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

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).

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

2. *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.*

I. LATAR BELAKANG

1. Perpres Nomor 41 Tahun 2026 lahir dalam konteks kebutuhan meningkatkan efisiensi logistik nasional. Sumber yang membahas substansi Perpres mencatat rasio biaya logistik sekitar 14,29% terhadap PDB, dengan arah kebijakan untuk menurunkannya secara bertahap. Perpres juga membawa Rencana Aksi Penguatan Logistik Nasional 2026–2029 dan strategi yang mencakup konektivitas, digitalisasi layanan, serta penguatan SDM dan penyedia jasa logistik. Ini penting bagi penanganan ODOL karena praktik ODOL tidak dapat dipisahkan dari *struktur ekonomi angkutan barang*

2. Selama bertahun-tahun, ODOL lebih sering ditempatkan sebagai persoalan ***pelanggaran ketentuan dimensi dan muatan kendaraan***. Konsekuensinya, instrumen utama yang digunakan adalah jembatan timbang, pemeriksaan kendaraan, normalisasi, tilang, dan berbagai bentuk penindakan. Pendekatan tersebut diperlukan, tetapi pengalaman panjang menunjukkan keterbatasannya. Karena ODOL bukan hanya persoalan kendaraan.

3. Di belakang sebuah truk ODOL terdapat pemilik barang, perusahaan angkutan, pengemudi, struktur tarif, lokasi industri, jalan yang dilalui, terminal barang, pelabuhan, kereta api, gudang, serta pilihan moda yang tersedia.

   Karena itu pertanyaan kebijakannya harus berubah dari:

   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?

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

- Integrasi jalan, kereta api, 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

II. MAKNA STRATEGIS PERPRES 41/2026 BAGI ZERO ODOL

1. Sebelum Perpres 41/2026 diterbitkan, rancangan kebijakan Zero ODOL telah dikembangkan melalui sembilan rencana aksi yang mencakup *integrasi data angkutan barang; pengawasan dan penindakan; pengaturan kelas jalan; peningkatan daya saing melalui multimoda; insentif-disinsentif; kajian dampak ekonomi; aspek ketenagakerjaan; harmonisasi regulasi; serta kelembagaan.*
2. Setelah Perpres 41/2026 diterbitkan, kebijakan Zero ODOL memperoleh konteks yang lebih luas: ***penguatan logistik nasional. Ini merupakan perubahan penting.***
3. ***Integrasi data dan pelayanan saja belum cukup. Yang lebih fundamental adalah integrasi sistem fisik transportasinya.***

III. TITIK TEMU ZERO ODOL DAN DESAIN SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL

Hubungan antara Zero ODOL dan SISTRANAS dapat dipahami melalui lima lapisan.

1. **Pertama,** integrasi jaringan. Jalan nasional, jalan daerah, rel kereta api, pelabuhan, penyeberangan, terminal barang, kawasan industri, dan pusat logistik harus direncanakan sebagai satu jaringan. Perpres 41/2026 sendiri menempatkan konektivitas dan sarana penunjang logistik sebagai bagian penting penguatan logistik.

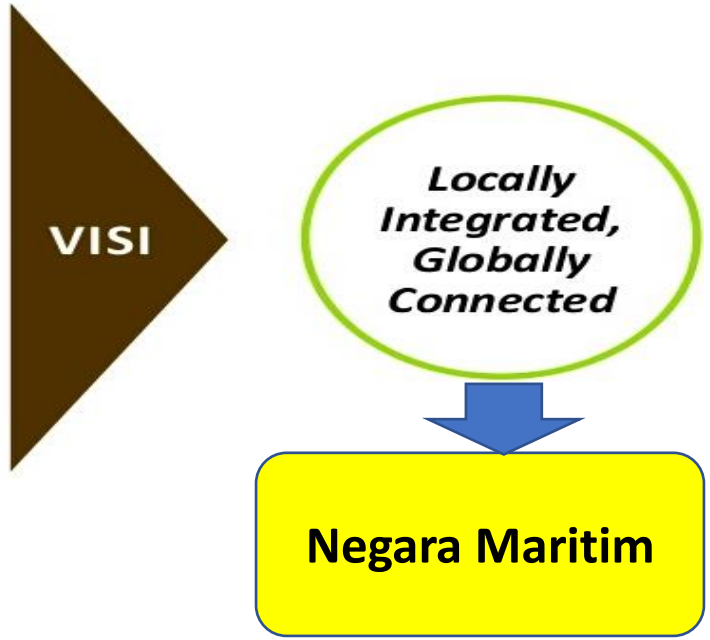
2. **Kedua,** integrasi moda. Truk tidak seharusnya menanggung seluruh perjalanan barang dari hulu sampai hilir apabila kereta api atau laut lebih efisien untuk bagian perjalanan tertentu. Jalan mempunyai fungsi sangat penting untuk first mile dan last mile, sedangkan perjalanan volume besar dan jarak jauh harus memiliki pilihan moda yang kompetitif. Kritik terhadap sistem logistik saat ini juga menyoroti ketergantungan berlebihan pada transportasi darat dan kebutuhan integrasi yang lebih baik dengan kereta api dan laut.

3. **Ketiga,** integrasi simpul. Peralihan antarmoda mustahil berlangsung efisien tanpa terminal barang, dry port, pusat distribusi, pelabuhan, stasiun barang, pergudangan, dan fasilitas konsolidasi muatan. Bahkan kesiapan terminal barang telah muncul sebagai salah satu persoalan implementasi Zero ODOL 2027.

4. **Keempat,** integrasi tata ruang. Kawasan industri dan pusat produksi harus direncanakan bersamaan dengan jaringan angkutan barang. Pembangunan kawasan industri yang tidak memiliki konektivitas langsung ke jaringan transportasi berkapasitas besar akan kembali membebankan distribusinya kepada truk

5. **Kelima,** integrasi kelembagaan. Transportasi dan logistik melibatkan banyak kementerian, pemerintah daerah, kepolisian, BUMN, dan badan usaha. Karena itu dibutuhkan fungsi system integrator, bukan hanya koordinasi administratif.





Sumber : MP3EI 2011-2025, 2011.

Visi, Konektivitas Nasional

Komponen Pembentuk Postur Konektivitas Nasional



Sumber : MP3EI 2011-2025, 2011.

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*	W/H, CY, CFS, Container, Pallet, Depot					**Freight**
	Penyimpanan	Kapal Laut, Kapal Udara, Truck, Kereta Api, Pipa					
	Sarana Transportasi	Dermaga	Dermaga	Terminal	Terminal	Terminal	Terminal
	Intermodal Transportasi	Pelabuhan Laut	Pelabuhan Sungai & Danau	Bandar Udara	Terminal	Stasiun	Depot
	Simpul Transportasi	Laut	Sungai & Danau	Udara	Jalan	Rel	Pipa
	Moda Transportasi						
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

IV. KELEMAHAN JIKA ZERO ODOL BERDIRI SENDIRI

1. Apabila muatan kendaraan dikurangi sesuai ketentuan sementara sistem distribusi tidak berubah, jumlah perjalanan truk berpotensi bertambah. Apabila alternatif kereta api dan laut belum kompetitif, pelaku usaha tetap bergantung pada jalan. Apabila terminal barang belum tersedia, perpindahan moda sulit dilakukan. Apabila struktur tarif angkutan tidak sehat, tekanan terhadap perusahaan dan pengemudi tetap terjadi.

2. Pandangan pelaku logistik yang muncul pada September 2026 juga memperlihatkan adanya kekhawatiran terhadap kesiapan regulasi, kelas jalan, dan tahapan implementasi. Pandangan tersebut merupakan posisi pemangku kepentingan, bukan kesimpulan yang harus diterima begitu saja, tetapi menunjukkan perlunya sinkronisasi implementasi dengan kesiapan sistem.

3. Dengan demikian, penegakan Zero ODOL harus berlangsung bersamaan dengan penciptaan ***alternatif yang efisien.***

Prinsipnya sederhana:

Negara tidak cukup melarang pilihan yang salah; negara juga harus membangun sistem yang memungkinkan pilihan yang benar menjadi ekonomis.

V. DESAIN INTEGRASI YANG DIUSULKAN

Integrasi Perpres 41/2026 dengan desain Sistem Transportasi Nasional sebaiknya dibangun dalam satu hierarki kebijakan:

1. ***UU SISTRANAS → PP tentang Penyelenggaraan SISTRANAS → Rencana Induk/Cetak Biru Transportasi Nasional → integrasi dengan RTRW dan Sistem Logistik Nasional → rencana transportasi per moda dan wilayah → program pembangunan → Rencana Aksi Zero ODOL***.
2. Zero ODOL bukan sistem tersendiri, tetapi instrumen untuk memastikan angkutan barang jalan beroperasi *sesuai fungsi dan kapasitasnya di dalam Sistem Transportasi Nasional.*
3. Kerangka tersebut sekaligus menyelesaikan persoalan mendasar yang selama ini muncul: *pembangunan transportasi tidak boleh lagi merupakan agregasi proyek masing-masing subsektor. Jalan, kereta api, pelabuhan, penyeberangan dan terminal barang* ***harus dibangun berdasarkan satu cetak biru nasional.*** Cetak biru tersebut kemudian harus terintegrasi dengan RTRW, karena tata ruang menentukan lokasi kegiatan, dan dengan **Sislognas,** karena logistik menentukan pola serta kebutuhan pergerakan barang.

VI. PENYEMPURNAAN SEMBILAN RENCANA AKSI

1. Sembilan rencana aksi yang telah berkembang dalam kebijakan Zero ODOL pada dasarnya tidak perlu diganti. ***Yang diperlukan adalah menambahkan lapisan sistemik di atasnya.***
2. Integrasi data harus berkembang menjadi basis data nasional pergerakan barang yang mendukung perencanaan jaringan. Pengawasan dan penindakan harus dihubungkan dengan data kendaraan, pemilik barang, perusahaan angkutan, asal-tujuan, kelas jalan, dan simpul logistik. Penetapan kelas jalan harus menjadi bagian dari hierarki jaringan transportasi barang nasional.
3. Program multimoda perlu diperkuat dari sekadar "mendorong multimoda" menjadi pembagian fungsi antarmoda yang terencana berdasarkan koridor dan komoditas. Insentif-disinsentif harus mendorong perusahaan menggunakan moda, kendaraan, dan simpul yang paling efisien sekaligus patuh hukum.

4. Kajian dampak Zero ODOL juga seharusnya tidak berhenti pada inflasi dan biaya logistik. ***Evaluasi harus mencakup perubahan modal share, jumlah perjalanan truk, produktivitas armada, kerusakan jalan, kecelakaan, biaya logistik total, serta pergeseran barang ke kereta api dan laut.***

5. Penguatan ketenagakerjaan harus menjamin bahwa pengemudi tidak menjadi pihak yang menanggung risiko akibat struktur bisnis yang tidak sehat. Harmonisasi regulasi perlu diperluas menjadi sinkronisasi Pengaturan : ***LLAJ–Jalan–Perkeretaapian–Pelayaran–Penataan Ruang–Logistik.***

6. Sedangkan kelembagaan perlu diarahkan pada pembentukan fungsi system integrator yang mempunyai mandat mengawal keterpaduan pembangunan dan bukan sekadar menyelenggarakan rapat koordinasi

VII. REKOMENDASI KEBIJAKAN

Policy brief ini mengusulkan satu agenda pokok: menempatkan implementasi Perpres 41/2026 ***sebagai pintu masuk menuju reformasi Sistem Transportasi Nasional.***

Untuk itu, enam langkah prioritas diperlukan:

1. Mempercepat pembentukan UU SISTRANAS sebagai payung hukum integrasi seluruh moda dan tingkatan pemerintahan.
2. Menjabarkannya melalui PP Penyelenggaraan SISTRANAS yang mengatur struktur perencanaan transportasi nasional, provinsi, dan kabupaten/kota.
3. Menetapkan Rencana Induk/Cetak Biru Transportasi Nasional yang mengikat pembangunan kementerian/lembaga dan pemerintah daerah

4. Mengintegrasikan secara hukum dan substantif Cetak Biru Transportasi–RTRW–Sislognas.
5. Menjadikan pembangunan jaringan multimoda, terminal barang, pusat konsolidasi, dan konektivitas kawasan industri sebagai prasyarat implementasi Zero ODOL per koridor.
6. Membangun mekanisme pengawasan dan sanksi terhadap pembangunan transportasi yang menyimpang dari cetak biru, sehingga integrasi tidak berhenti sebagai dokumen perencanaan.

VIII. PENUTUP

1. Perpres Nomor 41 Tahun 2026 merupakan kesempatan penting untuk mengubah sejarah penanganan ODOL. Pemerintah kini memiliki kerangka yang menempatkan ODOL di dalam agenda penguatan logistik nasional, bukan semata-mata persoalan penindakan kendaraan
2. Tahap berikutnya adalah menghubungkannya dengan desain Sistem Transportasi Nasional.
3. Dengan demikian, paradigma kebijakannya berubah
    a. dari kendaraan → rantai logistik;
    b. dari penindakan → pencegahan sistemik;
    c. dari moda tunggal → multimoda;
    d. dari proyek sektoral → cetak biru terintegrasi;
    e. dan dari Zero ODOL sebagai tujuan → Zero ODOL sebagai indikator bekerjanya sistem transportasi nasional.

4. 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

SEKIAN DAN TERIMA KASIH