POKOK-POKOK
PERPRES
NOMOR 42 TAHUN 2026
TENTANG PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL DAN IMPLIKASI TERHADAP ZERO ODOL :

Integrasi Zero Odol Dengan Desain Sistem Transportasi Nasional



Oleh :

Drs. Suriono, MSTr

Dosen Institut Transportasi dan Logistik Trisaktu

Jakarta
1 Oktober 2026

POKOK-POKOK PERPRES NOMOR 41 TAHUN 2026 TENTANG PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PROGRAM ZERO ODOL

Integrasi Zero ODOL dengan Desain Sistem Transportasi Nasional

Oleh : Drs. Suripno, MSTR

Dosen Institut Transportasi dan Logistik

Jakarta, 1 Oktober 2026

POKOK-POKOK PERPRES NOMOR 41 TAHUN 2026 TENTANG PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PROGRAM ZERO ODOL

Integrasi Zero ODOL dengan Desain Sistem Transportasi Nasional

I. PENDAHULUAN

Peraturan Presiden Nomor 41 Tahun 2026 tentang Penguatan Logistik Nasional merupakan tonggak penting dalam perubahan pendekatan pembangunan logistik Indonesia. Perpres ini ditetapkan pada 15 Juli 2026 dan menggantikan kerangka sebelumnya dalam ***Perpres Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.***

Kebijakan tersebut lahir dari persoalan mendasar bahwa logistik nasional belum bekerja sebagai satu sistem yang efisien. Infrastruktur jalan, pelabuhan, bandar udara, kereta api, terminal, pergudangan, kawasan industri, perusahaan angkutan, dan sistem informasi pada dasarnya telah tersedia, tetapi hubungan antarkomponen tersebut belum sepenuhnya terintegrasi.

Karena itu Perpres 41/2026 tidak hanya berbicara mengenai pembangunan infrastruktur, melainkan menempatkan penguatan logistik dalam tiga strategi besar, yaitu penguatan infrastruktur konektivitas, layanan backbone dan sarana penunjang logistik; penguatan integrasi dan digitalisasi layanan logistik; serta peningkatan daya saing sumber daya manusia dan penyedia jasa logistik. Kerangka RPerpres yang kemudian menjadi Perpres tersebut disusun sebagai rencana aksi lintas kementerian/lembaga.

Dalam kerangka inilah persoalan Over Dimension Over Loading (ODOL) harus ditempatkan.

ODOL bukan semata-mata persoalan kendaraan yang melanggar dimensi dan muatan. ODOL merupakan salah satu gejala dari persoalan yang lebih besar dalam sistem distribusi barang: struktur tarif, kapasitas kendaraan, jaringan dan kelas jalan yang tidak serasi, hubungan industri dengan

perusahaan angkutan, lemahnya terminal barang, ketergantungan yang tinggi kepada moda jalan, rendahnya integrasi multimoda, masalah kesejahteraan pengemudi, serta lemahnya integrasi pengawasan.

Oleh sebab itu, kebijakan Zero ODOL harus menjadi bagian dari reformasi sistem transportasi dan logistik nasional, bukan sekadar program penindakan kendaraan.

II. POSISI ZERO ODOL DALAM PERPRES 41 TAHUN 2026

Pemerintah menempatkan penanganan ODOL dalam Rencana Aksi Nasional yang terintegrasi dengan kebijakan penguatan logistik. Pemerintah secara resmi mengemukakan sembilan kelompok rencana aksi yang mencakup aspek data, pengawasan, jalan, multimoda, ekonomi, ketenagakerjaan, regulasi, dan kelembagaan.

Hal tersebut menunjukkan perubahan paradigma yang penting.

Paradigma lama:

ODOL → pelanggaran kendaraan → pemeriksaan → penimbangan → penindakan.

Paradigma yang seharusnya dibangun melalui Perpres 41/2026:

ODOL → persoalan sistem angkutan barang → sistem transportasi → sistem logistik → rantai pasok nasional → penyelesaian lintas sektor dan lintas moda.

Dengan pendekatan tersebut, keberhasilan Zero ODOL tidak cukup diukur dari berapa kendaraan yang ditilang atau berapa jembatan timbang yang dioperasikan. Keberhasilan harus dilihat dari terbentuknya sistem angkutan barang yang selamat, efisien, efektif, terintegrasi, berkeadilan, serta mampu menurunkan biaya logistik nasional.

III. SEMBILAN RENCANA AKSI ZERO ODOL

1. **Integrasi pendataan angkutan barang menggunakan sistem elektronik**

Data kendaraan, uji berkala, perusahaan angkutan, kepemilikan kendaraan, dimensi kendaraan, berat kendaraan, muatan, asal-tujuan perjalanan, jalan yang dilalui, serta hasil pengawasan perlu berada dalam sistem informasi yang dapat saling terhubung.

Integrasi data merupakan fondasi pengawasan berbasis risiko. Pemerintah telah mengembangkan dashboard pemantauan kendaraan angkutan barang melalui integrasi data Kementerian Perhubungan dan kementerian yang menangani jalan.

Implikasinya, pengawasan Zero ODOL harus bergerak dari manual enforcement menuju digital enforcement.

2. **Pengawasan, pencatatan, dan penindakan kendaraan angkutan barang**

   Penegakan hukum tetap diperlukan, tetapi harus dilakukan secara terintegrasi mulai dari tempat asal muatan, kawasan industri, pelabuhan, jalan, jalan tol, terminal barang sampai tempat tujuan.

   Dengan demikian, tanggung jawab pelanggaran tidak boleh semata-mata diletakkan pada pengemudi.

   Harus dapat ditelusuri siapa:

   - pemilik barang;
   - perusahaan angkutan;
   - pemilik kendaraan;
   - pengelola kawasan;
   - pihak yang melakukan pemuatan; dan
   - pihak yang memberikan perintah membawa muatan melebihi

   Pendekatan ini menggeser penegakan hukum dari sekadar driver-oriented enforcement menjadi supply-chain-oriented enforcement.

3. **Penetapan dan pengaturan kelas jalan serta penguatan jalan khusus logistik**

Ini merupakan persoalan yang sangat fundamental.

Kendaraan barang tidak bergerak pada satu ruas jalan, melainkan melalui suatu jaringan lintas dari titik asal sampai titik tujuan. Apabila dalam satu koridor terdapat kelas jalan yang terputus-putus, kendaraan yang legal pada satu ruas dapat menjadi tidak sesuai ketika memasuki ruas berikutnya.

Karena itu, penetapan kelas jalan harus dikembangkan menjadi jaringan lintas angkutan barang berdasarkan kelas jalan yang berkesinambungan.

Rencana aksi pemerintah memang memasukkan penetapan dan pengaturan kelas jalan provinsi dan kabupaten/kota serta penguatan jalan khusus logistik.

Di sinilah diperlukan hubungan dengan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan, pada tingkat yang lebih tinggi, dengan Desain Sistem Transportasi Nasional.

4. **Peningkatan daya saing distribusi logistik melalui multimoda angkutan barang**

   Zero ODOL tidak akan berhasil apabila seluruh pertumbuhan angkutan barang tetap dibebankan kepada jalan.

   Barang dengan karakteristik tertentu, terutama jarak menengah-panjang dan volume besar, perlu memperoleh alternatif melalui:

   jalan – kereta api – laut – penyeberangan – dan kembali ke jalan untuk first mile/last mile.

   Pemerintah telah melakukan beberapa pengembangan alternatif, antara lain angkutan barang kereta api dan kapal Ro-Ro. Laporan Kemenko Infrastruktur juga mencatat pilot project kereta api logistik Cilegon–Surabaya dan kapal Ro-Ro Cigading–Panjang sebagai alternatif distribusi barang.

Namun multimoda memerlukan simpul perpindahan barang.

Karena itu terminal barang, dry port, pusat distribusi dan simpul intermoda tidak boleh dipandang sebagai fasilitas tambahan. Infrastruktur tersebut merupakan bagian inti dari sistem Zero ODOL.

5. **Pemberian insentif dan disinsentif**

   Perubahan dari sistem ODOL menjadi sistem yang memenuhi ketentuan akan membawa konsekuensi ekonomi.

   Perusahaan mungkin harus melakukan:

   - normalisasi kendaraan;
   - peremajaan armada;
   - perubahan konfigurasi kendaraan;
   - penambahan jumlah perjalanan;
   - penyesuaian sistem pergudangan; dan
   - pengalihan sebagian muatan ke moda lain.

   Karena itu instrumen hukum perlu didampingi instrumen ekonomi.

   Pemerintah memasukkan pemberian insentif dan disinsentif kepada badan usaha angkutan barang dan pengelola kawasan industri sebagai bagian dari sembilan rencana aksi.

   Kebijakan Zero ODOL dengan demikian harus menggunakan kombinasi regulatory instruments dan economic instruments.

6. **Kajian dampak Zero ODOL terhadap perekonomian, biaya logistik, dan inflasi**

   Zero ODOL mempunyai tujuan keselamatan dan perlindungan infrastruktur, tetapi implementasinya juga dapat mempengaruhi struktur biaya distribusi.

   Oleh karena itu pemerintah memasukkan kajian mengenai dampak Zero ODOL terhadap perekonomian, biaya logistik, dan inflasi sebagai rencana aksi tersendiri.

Kebijakan harus diarahkan pada dua sasaran sekaligus:

Zero ODOL + Zero High Cost Logistics.

Jangan sampai kendaraan menjadi lebih tertib tetapi sistem distribusi secara keseluruhan justru menjadi semakin mahal.

7. **Penguatan aspek ketenagakerjaan dan perlindungan pengemudi**

   Pengemudi merupakan mata rantai terakhir yang berhadapan langsung dengan kendaraan dan aparat pengawasan.

   Namun dalam banyak kasus pengemudi bukan pihak yang menentukan:

   - jenis kendaraan;
   - berat barang;
   - tarif angkutan;
   - jadwal pengiriman;
   - jumlah perjalanan; ataupun
   - keputusan pemuatan.

   Karena itu pemerintah memasukkan standar kerja layak bagi pengemudi, termasuk aspek upah, jaminan sosial dan perlindungan hukum, sebagai bagian dari rencana aksi Zero ODOL.

   Ini berarti penyelesaian ODOL juga harus menyentuh tata kelola usaha angkutan barang dan hubungan kerja pengemudi.

8. **Deregulasi dan harmonisasi peraturan**

   Persoalan angkutan barang melibatkan banyak peraturan dan banyak instansi: transportasi, jalan, kepolisian, industri, perdagangan, ketenagakerjaan, pemerintah daerah, perpajakan, serta pengelola kawasan.

Karena itu disharmoni regulasi dapat menyebabkan kebijakan Zero ODOL tidak efektif.

Rencana aksi kedelapan secara khusus diarahkan pada deregulasi dan harmonisasi peraturan untuk meningkatkan efektivitas penegakan Zero ODOL.

Harmonisasi harus dilakukan bukan hanya secara horizontal antarkementerian, tetapi juga secara vertikal antara pemerintah pusat, provinsi, dan kabupaten/kota.

9. **Penguatan kelembagaan melalui Komite Kerja Konektivitas**

   Rencana aksi kesembilan adalah pembentukan kelembagaan yang berfungsi sebagai delivery unit lintas sektor untuk mendorong percepatan konektivitas nasional dan logistik seluruh moda transportasi.

   Aspek ini sangat penting karena persoalan utama transportasi Indonesia bukan semata-mata kekurangan regulasi, tetapi juga fragmentasi kewenangan.

   Tidak ada satu kementerian yang mempunyai kewenangan penuh atas:

   jalan + kendaraan + barang + industri + perdagangan + kereta api + pelabuhan + tenaga kerja + pemerintah daerah.

   Oleh karena itu Zero ODOL membutuhkan kelembagaan koordinatif yang mempunyai kewenangan kuat untuk memastikan rencana aksi benar-benar dilaksanakan.

IV. KELEMAHAN FUNDAMENTAL YANG MASIH PERLU DIJAWAB

Kesembilan rencana aksi tersebut sudah menunjukkan *bahwa pemerintah mulai memandang ODOL secara sistemik.* Namun masih terdapat satu pertanyaan yang lebih mendasar:

Dalam sistem transportasi nasional seperti apa seluruh rencana aksi tersebut harus ditempatkan?

Perpres 41/2026 adalah ***instrumen penguatan logistik nasional***. Namun logistik menggunakan sistem transportasi untuk memindahkan barang.

Karena itu:

Sistem Logistik Nasional tidak dapat dibangun tanpa Sistem Transportasi Nasional.

Logistik menentukan apa yang harus dipindahkan, dari mana, ke mana, berapa banyak, kapan, dan dengan tingkat pelayanan seperti apa.

Transportasi menentukan melalui jaringan mana, menggunakan moda apa, melalui simpul mana, dengan kapasitas dan standar pelayanan bagaimana barang tersebut dipindahkan.

V. INTEGRASI DENGAN DESAIN SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

Untuk membuat sembilan rencana aksi tersebut bekerja sebagai satu sistem, diperlukan Desain Sistem Transportasi Nasional yang sekurang-kurangnya mengatur:

Pertama, jaringan transportasi nasional.

Harus ditentukan jaringan utama pergerakan barang secara nasional yang menghubungkan pusat produksi, kawasan industri, pusat distribusi, pelabuhan, bandar udara, stasiun kereta api, terminal barang, pasar dan pusat konsumsi.

Kedua, pembagian peran moda.

Tidak seluruh barang harus diangkut dengan truk.

Harus ditentukan peran:

- jalan → first/last mile dan koridor tertentu;
- kereta api → angkutan massal jarak menengah/panjang;
- laut → angkutan massal antarpulau;
- penyeberangan/Ro-Ro → konektivitas antarpulau;

- udara → barang bernilai tinggi atau sensitif waktu.

Ketiga, sistem simpul transportasi barang.

Terminal barang harus dikembangkan sebagai tempat konsolidasi, distribusi, perpindahan kendaraan, perpindahan kelas jalan, dan perpindahan moda.

Keempat, jaringan lintas berdasarkan kelas jalan.

Kelas jalan tidak cukup ditetapkan ruas demi ruas. Harus dibangun koridor jaringan lintas yang mempunyai kesinambungan kelas jalan dari asal sampai simpul perpindahan.

Kelima, integrasi tata ruang.

Jaringan dan simpul transportasi harus terintegrasi dengan RTRWN, RTRW provinsi, RTRW kabupaten/kota, kawasan industri, pusat logistik, dan pusat kegiatan ekonomi.

Keenam, integrasi perencanaan transportasi dengan sistem logistik.

Desain SISTRANAS harus menjadi penghubung antara:

RTR → sistem kegiatan → kebutuhan pergerakan barang → jaringan transportasi → pembagian peran moda → simpul transportasi → pelayanan logistik.

VI. ALUR PEMIKIRAN INTEGRASI ZERO ODOL

Secara sederhana hubungan kebijakan tersebut dapat digambarkan sebagai berikut:

PERPRES 41 TAHUN 2026

PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL

↓

KEBUTUHAN PERGERAKAN BARANG NASIONAL

↓

DESAIN SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

↓

JARINGAN TRANSPORTASI + SIMPUL + MULTIMODA

↓

JARINGAN LINTAS ANGKUTAN BARANG BERDASARKAN KELAS JALAN

↓

TERMINAL BARANG / DRY PORT / SIMPUL INTERMODA

↓

SISTEM ANGKUTAN BARANG YANG EFISIEN

↓

SEMBILAN RENCANA AKSI ZERO ODOL

↓

ZERO ODOL + ZERO HIGH COST LOGISTICS

↓

TRANSPORTASI BARANG YANG SELAMAT, EFISIEN, EFEKTIF, TERINTEGRASI, DAN BERKEADILAN

VII. REKOMENDASI KEBIJAKAN

Dengan memperhatikan arah Perpres 41/2026, pelaksanaan Zero ODOL sebaiknya tidak dimulai dan diakhiri dengan penindakan. Diperlukan beberapa langkah strategis.

Pertama, pemerintah perlu menyusun Desain Sistem Transportasi Nasional sebagai kerangka induk integrasi jaringan, simpul, dan moda transportasi untuk mendukung Sistem Logistik Nasional.

Kedua, segera menyusun dan menetapkan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, khususnya jaringan lintas angkutan barang.

Ketiga, melakukan penataan kelas jalan secara berkesinambungan dalam satu koridor dari pusat produksi sampai simpul transportasi.

Keempat, menyusun roadmap pembangunan dan pengembangan terminal barang nasional, terutama pada titik perubahan kelas jalan dan titik perpindahan moda.

Kelima, mempercepat pengembangan angkutan barang multimoda melalui integrasi jalan, kereta api, laut, dan penyeberangan.

Keenam, memastikan seluruh sembilan rencana aksi Zero ODOL mempunyai penanggung jawab, target keluaran, waktu pelaksanaan, indikator keberhasilan, dan sumber pembiayaan yang jelas.

Ketujuh, menempatkan pengemudi sebagai bagian dari subjek yang harus dilindungi dalam sistem, bukan sebagai satu-satunya pihak yang menanggung konsekuensi pelanggaran.

VIII. PENUTUP

1. Perpres Nomor 41 Tahun 2026 telah menyediakan momentum penting untuk mengubah penyelesaian ODOL dari pendekatan sektoral menjadi pendekatan sistem.
2. Pesan utama yang perlu dikedepankan adalah:

   «ODOL adalah gejala dari persoalan sistem transportasi dan logistik. Karena itu Zero ODOL tidak akan berkelanjutan apabila hanya dilakukan melalui penindakan kendaraan.»

3. Kesembilan rencana aksi Zero ODOL harus dijalankan sebagai satu kesatuan dan ditempatkan dalam kerangka yang lebih besar berupa ***Desain Sistem Transportasi Nasional*** yang terintegrasi dengan Sistem Logistik Nasional, tata ruang, pusat produksi, pusat distribusi, jaringan transportasi, simpul transportasi, dan sistem multimoda.
4. Dengan demikian, sasaran kebijakan nasional bukan sekadar:

   ZERO ODOL

Tetapi :

ZERO ODOL + ZERO HIGH COST LOGISTICS

untuk mewujudkan:

SISTEM TRANSPORTASI DAN LOGISTIK NASIONAL YANG TERINTEGRASI, SELAMAT, EFISIEN, EFEKTIF, DAN BERKEADILANPOKOK-POKOK PERPRES NOMOR 41 TAHUN 2026 TENTANG PENGUATAN LOGISTIK NASIONAL DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PROGRAM ZERO ODOL