistik	2. Pengusahaan Transportasi	2. Peningkatan Kapasitas SDM	2. Pemerataan Akses dan Layanan
3. Jaringan Infrastruktur	**3. Jaringan Transportasi**	**3. Pengembangan Infrastruktur**	**3. Pengembangan Jaringan *Broadband***
4. Peningkatan Kapasitas SDM	4. Peningkatan SDM dan Iptek	4. Peningkatan Kapasitas Kelembagaan	4. Peningkatan Keamanan Jaringan & Sistem Informasi
5. Peningkatan ICT	5. Pemeliharaan Kualitas Lingkungan Hidup	5. Peningkatan Akses Modal Kerja	5. Integrasi Infrastruktur, Aplikasi & Data Nasional
6. Harmonisasi Regulasi	6. Penyediaan Dana Pembangunan	6. Peningkatan Fasilitas Sosial Dasar	6. Peningkatan e-Literasi, Kemandirian Industri ICT Domestik dan SDM ICT Siap Pakai
7. Perlu Dewan Logistik Nasional	7. Peningkatan Administrasi Negara		7. Peningkatan Kemandirian Industri ICT Dalam Negeri

Penguatan Konektivitas Nasional Dilakukan dengan Mengintegrasikan dan Mensinergikan Rencana Sislognas, Sistranas, Pengembangan Wilayah dan ICT

Sumber : MP3EI 2011-2025, 2011.

E. PENYUSUNAN RENCANA INDUK JLLAJ BERDASARKAN PASAL 3

(1) Pemerintah dan Pemerintah Daerah wajib mengembangkan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah daratan di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.

(2) Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai kebutuhan dengan berpedoman pada rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

(3) Rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) terdiri atas:

a. Rencana Induk JLLAJ Nasional

b. Rencana Induk JLLAJ Provinsi

c. Rencana Induk JLLAJ Kabupaten/kota

F. REKOMENDASI

1. 9 Rencana Aksi ZERO ODOL sebagai program Hilir perlu dilengkapi dengan Program Hulu yaitu integrasi sistem taransportasi agar terwujud ekositem translog yang efisien dan efektif
2. Perlu dilakukan simulasi berbagai skenario penindakan dampaknya terhadap ekonomi nasional dengan juga dampak pembatasan angkutan baran pada hari raya dan natal/tahun baru
3. Perlu segera diselesaikan Penyusunan RI JLLAJ sambal menunggu UU SISTRANAS sebagai dasar hukum menyusun Rencana Induk Transportasi Nasional, rovinsi, Kabupaten/Kota

Infrastruktur Dan Jaringan Sistem Logistik

Jaringan Keuangan	Pelaku Jasa	Perbankan, Asuransi, LKBB					**Money**
	Sarana	ATM	Internet Banking	SMS Banking	T/T	Cash Basis	
Jaringan Informasi	*Pesan*	Dokumen					**Data**
	Applikasi	Aplikasi					
	Sarana Transportasi	Keamanan		Aplikasi Khusus		Saluran Pengiriman	
	Data	Messeging Hub					
	Jaringan Fisik	Jaringan Telekomunikasi					
	Informasi						
Jaringan Transportasi	*Fasilitas Penyimpanan*	W/H, CY, CFS, Container, Pallet, Depot					**Freight**
	Sarana Transportasi	Kapal Laut, Kapal Udara, Truck, Kereta Api, Pipa					
	Intermodal Transportasi	Dermaga	Dermaga	Terminal	Terminal	Terminal	Terminal
	Simpul Transportasi	Pelabuhan Laut	Pelabuhan Sungai & Danau	Bandar Udara	Terminal	Stasiun	Depot
	Moda Transportasi	Laut	Sungai & Danau	Udara	Jalan	Rel	Pipa
Jaringan Distribusi	Penyedia	Produsen, Importir, Eksportir					**Trade**
	Penyalur	Pedagang, Distributor, Grosir, Agen, Peritel, dsb.					
	Prasarana	Terminal Agri, Pasar Induk, Pasar Tradisional, Kios, Warung, Hyper/Super/Mini Market, dsb.					

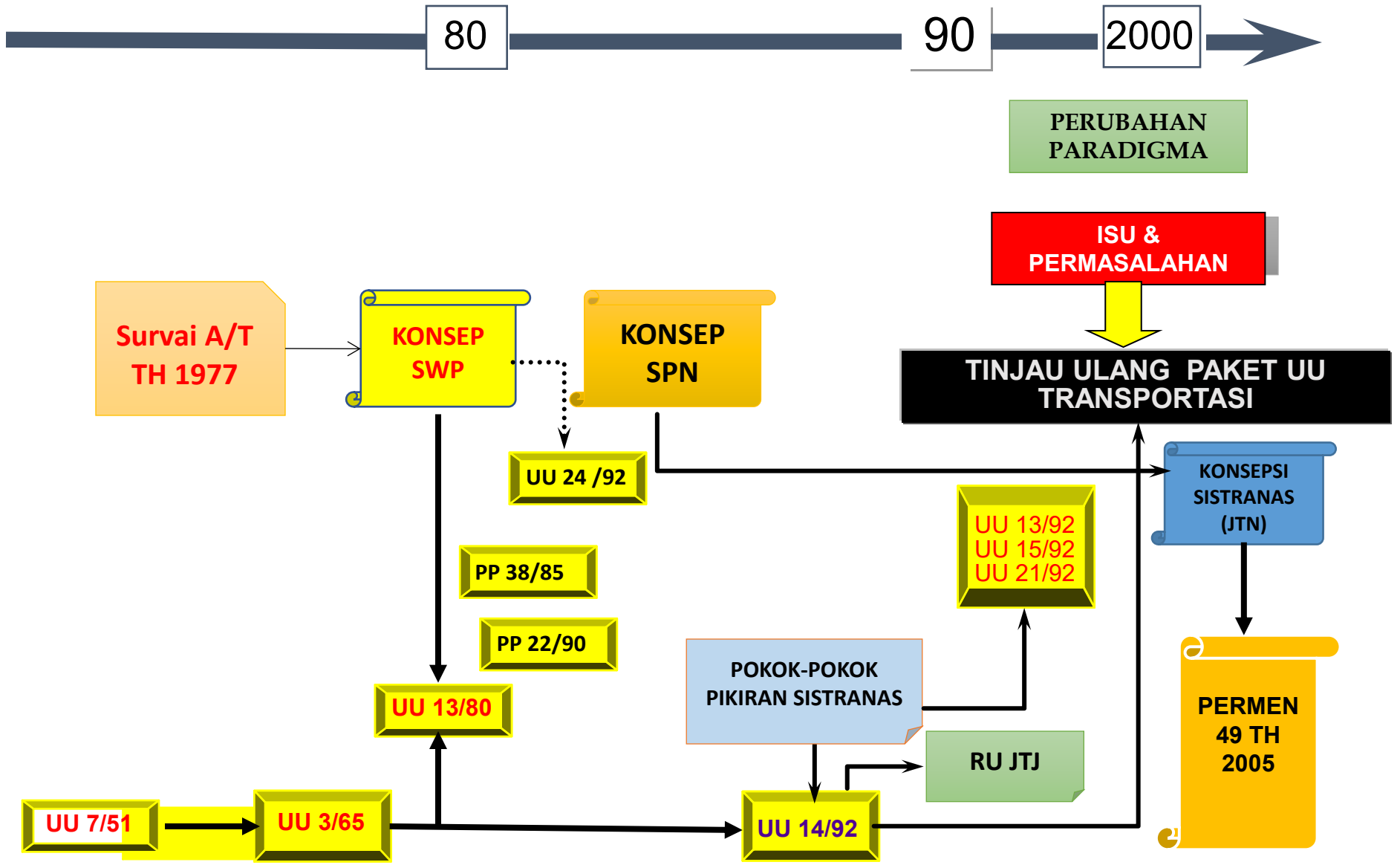
Sumber : Cetak Biru SISLOGNAS, 2012

MASUKAN UNTUK MATERI 2

PERAN PENGELOLA KAWASAN INDUSTRI DALAM MENDUKUNG ANGKUTAN BARANG YANG TERTIB MUATAN

1. Perlu MOU antara Kementerian Perhubungan dengan Penanggung Jawab/Pengelola Kawasan Mengenai Penempatan Alat Penimbangan Yang dipasang Secara Tetap Dalam Kawasan Industri/Pertambangan
2. Alat Penimbangan dipasang ***di jalan khusus, agar tidak berfungsi sebagai penegakan hukum (bila di jalan umum otomatis sebagai alat pengawasan disertai penindakan***
3. Alat penimbangan hanya berfungsi untuk seleksi kendaraan barang yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan, termasuk persyaratan ODOL
4. Jam operasi ditentukan berdasarkan kesepakatan
5. Penempatan orang berdasarkan kesepakatan

MASUKAN UNTUK MATERI 3



A, SEJARAH PERKEMBANGAN LLAJ TAHUN 1951 - 2000

B. PEMBAGIAN WEWENANG ANTARA INSTANSI PEMERINTAH PUSAT DALAM PEMBINAAN LLAJ BERDASAR PASAL 5 AYAT (3)UU 22 TH 2009

Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimanadimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instan sipembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:

a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;

b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;

d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan

e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

C. PEMBAGIAN WEWENANG ANTARA INSTANSI PEMERINTAH PUSAT DALAM PEMBINAAN LLAJ BERDASAR PASAL 5 AYAT (3)UU 22 TH 2009

Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimanadimaksud pada ayat (2) dilaksanakan oleh instan sipembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya yang meliputi:

a. urusan pemerintahan di bidang Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang Jalan;

b. urusan pemerintahan di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

c. urusan pemerintahan di bidang pengembangan industri Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang industri;

d. urusan pemerintahan di bidang pengembangan teknologi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, oleh kementerian negara yang bertanggung jawab di bidang pengembangan teknologi; dan

e. urusan pemerintahan di bidang Registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, Penegakan Hukum, Operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas, oleh Kepolisian Negara Republik Indonesia.

D. TUGAS APARAT UNIT PELAKSANA PENIMBANGAN KENDARAAN BERMOTOR

1. Memeriksa Kendaraan Barang Yang Memasuki Are Kerja UPPKB
2. Membuat berita acara Penyidikan bila terjadi Pelanggaran
3. Memasang Rambu Perintah untuk memasuki area UPPKB
4. Melaporkan hasil pemeriksaan kepada Kepala BPTD dan POLRES terdekat atas pelaksanaan tugas antara lain meliputi :
    a. Volume lalu kendaraan barang yang wajib dilakukan penimbangan
    b. Jumlah yang diperiksa
    c. Jumah yang ditindak

E. REKOMENDASI

Melaksanakan tugas sesuai wewenang