



# **PERMASALAHAN ODOL DAN DAMPAKNYA TERHADAP ANGKUTAN LOGISTIK DI INDONESIA**

**SUGI PURNOTO SE.MM -**  
ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA 2023

# LATAR BELAKANG

- Banyak pemilik barang yang focus kepada low cost dalam transport dan distribusinya, sehingga memaksakan kondisi ODOL dalam skema angkutan barangnya.
- Masih banyaknya perusahaan angkutan barang yang mengangkut cargo dengan kondisi over dimensi dan over load atau disingkat dengan “ODOL” karena rendahnya tarif angkutan baik secara ritase, volume maupun Tonase.
- Metode penggunaan standard tarif angkutan yang berbeda – beda untuk berbagai moda transportasi sehingga tidak ada standard tarif angkutan.
- Implementasi penerapan “ODOL” oleh Kementerian perhubungan per Awal tahun 2023, yang berdampak kepada Naiknya biaya tarif angkutan dan kenaikan harga barang-barang.

# STRUKTUR BIAYA TRANSPORT

---

- Biaya BBM & Biaya Operasional lainnya : 20% - 40%.
- Biaya Driver : 10 - 12%.
- Biaya Tire : 8% - 10%.
- Biaya Maintenance : 3% - 5%.
- Biaya Ovehead Kantor: 6% - 10%.
- Biaya Leasing/Bunga : 20%.
- Biaya Perizinan & Asuransi : 2%.

# Transportation Cost Schema

---

## ***DIRECT COST***

- Operation Cost.
- Driver Cost

## ***INDIRECT COST***

- Tire Cost.
- Maintenance Cost.
- Leasing/Interest.
- Overhead cost.
- Permit & License
- Depreciation Cost.
- Insurance cost

# Pengertian Over Dimensi (1)

## DASAR HUKUM

- ✓ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- ✓ Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan.
- ✓ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 72 Tahun 1993 tentang Perlengkapan Kendaraan Bermotor.
- ✓ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 9 Tahun 2004 tentang Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor.
- ✓ Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 37 Tahun 2002 tentang Persyaratan Teknis Sabuk Keselamatan;
- ✓ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : Km 14 Tahun 2007 Tentang Kendaraan Pengangkut Peti Kemas Di Jalan;
- ✓ Surat Dirjen Hubdat No. SK.725/AJ.302/DRJD/2004 tanggal 30 April 2004 perihal Penyelenggaraan Pengangkutan Bahan Berbahaya dan Beracun (B3);
- ✓ Surat Edaran Menteri Perhubungan Perhubungan Nomor SE.02/AJ.108/DRJD/2008 tentang Panduan Batasan Maksimum Perhitungan JBI, JBKI untuk mobil barang, kendaraan khusus, kendaraan penarik berikut kereta tempelan/kereta gandingan.
- ✓ Surat Dirjen Hubdat No. AJ.307/2/7/DRJD/2003 tanggal 8 Juli 2003 tentang Ketentuan mengenai Angkutan Barang Curah

# Pengertian Over Dimensi (2)

## DIMENSI UTAMA KENDARAAN BERMOTOR

- ✓ Lebar max. 2.500 mm
- ✓ Tinggi max. 4.200 mm dan tidak melebihi 1,7 x lebar kendaraan
- ✓ Panjang max. Kendaraan bermotor tunggal 12.000 mm.
- ✓ Panjang max. Kendaraan bermotor dengan kereta gandengan atau kereta tempelan 18.000 mm.
- ✓ Rear over hang (ROH) 62,5% x jarak sumbu.
- ✓ Front over hang (FOH) 47,5% x jarak sumbu
- ✓ Dalam hal jarak sumbu untuk Kereta Gandengan dihitung dari sumbu depan ke titik tengah antara sumbu terdekat dengan sumbu depan dengan sumbu yang paling jauh. Walaupun panjang bagian Kendaraan tanpa muatan yang menjulur ke belakang dari sumbu paling belakang, maksimum 62,50% (enam puluh dua koma lima nol persen), tidak berarti Kendaraan memiliki julur belakang 62,50% (enam puluh dua koma lima nol persen), tetapi dihitung berdasarkan panjang chassis asli dari pabrik pembuat dan hanya dapat ditambah dengan bumper
- ✓ Sudut pergi bagian belakang bawah kendaraan min. 8° dari permukaan jalan.
- ✓ lebar maksimum bak adalah lebar maksimum landasan kendaraan ditambah ditambah 50 milimeter pada sisi kiri dan kanan kendaraan

# DASAR HUKUM TERKAIT

## Ukuran Dimensi Kendaraan Bermotor

- UU 22 Tahun 2009 Pasal 277 terkait tindak pelanggaran pidana bagi pelaku perubahan dimensi kendaraan tanpa memenuhi kewajiban uji tipe
- PM 55 Tahun 2012 Pasal 54 & 55
- PM 33 Tahun 2018 Pasal 11 & 12

## Pengawasan Operasional

- PM 134 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor Pasal 26
- PerDirjen Hubdat SK.736/AJ. 108/DRJD/2017 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor di Jalan

## Pengawasan Uji Berkala

- PM 133 Tahun 2015 Pasal 11 terkait pemeriksaan persyaratan teknis kendaraan bermotor

## Pengawasan di Pelabuhan Penyebrangan

- PM 27 Tahun 2016 Pasal 2 s.d. 4 terkait fasilitas portal dan jembatan timbang pada pelabuhan penyebrangan

# TAHUN 2023 INDONESIA BEBAS ODOL

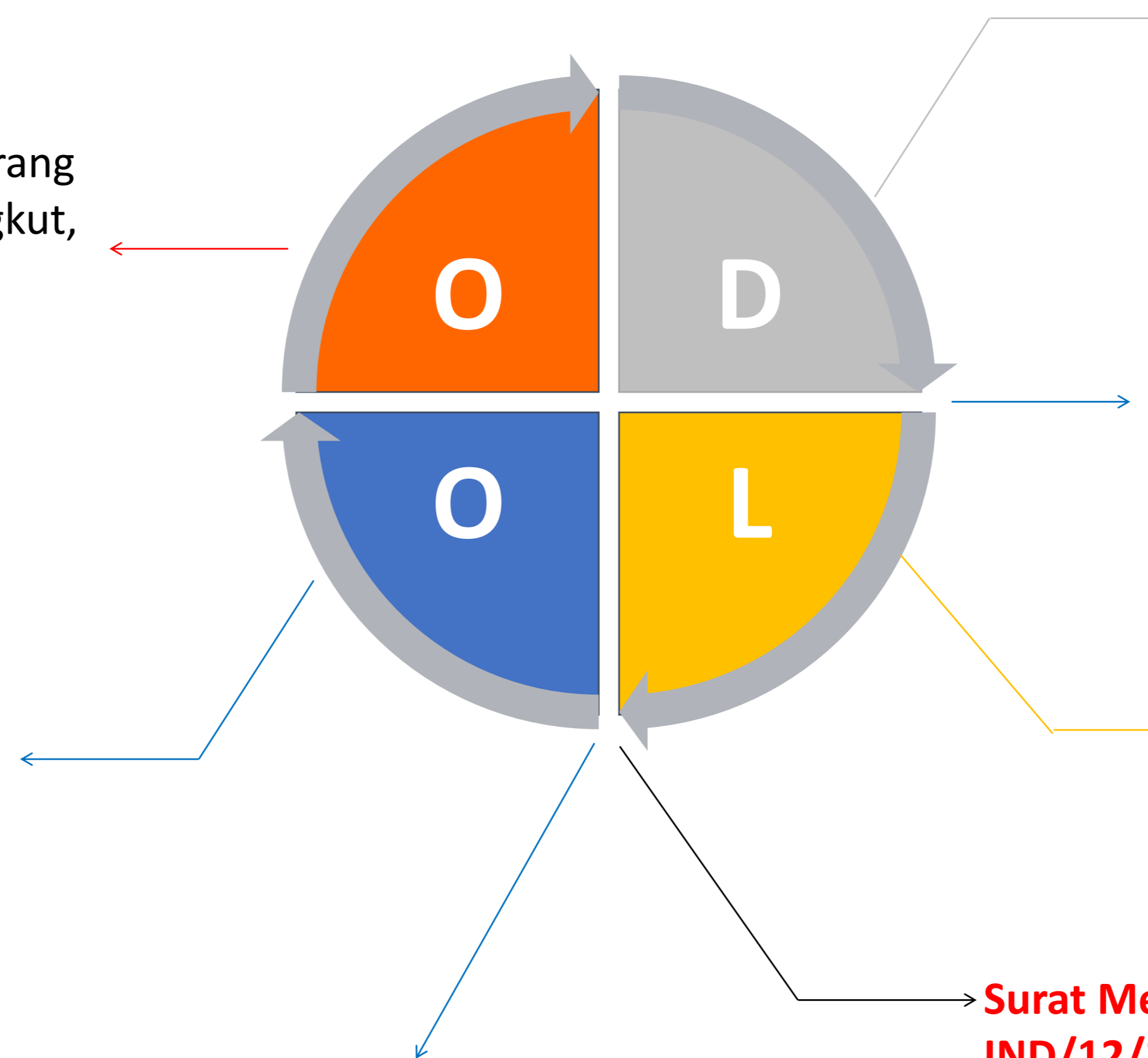
## UU No. 22 Tahun 2009

Pengemudi dan/atau perusahaan angkutan barang **WAJIB** mematuhi tata cara pemuatan, daya angkut, dimensi kendaraan, dan kelas jalan.

## Perdirjen Hubdat SK.736/AJ.108/DRJD/2017

Muatan angkutan barang yang melebihi 5% → tilang dan **DILARANG MENERUSKAN** perjalanan → **MENERUSKAN** perjalanan setelah **MEMINDAHKAN** kelebihan muatan.

**HASIL RAPAT KOORDINASI TERKAIT ANGKUTAN MOBIL BARANG OVER DIMENSION AND OVER LOAD (ODOL) BERSAMA KEMENTERIAN PUPR, KEMENPERIND, KORLANTAS POLRI, DAN STAKEHOLDER LAINNYA, MENETAPKAN PELARANGAN ANGKUTAN ODOL BERLAKU PENUH MULAI AWAL 2023.**



## PP No. 74 Thn. 2014

Muatan angkutan barang yang melebihi 5% → pengemudi wajib **MENURUNKAN** kelebihan muatan

**SE No. 21 Tahun 2019** tentang pengawasan terhadap mobil barang atas pelanggaran muatan lebih dan/atau pelanggaran ukuran lebih

## Permenhub No. PM 134 Thn. 2015

Kelebihan muatan > 5-20% → tilang; Kelebihan muatan > 20% → tilang dan **DILARANG MENERUSKAN** perjalanan

**Surat Menteri Perindustrian No. 872/M-IND/12/2019** perihal Kebijakan **Zero Over Dimension Over Load (ODOL)**



# OVER DIMENSION – PELANGGARAN ATAS FISIK KENDARAAN & CARGO

## PERPANJANG 01

Tindakan melakukan pelanggaran dengan memperpanjang Box atau Bak atau chasis truck melebihi SRUT.

## PERLEBAR 02

Pengusaha truck Memperlebar Bak atau box truck melebihi lebar dalam SRUT.

## MENINGGIKAN 03

Menambah tinggi Bak atau box truck melebihi tinggi dalam SRUT.

## CARGO OVER DIMENSION 04

Pemilik Barang loading dengan kondisi over dimension



# **STRATEGI & SOLUSI OVER DIMENSION DENGAN NORMALISASI SESUAI SRUT**

—

# NORMALISASI DIMENSI TRUCK

---



# MEKANISME NORMALISASI

- ❑ Kendaraan ODOL dapat dinormalisasi melalui mekanisme penindakan atau kesadaran pemilik kendaraan dengan mengajukan ke BPTD dan Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor (UPUBKB), hal ini dimaksudkan agar kendaraan yang *over* dimensi memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan dengan dibuktikan diterbitkan SRUT.
- ❑ Kendaraan yang akan dinormalisasi tentunya tidak semuanya memiliki panjang kendaraan 12 meter, tapi disesuaikan dengan Sertifikat Uji Tipe (SUT) landasan (*chassis*) yang telah ditetapkan sesuai dengan tipenya dan ditetapkan kembali oleh Dirjen Hubdat sesuai dengan jenis kendaraan tersebut memiliki SKRB.

Direktorat Lalu Lintas Jalan, Kementerian Perhubungan (2019)

# PRINSIP DASAR NORMALISASI

1

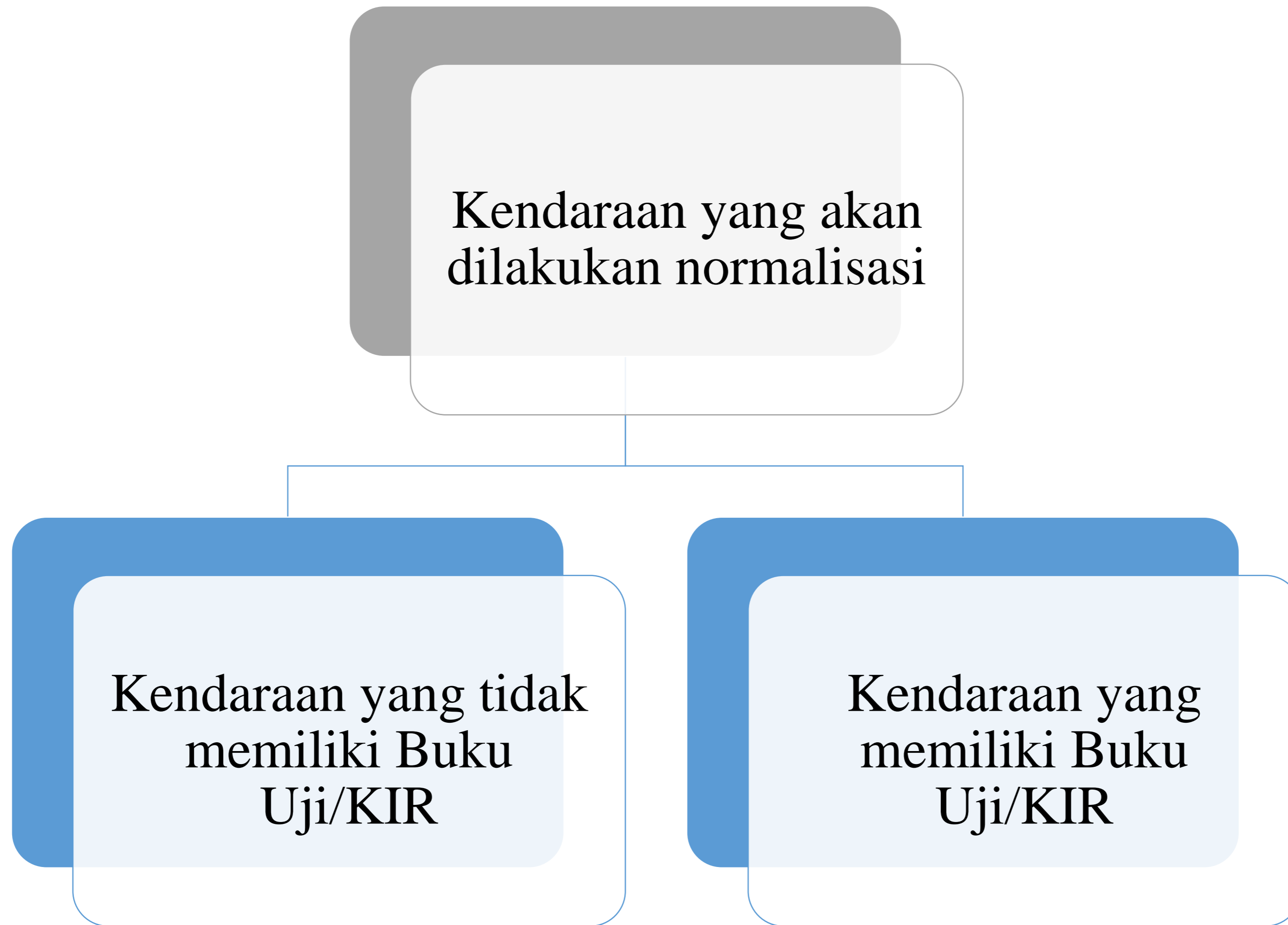
Normalisasi diberikan kepada kendaraan bermotor yang over dimensi dan produksi sebelum tahun 2019.

2

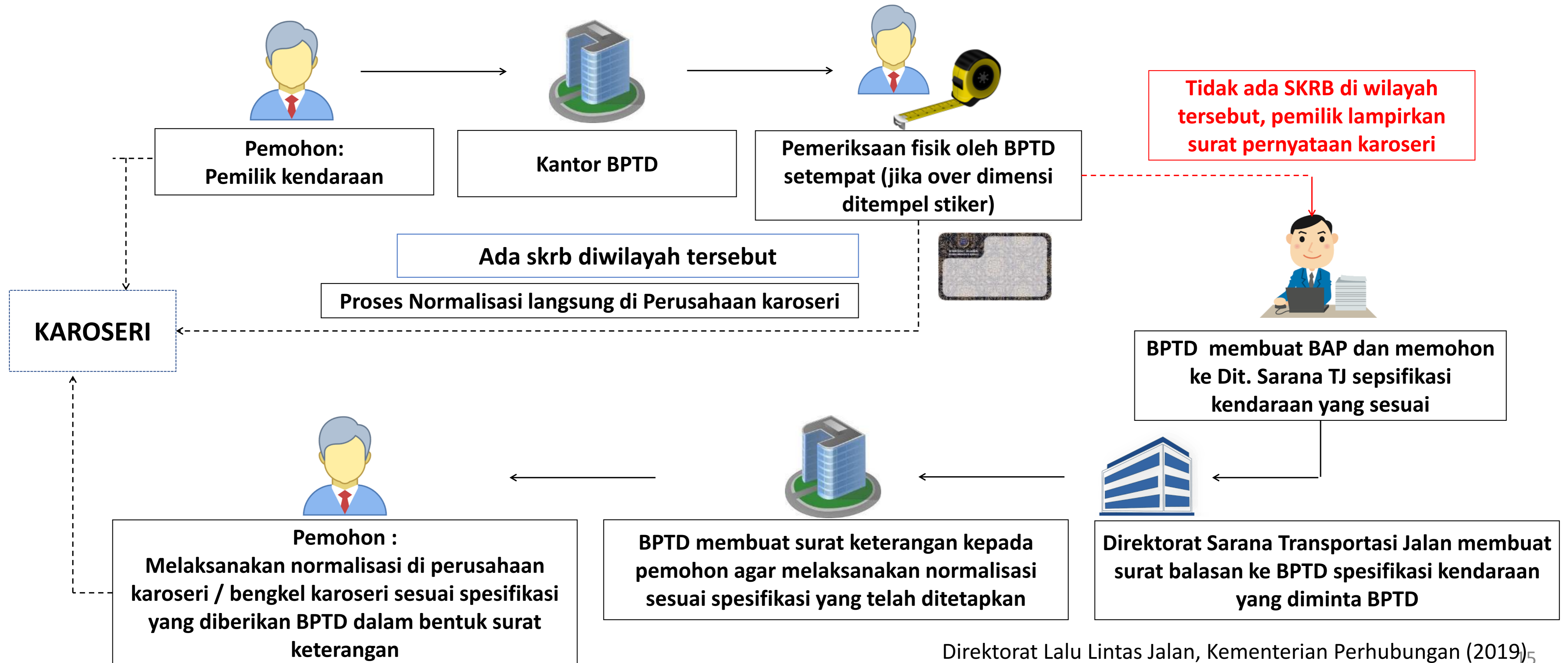
Pelaksanaan normalisasi/pemotongan harus dilakukan oleh perusahaan karoseri/bengkel karoseri.



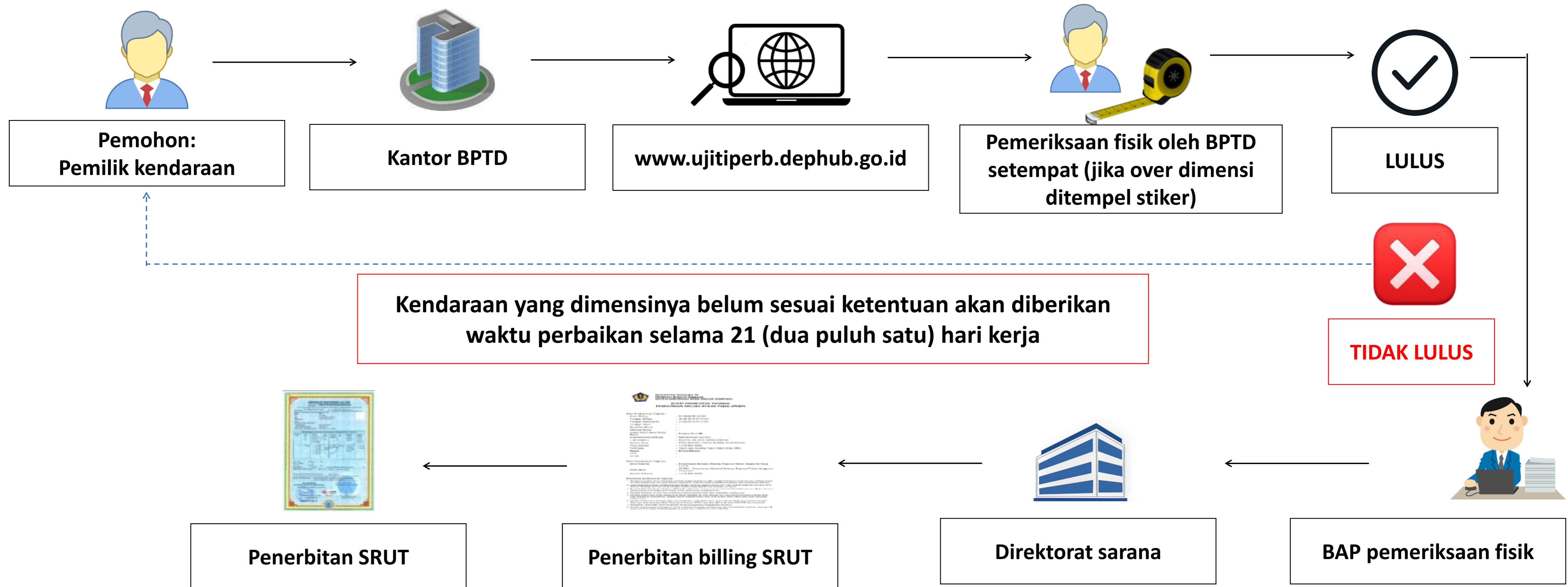
# JENIS NORMALISASI



# ALUR PROSES NORMALISASI KENDARAAN TIDAK MEMILIKI BUKU UJI/KIR



# ALUR PROSES PENERBITAN SRUT SETELAH KENDARAAN NORMALISASI





# ALUR PROSES NORMALISASI KENDARAAN MEMILIKI BUKU UJI/KIR



# BATAS WAKTU NORMALISASI

Setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang akan dinormalisasi dimensi sesuai dengan peraturan yang telah ditetapkan diberikan jangka waktu dalam pelaksanaannya sebagai berikut:



**WAKTU TERSEBUT MERUPAKAN WAKTU PELAKSANAAN NORMALISASI SETELAH DIBERIKAN BERITA ACARA PEMERIKSAAN**

# STRATEGI OVER DIMENSION (TIDAK OVERLOAD) → CARGO



**01**

**Loading Cargo customer  
sesuai dengan dimensi truck**

**02**

**Menaikkan tarif angkut per  
M3 minimal 50% dari tarif  
sebelumnya.**

**03**

**Income Pengusaha akan tetap,  
Volume yang diangkut turun  
50%, Harga Barang akan  
naik**

# OVER LOAD – TIDAK OVER DIMENSION

## CARGO OVER LOAD 01

Pemilik barang dan pengusaha truck melakukan loading melebihi payload yang berdampak ke overload di JBI

## OVERLOAD BY TRIP 02

Loading sesuai dengan payload dan JBI, Tarif per trip akan tetap, biaya customer naik 100% - 150%

## OVERLOAD BY TON 03

Loading sesuai dengan payload dan JBI, Tarif per Ton akan Naik 250% - 300%, biaya customer naik 250% - 300%.



# STRATEGI CARGO OVER DIMENSI & OVER LOAD



## TRUCK OVER DIMENSI 01

Melakukan Normalisasi  
Dimensi truck sesuai dengan  
dimensi standard dalam  
SRUT.

## CARGO OVER DIMENSI 02

Melakukan loading cargo  
sesuai dengan kapasitas truck.

## CARGO OVER LOAD 03

Melakukan loading cargo  
sesuai dengan payload dan  
JBI.

## CARGO OVER DIMENSI & OVER LOAD 04

Melakukan loading cargo  
sesuai dengan Dimensi truck  
dan Payload atau JBI

# MODA TARIF TRANSPORT YANG TERDAMPAK KEBIJAKAN ODOL

---

- Tarif angkutan yang menggunakan standard harga per Kg/Ton.
  - ❖ Barang-barang industri baja dan sejenis.
  - ❖ Barang-barang kebutuhan pokok atau sembako.
  - ❖ Semen dan product bahan bangunan lainnya.
  
- Tarif angkutan per trip yang over load dengan kapasitas diatas payload.
  - Barang-barang consumer Goods/FMCG.
  - Chemical curah cair maupun curah kering.
  - Otomotif ( Angkutan Motor dan mobil ).
  - Angkutan lainnya.
  
- Tarif angkutan per M3 yang menggunakan truck jenis over dimensi
  - ❖ Electronic
  - ❖ Makanan ringan.

# MODA TARIF TRANSPORT YANG TIDAK TERDAMPAK KEBIJAKAN ODOL

---

- 🌐 Tarif angkutan Pety kemas/container baik export maupun import.
  - ☑ Tarif angkutan container export-import tidak ada unsur ODOL, sehingga tidak terdampakan kebijakan ODOL ini.
  - ☑ Tarif angkutan peti kemas sudah dibuat dan disepakati berdasarkan trip base.
- 🌐 Tarif angkutan barang per trip yang tidak menjalankan kebijakan over load, sehingga tidak berdampak kepada tarif yang saat ini sudah berjalan.
- 🌐 Tarif angkutan Angkutan barang khusus seperti angkutan BBM dan angkutan GAS/LPG yang menggunakan sarana pengangkut barang khusus.

# MEKANISME PERHITUNGAN TARIF PER KG

<b>SIMULASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN.</b>			
Deskripsi	Kondisi Sekarang	Per 01 Agustus	Per 01 Agustus
Jenis Truck	: Tronton Wingbox.	: Tronton Wingbox.	<b>Tarif minimal adalah : 220% dari Total Uang jalan Cilegon - Surabaya atau Rp. 8.360.000 per trip 11 Ton</b>
Jenis Cargo	: Gula Rafinasi	: Gula Rafinasi	
Jenis Cargo	: Tin Plat	: Tin Plat	
Tujuan Cargo	: Surabaya	: Surabaya	
Asal Cargo	: Cilegon - Banten	: Cilegon - Banten	
Tarif saat ini Per KG	: 300	: 300	
Load Cargo	: 30.000 KG	: 11.000 KG	
Total Income	Rp. 9.000.000	Rp. 3.300.000	
Jarak Tempuh	: 1.000 KM	: 1.000 KM	
Biaya Uang Jalan	: Rp. 3.800.000	: Rp. 3.800.000	
Pay Load	: 10.500 KG	: 10.500 KG	
<p><b>Kesimpulan :</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dengan adanya Implementasi ODOL, maka semua angkutan dari Cilegon yang menggunakan tarif per KG dan implementasi ODOL maka harus melakukan penyesuaian tariffnya minimal 220% dari kondisi saat ini.</li> <li>2. Tarif bisa menggunakan moda per Trip Rp. 8.360.000 atau Rp. 760/KG.</li> </ol>			



# MEKANISME PERHITUNGAN TARIF PER TRIP OVER LOAD

<b>SIMULASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN.</b>			
Deskripsi	Kondisi Sekarang	Per 01 Agustus	Per 01 Agustus
Jenis Truck	: Tronton Wingbox.	: Tronton Wingbox.	<b>Pengusaha Angkutan tidak dirugikan dan tidak perlu merubah tarif, tetapi pemilik baranglah yang harus menurunkan load cargonya.</b>
Jenis Cargo	: FMCG	: FMCG	
Jenis Cargo	: Air minum kemasan	: Air minum kemasan	
Tujuan Cargo	: Surabaya	: Surabaya	
Asal Cargo	: Jabodetek	: Jabodetek	
Tarif saat ini Per Trip	: Rp. 6.500.000	: Rp. 6.500.000	
Load Cargo	: 25.000 KG	: 11.000 KG	
Total Income	: Rp. 6.500.000	: Rp. 6.500.000	
Jarak Tempuh	: 800 KM	: 800 KM	
Biaya Uang Jalan	: Rp. 2.800.000	: Rp. 2.800.000	
Pay Load	: 10.500 KG	: 10.500 KG	
Kesimpulan :			
1. Dengan adanya Implementasi ODOL, maka pihak angkutan tidak di rugikan dan tidak perlu melakukan perubahan tarif, tetapi pemilik barang yang harus mengurangi load cargonya sampai maksimal 11.000 Kg.			

# MEKANISME PERHITUNGAN TARIF PER TRIP OVER DIMENSI

<b>SIMULASI PERHITUNGAN TARIF ANGKUTAN.</b>			
Deskripsi	Kondisi Sekarang	Per 01 Agustus	Per 01 Agustus
Jenis Truck	: Tronton Bak	: Tronton Bak	<b>Pengusaha Angkutan tidak dirugikan dan tidak perlu merubah tarif, tetapi pemilik baranglah yang harus menurunkan load cargonya.</b>
Jenis Cargo	: Electronic	: Electronic	
Jenis Cargo	: Makanan Ringan/Ciki	: Makanan Ringan/Ciki	
Tujuan Cargo	: Surabaya	: Surabaya	
Asal Cargo	: Jabodetek	: Jabodetek	
Tarif saat ini Per M3	Rp. 100.000	Rp. 100.000	
Load Cargo	: 6.000 KG	: 6.000 KG	
Volume Cargo	: 100 M3	: 70 M3	
Total Income	: Rp. 10.000.000	Rp. 7.000.000	
Jarak Tempuh	: 800 KM	: 800 KM	
Biaya Uang Jalan	: Rp. 2.800.000	: Rp. 2.800.000	
Pay Load	: 10.500 KG	: 10.500 KG	
<p>Kesimpulan :</p> <p>1. Dengan adanya Implementasi ODOL, maka pihak angkutan tidak di rugikan dan tidak perlu melakukan perubahan tarif, tetapi pemilik barang yang harus mengurangi load cargonya sampai maksimal 70 M3</p>			

# KESIMPULAN OVER LOAD

---

- 🌐 Faktor Pemerintah ( Kementerian Perhubungan ):
  - ❑ Penetapan JBI masih mengacu kepada KM 09 Tahun 2004 yang artinya sudah berjalan selama 14 Tahun, dimana teknologi angkutan barang telah berubah sangat banyak, sehingga JBI untuk truck 3 sumbu dengan PS 190 pada tahun 2004 tetap sama dengan truck 3 sumbu dengan PS 260 Pada tahun 2018.
  - ❑ Penetapan JBI kepada standard jalan yang pada tahun 2004 yang belum menggunakan dasar beton/konkrit dengan peningkatan kapasitas jalan selama 14 tahun, dan beroperasinya jalan tol sebagai jalan kelas I dan Jalan negara kelas II yang lebih baik dari tahun 2004 yang lalu, sehingga ketentuan penetapan JBI masih menggunakan standar acuan KM 09 tahun 2004 yang artinya Kementrian PUPR tidak melakukan peningkatan kualitas jalan sejak tahun 2004 – 2018, karena dianggap masih sama.

# KESIMPULAN OVER LOAD (2)

---

## Faktor ATPM

- ❑ ATPM telah melakukan perubahan produksi dari tahun 2004 sampai tahun 2018 untuk truck 3 sumbu dari mulai 190PS menjadi 260 PS, dari penggunaan Ban 9.00 menjadi ban 1.100, dari Harga truck Rp. 250 Juta tahun 2004 menjadi Rp. 700 juta pada tahun 2018 tetapi Uji Rancang bangun yang didapatkan dari Kementerian perhubungan masih tetap sama dengan tahun 2004 yang lalu.
- ❑ ATPM karena terkendala pada Uji rancang bangun dan JBI yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan telah memberikan informasi yang mendorong terjadinya overload bahwa truck yang diproduksi mampu mengangkut 100% dari JBI yang ada, dengan didukung oleh chasing, Per, ban, teknologi, kapasitas mesin yang mumpuni untuk mampu mengangkut 100% dari JBI. Hal ini mendorong pengusahaan angkutan untuk memaksimalkan daya angkut dari truck yang dibeli.

# KESIMPULAN OVER LOAD (3)

---

## Faktor Pemilik Barang

- ❑ Keingan mendapatkan biaya logistics yang murah dengan memberikan muatan kepada trucking provider dengan model :
  - Ongkos angkut per KG/Per Ton, sehingga perusahaan angkutan barang akan meningkatkan kapasitas angkutnya dengan mengangkut cargo yang lebih berat, karena semakin berat maka akan semakin besar income yang didapat.
  - Ongkos angkut per M3, mengharapkan bahwa dengan menggunakan ongkos angkut per M3, maka pemilik barang akan efisien dan tidak dirugikan, membayar berdasarkan volume yang diangkut. Dalam posisi ini perusahaan angkutan akan memperpanjang dana mempersar kapasitas angkutnya dari sisi volume, sehingga mendapatkan income yang lebih besar.
  - Ongkos angkut per trip, tetapi dengan memberikan batasan minimum tonase yang diberikan melebihi payload dan JBI setiap jenis moda yang diangkut.....

# KESIMPULAN OVER LOAD (4)

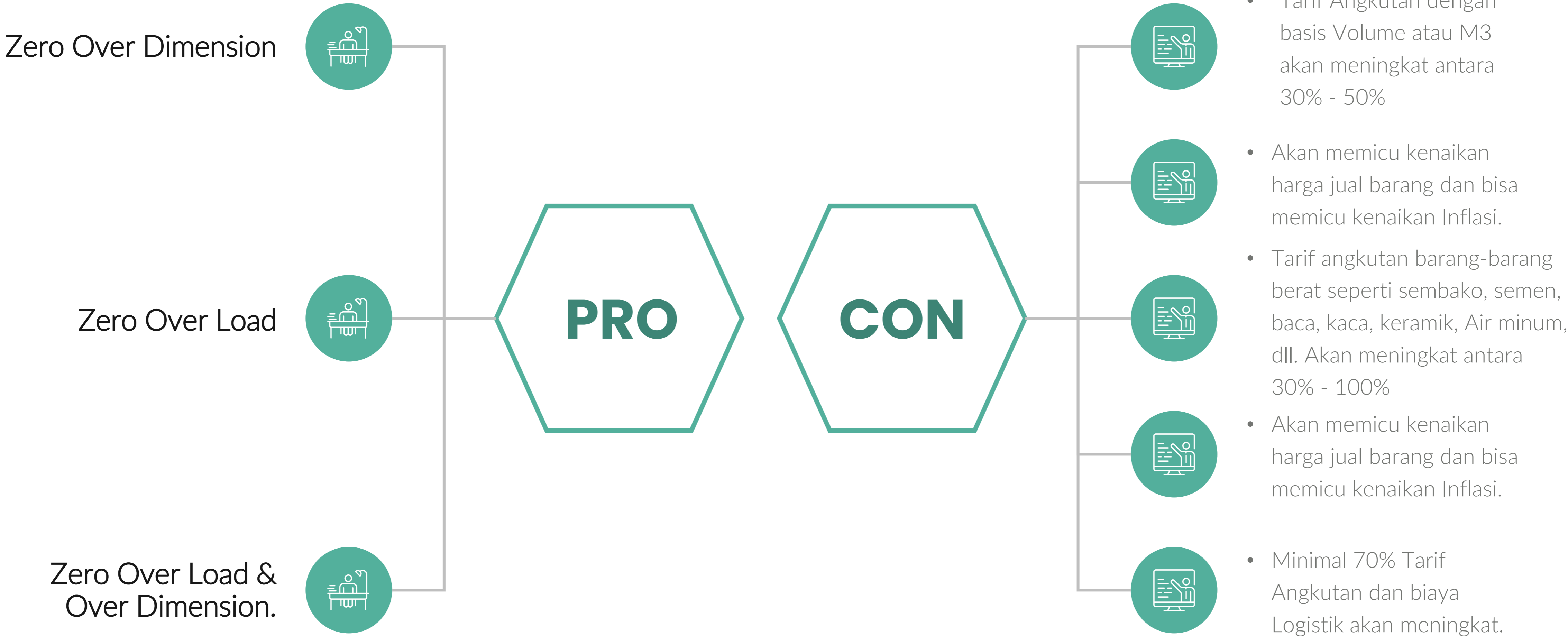
---

## Faktor Pengusaha Angkutan Barang

- ☑ Mengangkut dengan over load akan mendapatkan income yang lebih besar, biaya operasional driver sama, mel dan tilang di jembatan timbang bisa dimanage yang ujungnya bisa mendapatkan income yang lebih besar untuk menutup biaya operasional perusahaan.
- ☑ Mengangkut dengan over dimensi dengan memperpanjang dan memperbesar kapasitas angkut truck untuk mendapatkan income yang lebih besar dari rate per M3 yang sudah ditetapkan oleh usernya.
- ☑ Tingkat kompetisi di angkutan barang jika tidak over load maka pesaing yang akan mengambil dan dampaknya akan kehilangan customer atau kehilangan income.
- ☑ Kapasitas truck masih mampu mengangkut JBI over 100% karena diberitahukan oleh ATP bahwa truck ini mampu mengangkut over 100% dari JBI.

# PRO & CON IMPLEMENTASI ZERO ODOL

ASOSIASI LOGISTIK INDONESIA



# THANK YOU

