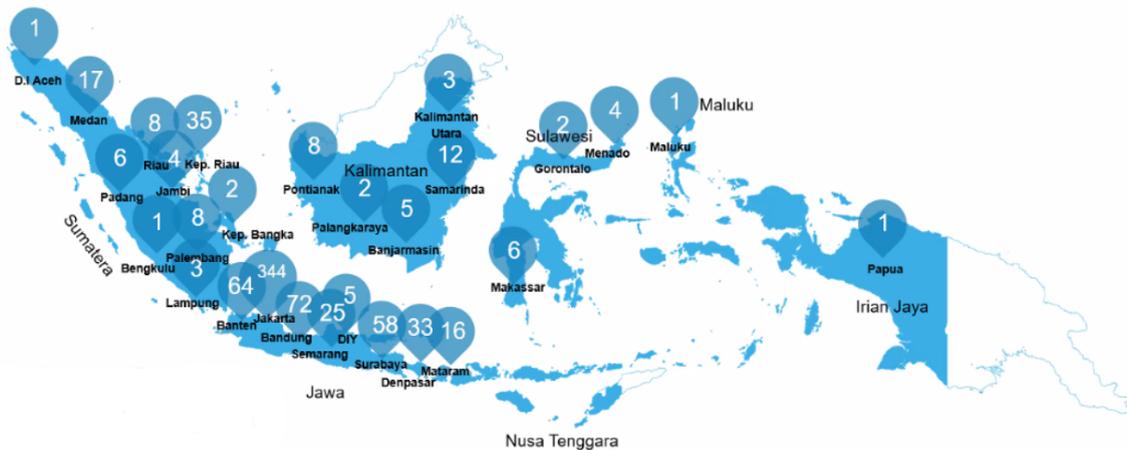


Regulasi dan Tantangan Industri Pengiriman Ekspres



Gambar 1. Sebaran penyelenggara pos. Sumber: Layanan Pos Komersial Direktorat Pos - Kemkominfo (2021)

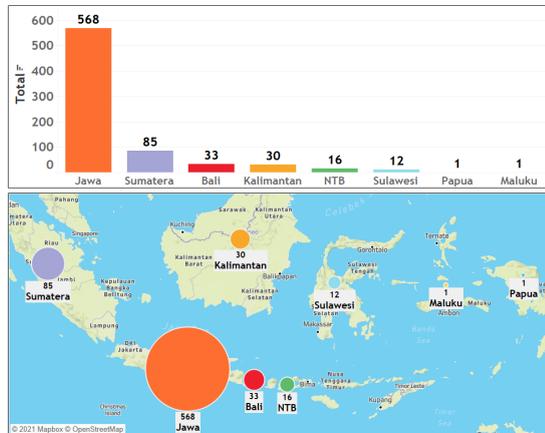
Highlights

- Industri logistik berperan sebagai pengungkit pertumbuhan industri lain untuk meningkatkan *revenue*
- Interkoneksi antara logistik *port to port* dan *door to door* memiliki tantangan tersendiri karena melibatkan dua badan hukum (logistik *port to port* dan *door to door*) serta belum adanya regulasi terkait *risk sharing*
- Ketimpangan infrastruktur logistik antara Jawa dan luar Jawa mengakibatkan adanya *gap* layanan pos
- Biaya logistik perlu diperhatikan oleh para penyelenggara jasa pengiriman mengingat adanya promosi gratis ongkos kirim dari *e-commerce*, kendala operasional, monopoli harga dari *partner* pengiriman, dan pungutan legal dari pemerintah
- Pengiriman *last-mile* perlu terus ditingkatkan meskipun jumlah pelaku industri dan pendapatan tumbuh rata-rata 15% per tahun
- Regulasi terpadu Cipta Kerja diperlukan untuk pelayanan perizinan yang lebih baik
- Tarif di industri logistik dikembalikan kepada pasar guna menciptakan iklim persaingan usaha yang sehat dan meningkatkan kualitas layanan

Industri Pos dan E-commerce

Industri logistik di Indonesia dikategorikan menjadi dua, yaitu pengiriman *port to port* dan pengiriman *door to door*. Pengiriman *port to port* merupakan pengiriman volume besar yang umumnya disebut pengiriman kargo oleh masyarakat. Sesuai dengan namanya, pengiriman ini pada mulanya hanya melayani pengiriman antar *port*. Seiring berjalannya waktu, muncul permintaan untuk mengembangkan pengiriman volume besar *port to port* menjadi *door to door*.

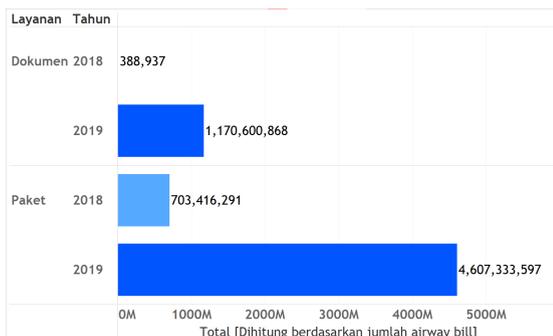
Pengiriman *door to door* menyediakan layanan pengiriman dengan volume lebih kecil yang mencakup dokumen, paket, dan uang sekaligus layanan keagenan. Di masyarakat, pengiriman ini kerap disebut sebagai kurir atau pos. Layanan pos diharapkan dapat menjangkau seluruh Indonesia termasuk 3T (terdepan, tertinggal, dan terluar). Pada perkembangannya, kurir memiliki peran penting dalam industri *e-commerce*. Akibatnya, perkembangan *e-commerce* akan beriringan dengan pertumbuhan bisnis penyelenggara pos yang harus didukung oleh pemerintah dan *stakeholder* lainnya.



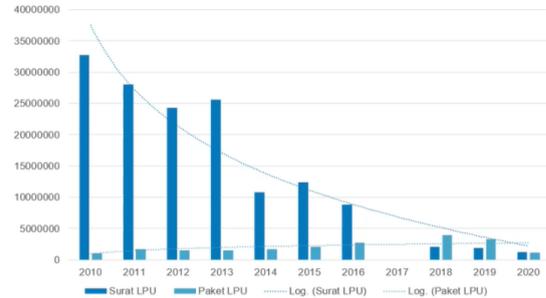
Gambar 2. Persebaran penyelenggara pos. Sumber: Direktorat Pos - Kemkominfo (2021)

Industri logistik sendiri memiliki peran penting dalam perekonomian Indonesia. Saat ini terdapat 746 penyelenggara pos dengan lebih dari 40.000 titik layanan yang berkontribusi secara finansial untuk perekonomian Indonesia.

Berdasarkan data dari Kemenkominfo, total produksi layanan pos dalam negeri (dihitung berdasarkan jumlah *airway bill*) ialah 703.416.291 paket pada tahun 2018 dan 4.607.333.597 paket pada tahun 2019. Dengan kata lain terjadi peningkatan layanan pos berupa dokumen pada tahun 2018 ialah 388.937 dan 1.170.600.868 pada tahun 2019 atau mengalami peningkatan sebesar 300874%. Sebaliknya, layanan pos universal (LPU) mengalami tren yang relatif menurun sejak tahun 2010 sampai 2020.



Gambar 3. Produksi layanan pos dalam negeri. Sumber: Direktorat Pos - Kemkominfo (2021)

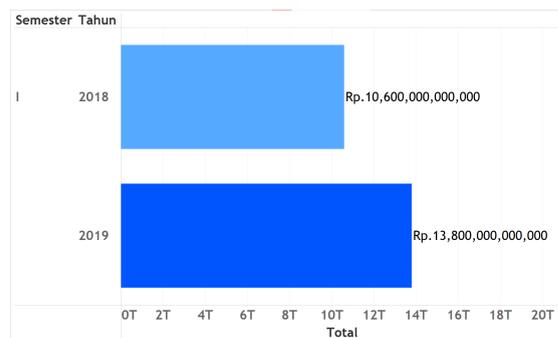


Gambar 4. Layanan pos universal (LPU). Sumber: Direktorat Pos - Kemkominfo (2021)

Kontribusi PDB dari pos dan kurir juga mengalami peningkatan sebesar 33.62%, dari Rp. 24.051,40 miliar pada triwulan II tahun 2020 menjadi Rp. 33.012,30 miliar pada triwulan II tahun 2021. Dari segi pendapatan, para penyelenggara pos juga mengalami peningkatan pendapatan sebesar 30% dari Rp. 10,6 triliun pada semester I tahun 2018 menjadi Rp. 13,8 triliun pada semester I tahun 2019.

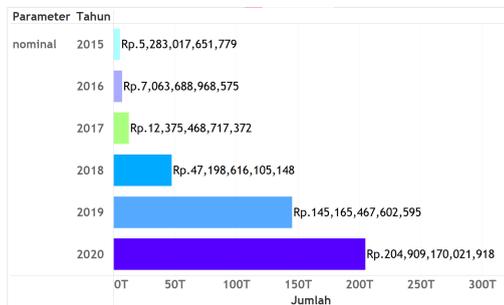


Gambar 5. Kontribusi pos kepada PDB. Sumber: Direktorat Pos - Kemkominfo (2021)



Gambar 6. Pendapatan para penyelenggara pos. Sumber: Direktorat Pos - Kemkominfo (2021)

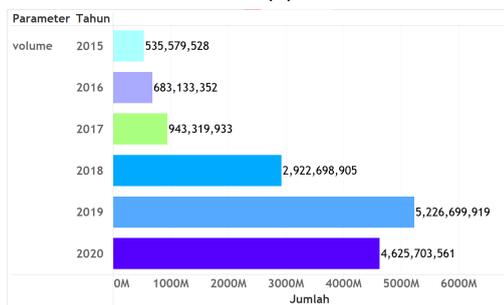
Berdasarkan data transaksi elektronik dari Bank Indonesia, transaksi elektronik mengalami peningkatan nominal setiap tahun sejak 2015 sampai 2020. Apabila dilihat dari nominal per transaksi pun juga mengalami peningkatan sejak 2015 sampai 2020. Namun, hal ini berbeda dengan volume transaksi elektronik. Pada tahun 2020 atau masa pandemi COVID-19, volume transaksi elektronik mengalami penurunan.



(a)



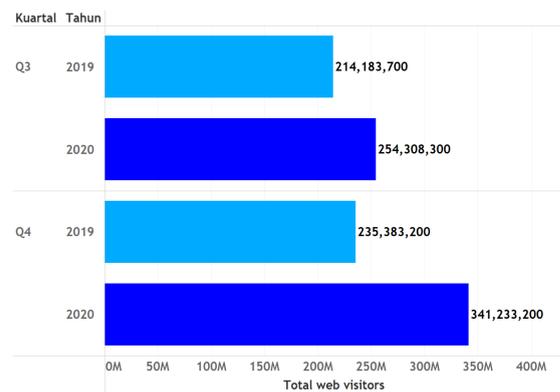
(b)



(c)

Gambar 7. (a) Nominal transaksi elektronik, (b) Nominal per transaksi elektronik, (c) Volume transaksi elektronik. Sumber: Bank Indonesia

Selain kontribusi GDP, industri logistik juga berperan sebagai *enabler* bagi berbagai industri. Terlebih dengan adanya ekonomi sirkular dan tren digital yang semakin marak setelah pandemi COVID-19, logistik diharapkan dapat berkembang dan berevolusi untuk memenuhi kebutuhan-kebutuhan baru yang muncul. Beberapa contoh di antaranya adalah *value added service* pada pengiriman *manufacturing* ke *distribution center* berupa reparasi pada kerusakan ringan, dan penerapan *consumers' data analysis* untuk meningkatkan efisiensi waktu pengiriman sekaligus mendukung industri *e-commerce*.



Gambar 8. Total pengunjung web *e-commerce*. Sumber: iprice.co.id

Perkembangan industri pos ekspres seiring dengan perkembangan industri *e-commerce*. Jika dibandingkan dengan sebelum adanya pandemi (Q3 dan Q4 2019), total pengunjung 5 web *e-commerce* terbesar di Indonesia meningkat saat masa normal baru (masa pandemi (Q3 2020 & Q4 2020)). Hal ini juga sejalan dengan peningkatan nominal transaksi dan nominal per transaksi elektronik, dimana pembayaran digital semakin banyak digunakan setelah pandemi COVID-19.

Tren dan Tantangan Industri Logistik

Seiring berjalannya waktu, industri logistik terus mengalami perkembangan sehingga

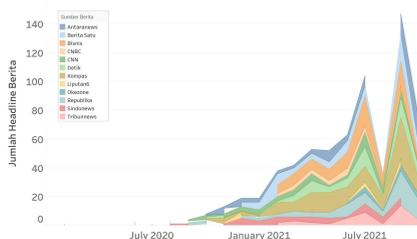
timbul beberapa kendala dalam pelaksanaannya. Salah satunya, perluasan cakupan logistik *port to port* menjadi logistik *door to door* atau sebaliknya. Dari sisi

perizinan, kedua bisnis logistik ini diatur oleh dua kementerian yang berbeda. Logistik *port to port* diatur oleh kementerian transportasi. Logistik *door to door* diatur oleh kementerian komunikasi dan informatika. Akibatnya, perizinan perlu dilakukan di dua kementerian tersebut. Hal ini tentu menyulitkan pelaku bisnis. Terlebih lagi, logistik *port to port* erat kaitannya dengan *door to door*.

Interkoneksi antara logistik *port to port* dan *door to door* juga memiliki tantangan tersendiri. Pengiriman antar pulau kerap kali melibatkan dua badan hukum, *logistik port to port* dan *door to door*. Akan tetapi, belum ada regulasi terkait *risk sharing* dalam pengiriman yang melibatkan dua pihak tersebut. Padahal, perkembangan pesat industri *e-commerce* berdampak pada peningkatan permintaan logistik yang mampu menjangkau seluruh Indonesia.

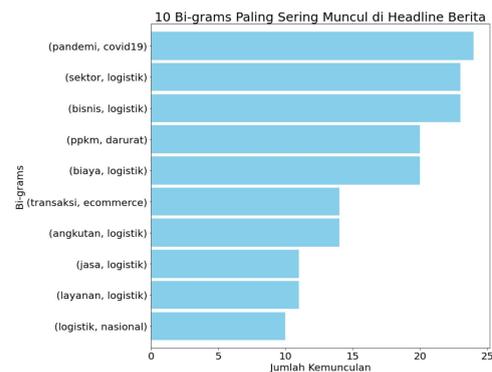
Selama masa pandemi COVID-19, logistik dan *e-commerce* cukup menjadi perhatian media massa, yang ditunjukkan oleh jumlah *headline* berita dari berbagai situs berita *online*. Puncaknya pada bulan September 2021, terdapat 147 berita terkait logistik dan *e-commerce* di masa pandemi. Isu-isu yang banyak dibicarakan diantaranya biaya logistik di masa pandemi, peningkatan transaksi *e-commerce* selama pandemi, efek pemberlakuan PPKM darurat terhadap sektor logistik, dan percepatan pemulihan ekonomi melalui sektor logistik.

Tren Headline Berita Terkait Logistik, E-commerce, dan Pandemi

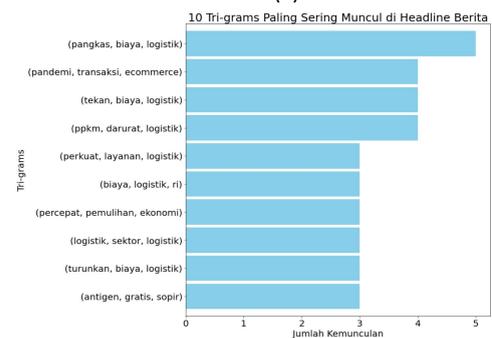


Gambar 9. Tren *headline* berita terkait logistik, *e-commerce*, dan pandemi. Sumber: 12 Situs Berita *Online*

Analisa lebih lanjut pada kehadiran kata atau frasa dalam suatu *headline* berita dilakukan dengan memanfaatkan model *n-grams* (*bi-grams* dan *tri-grams*). Media massa memberi perhatian pada jasa atau layanan logistik yang dinilai berkontribusi terhadap pemulihan ekonomi nasional serta menjadi layanan yang dibutuhkan selama pandemi. Selain itu, biaya logistik juga menjadi topik perhatian media massa. Beberapa frasa yang sering muncul terkait biaya logistik diantaranya “biaya logistik”, “pangkas biaya logistik”, “tekan biaya logistik”, dan “turunkan biaya logistik”.



(a)



(b)

Gambar 10. (a) 10 *bi-grams*, dan (b) 10 *tri-grams* paling sering muncul di *headline* berita. Sumber: 12 Situs Berita *Online*

Biaya penyelenggaraan logistik memang menjadi salah satu hal yang perlu diperhatikan. Walaupun pengaduan terkait biaya logistik rendah, promosi “gratis ongkos kirim” pada *e-commerce* menjadi salah satu pertimbangan utama konsumen. Namun, upaya penekanan biaya penyelenggaraan

layanan banyak mengalami hambatan pada pelaksanaannya. Kesalahan penulisan alamat oleh konsumen mengakibatkan biaya pengiriman dapat melonjak hingga dua kali lipat. Terlebih jika daerah tujuan merupakan daerah padat penduduk sehingga sering terjadi kemacetan. Tidak hanya kerugian finansial yang ditanggung perusahaan, tapi juga kerugian waktu.

Di samping itu, monopoli penyedia jasa penerbangan penumpang sebagai *partner* penyedia jasa pengiriman ekspres juga sering merugikan. Biaya pengiriman dengan pesawat dapat mengalami lonjakan sewaktu-waktu jika permintaan tinggi. Pemerintah sendiri juga menjadi penyumbang peningkatan biaya logistik. Pungutan legal dari pemerintah daerah serta biaya tol yang lebih memihak pengendara pribadi daripada penyedia jasa logistik juga sangat membebani perusahaan logistik.

Tantangan lain yang dialami perusahaan logistik berasal dari konsumen. Dalam kurun waktu 3-4 tahun terakhir, 30-35% pengaduan yang diterima Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) terkait dengan logistik. Walau demikian, kerap sekali pengaduan tersebut salah sasaran, terutama jika terkait *e-commerce*.

Beberapa contoh pengaduan tersebut adalah pengiriman barang yang tidak sesuai dan kendala pengembalian dana jika dilakukan pembatalan. Oleh sebab itu, diperlukan sistem penginformasi kepada masyarakat yang lebih baik sehingga komplain yang diajukan dapat tepat sasaran. Pengaduan lain yang ditemui adalah waktu pengiriman. Pengiriman luar pulau Jawa cenderung lebih lama dibanding pengiriman pulau Jawa karena kesenjangan infrastruktur. Isu terkait penguatan layanan logistik juga menjadi perhatian media massa saat ini.

Regulasi Pos

Dengan adanya Undang-Undang (UU) Cipta Kerja, maka ada beberapa pengaturan baru terkait ketentuan UU Pos.

1. Ketentuan UU Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos yang mengalami perubahan adalah Pasal 10 mengenai Perizinan Penyelenggaraan Pos, Pasal 12 dan Pasal 13 mengenai Kerja Sama Pos Asing, serta Pasal 39 mengenai Sanksi Penyelenggaraan Pos.
2. Pengaturan baru pada Pasal 10 diarahkan untuk sentralisasi dan reformasi Perizinan Berusaha yang terintegrasi, terpusat, dan berbasis pada risiko (*risk-based*).
3. Pengaturan baru pada Pasal 12 dan penghapusan Pasal 13 diarahkan untuk relaksasi penanaman modal asing di bidang pos. Pembatasan penanaman modal asing akan tetap dilakukan dengan merujuk pada peraturan perundangan di bidang penanaman modal.

4. Pengaturan baru pada Pasal 39 diarahkan untuk penerapan sanksi yang lebih humanis melalui sanksi administratif, sedangkan sanksi pidana hanya akan menjadi pilihan terakhir (*ultimatum remedium*).

Selain itu ada pengaturan baru terkait pos berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 5 dan Nomor 46 Tahun 2021 dan Peraturan Menteri (PM) Kominfo Nomor 4 Tahun 2021. PP 5 tahun 2001 terkait dengan perizinan berusaha, kewajiban dan/atau persyaratan, dan pengawasan dan sanksi. Perizinan berusaha pada subsektor pos ditetapkan berdasarkan hasil analisis tingkat risiko kegiatan usaha. Perizinan berusaha dimaksud terdiri atas Penyelenggaraan Pos dan Agen Kurir. Aktivitas Pos (KBLI 53100) dan Aktivitas Kuris (KBLI 53201) merupakan kegiatan usaha risiko tinggi, sedangkan Aktivitas Agen Kurir (KBLI 53202) risiko menengah rendah.

Kewajiban dan/atau Persyaratan perizinan berusaha subsektor pos tercantum pada Lampiran II untuk Aktivitas Pos, Aktivitas Kurir, dan Aktivitas Agen Kurir. Pengawasan dan saksi terdiri dari penguatan pengawasan oleh pemerintah dan sanksi administratif berupa teguran tertulis, pengenaan denda administratif, penghentian sementara kegiatan usaha, daya paksa polisional, dan/atau pencabutan Perizinan Berusaha.

PP Nomor 46 Tahun 2001 untuk ketentuan di bidang pos terdiri dari berbagai hal.

1. Unifikasi perizinan pos yaitu penyelenggaraan pos berlaku untuk seluruh Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
2. Jenis layanan transaksi keuangan terdiri dari wesel, giro, transfer dana dan tabungan pos.
3. Kewajiban penyelenggaraan LPU yaitu wajib menyelenggarakan LPU di seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia.
4. Penetapan penyelenggaraan LPU yaitu Menteri menetapkan penyelenggara LPU dan wilayah, jumlah, metode, dan/atau formula subsidi Penyelenggaraan LPU.
5. Persyaratan kerja sama pos asing yaitu penyelenggara pos asing dapat menyelenggarakan pos di wilayah NKRI dengan syarat wajib bekerja sama dengan penyelenggara pos dalam negeri melalui usaha patungan.
6. Batasan kerja sama pos asing yaitu kerja sama penyelenggara pos asing dengan penyelenggara pos dalam negeri dibatasi wilayah operasinya pada ibukota provinsi dan tidak dapat melaksanakan pengiriman antarkota.
7. Layanan tabungan pos yaitu dilakukan dengan menghimpun dana dari masyarakat, dilarang memberikan pinjaman dan/atau kredit, dan diawasi oleh Menteri yang berkoordinasi dengan Otoritas Jasa Keuangan (OJK) dan akan

diatur lebih lanjut melalui Peraturan Menteri.

PM Kominfo Nomor 4 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan pos memuat beberapa hal penting.

1. Penyelenggaraan pos dilakukan oleh badan usaha berbadan hukum Indonesia, yaitu BUMN, BUMD, BUMS, dan Koperasi.
2. Layanan transaksi keuangan yaitu penyelenggara pos dapat melaksanakan layanan transaksi keuangan yang terdiri dari Wesel Pos, Giro Pos, Transfer Dana, dan Tabungan Pos.
3. Layanan Pos Universal yaitu penyelenggara pos yang ditugaskan sebagai penyelenggara LPU wajib menyelenggarakan LPU di seluruh wilayah NKRI.
4. Kewajiban kontribusi penyelenggaraan LPU, yaitu setiap penyelenggara pos wajib membayar kontribusi penyelenggaraan LPU sebesar 0.25% dari keuntungan bersih penyelenggaraan pos setelah dikurangi pajak untuk seluruh jenis layanan.
5. Kerjasama pos asing yaitu penyelenggara pos asing dapat menyelenggarakan pos di wilayah NKRI dengan syarat wajib bekerja sama dengan penyelenggara pos dalam negeri melalui usaha patungan dan dibatasi wilayah operasinya pada ibukota provinsi.
6. Pengawasan dan pengendalian yaitu dilakukan dalam bentuk monitoring dan evaluasi yang dilakukan paling sedikit satu kali dalam satu tahun dan/atau secara insidental. Pelaksanaan, pengawasan dan pengendalian terhadap layanan transaksi keuangan yang terkait dengan aktivitas pemindahan dana dilakukan oleh Bank Indonesia.

Selain itu, PP Pelaksana UU Cipta Kerja juga memberikan dampak terhadap bidang usaha penyelenggaraan pos.

1. Kebijakan perizinan berusaha di Sektor Pos akan menjadi lebih mudah, terintegrasi,

- terpusat, dan berbasis resiko (*risk based*), serta akan memaksimalkan pengawasan dari Pemerintah.
2. Kemudahan perizinan berusaha bagi calon pelaku usaha akan meningkatkan penanaman modal, baik dalam negeri maupun luar negeri, di sektor pos.
 3. Pengaturan kewajiban dan/atau persyaratan perizinan berusaha akan menjamin penyelenggaraan layanan pos yang prima, aman, dan berkualitas.
 4. Relaksasi kerjasama pos asing akan meningkatkan aliran masuk investasi asing ke Sektor Pos, sehingga dapat berkontribusi dalam meningkatkan daya saing dan

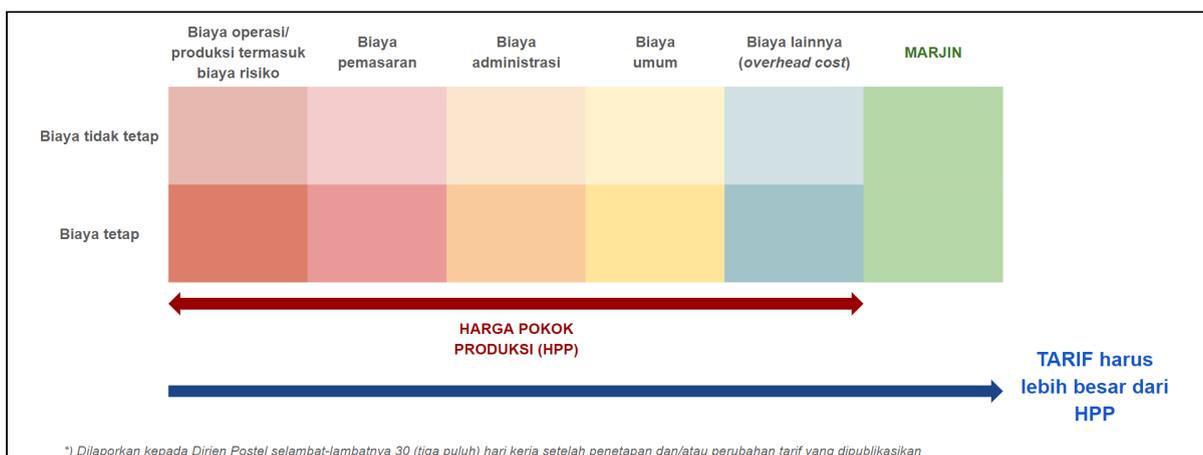
- produktivitas industri pos nasional secara keseluruhan.
5. Pengaturan mengenai tata kelola penyelenggaraan LPU, khususnya penetapan wilayah, metode, dan formula subsidi, akan menjamin kesinambungan penyelenggaraan kewajiban universal di bidang pos.
 6. Penyelenggaraan layanan transaksi keuangan, termasuk layanan tabungan pos, terbuka bagi seluruh penyelenggara pos, sehingga akan mendukung optimalisasi inklusi keuangan, khususnya bagi *underbanked population* di wilayah pedesaan.

Tarif Pos

Secara umum, layanan logistik berfokus kepada *7 rights of logistics* (*product, customer, quantity, condition, place, time, dan cost*). Selain itu, *rights condition* juga perlu didukung oleh ketepatan arus informasi dari *management service*. Dalam penyelenggaraannya, para penyedia jasa pengiriman menerapkan beberapa strategi guna memberikan pelayanan logistik yang prima kepada konsumen, salah satunya tarif.

Pemerintah membebaskan tarif atau harga layanan pos komersial kepada industri sesuai dengan struktur pasar dengan banyak pelaku

usaha sehingga tarif yang ditawarkan kepada konsumen akan *fair*. Kebijakan pemerintah yang hanya menerapkan formulasi dalam peraturan tarif memberikan fleksibilitas kepada para penyelenggara jasa pengiriman. Namun demikian, tarif layanan logistik dapat dipengaruhi oleh kebijakan tarif dari *carrier* lain khususnya dari moda transportasi udara. Di samping itu, tarif yang terlalu rendah juga dapat mempengaruhi keberlangsungan industri logistik karena Indonesia memiliki tarif yang sudah cukup murah. Dengan *entry barrier* dari industri logistik yang rendah, *pricing strategy* menjadi mekanisme pasar pada industri logistik saat ini.



Gambar 11. Formula tarif layanan pos komersial (Sumber: Peraturan Menteri Kominfo 1/2012, disajikan kembali)

Konsumen di Indonesia pada dasarnya sensitif terhadap harga. Berubah harga sedikit bisa berpindah ke penyelenggara pos lain. Namun, tarif pada daerah yang memiliki akses infrastruktur dan *density* yang baik (contohnya kota-kota besar) cenderung lebih murah karena efisiensi operasional. Selain itu, terkadang adanya *intangible cost* yang dibebankan ke struktur biaya karena adanya

pungutan liar selama dalam perjalanan pengiriman. Terkait tarif diharapkan tidak adanya permainan harga maupun monopoli oleh pemain pasar. Namun, dengan adanya *barrier to entry* yang rendah dan batasan subsidi, justru iklim persaingan usaha yang sehat pada industri jasa pengiriman ekspres diharapkan dapat terus dipertahankan

Rekomendasi

Peran industri logistik sebagai pendukung industri lain di Indonesia perlu terus ditingkatkan. Pemerintah dan pelaku industri, baik BUMN maupun swasta, dapat mengoptimalkan pertumbuhan melalui beberapa rekomendasi berikut ini.

1. Meningkatkan *customer density* dan volume angkut untuk terus meningkatkan efisiensi biaya serta layanan yang semakin baik dan cepat.
2. Industri logistik perlu mulai mendukung pengembangan ekonomi sirkular masa depan seperti jaringan untuk *repair* dan *recycle*.
3. Memaksimalkan peran *Public Service Obligation* (PSO) oleh BUMN di daerah dengan biaya logistik yang tinggi.

4. Memperkecil *gap* infrastruktur *backbone* dan *last-mile* logistik terutama untuk mempersingkat waktu pengiriman ke dan dari luar Jawa.
5. Menekan biaya logistik, baik yang bersumber dari pungutan ilegal dan legal seperti pungutan daerah serta biaya jalan tol.
6. Mempromosikan iklim persaingan usaha yang sehat dengan kebijakan harga yang kompetitif dan melibatkan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU).
7. Membuat payung regulasi *risk-sharing* untuk interkoneksi antar para pelaku industri logistik di sektor pos dan dengan pelaku di sektor transportasi.

Policy Brief ini adalah hasil kajian Sekolah Bisnis dan Manajemen, Institut Teknologi Bandung, bersama Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres (ASPERINDO) melalui *Focus Group Discussion* untuk menjangkau *insight* dan aspirasi. FGD dihadiri oleh Direktur Pos Ditjen PPI Kementerian Komunikasi dan Informatika, Ketua Harian Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI), dan peneliti ahli di bidang logistik, beserta perwakilan anggota Asperindo. Diskusi fokus kepada situasi terkini, proyeksi, serta tantangan industri, regulasi, dan tarif jasa pengiriman ekspres.



Acknowledgment: Mohammad Feriadi, Budiyanto Darmastono, Tekad Sukatno, Trian Yuserma, Benny Pribadi, Nur Rizal, Sri Widiyaswuri, Samsul. D, Hari

Sugianahi, Yekti P. Suradji, Denny Parhan, Bayu. K. Ajie, Junaidi, Syarifuddin

Tim Peneliti: Yudo Anggoro, Meditya Wasesa, Raden Aswin Rahadi, Kurnia Fajar Afgani, Dwi Rahmawati, M. Agus Afrianto, Rama Permana, Dinda Thalia Andariesta, Lim Edria Kosasih

Untuk informasi lebih lanjut dapat menghubungi Dr. Yudo Anggoro di yudo.anggoro@sbm-itb.ac.id

Sekolah Bisnis dan Manajemen | Institut Teknologi Bandung | Jl. Ganesha 10 Bandung, Jawa Barat, 40132
Tel: +62 22 2531923

Tujuan dan disclaimer: Penelitian dan *Policy Brief* menyatukan penelitian dan data yang ada untuk menjelaskan fenomena yang menarik untuk diskursus kebijakan. Penelitian dan *Policy Brief* disertai nama penulis dan harus dikutip sebagaimana mestinya. Temuan, interpretasi, dan kesimpulan sepenuhnya adalah milik penulis. Penulis tidak selalu mewakili pandangan SBM ITB ataupun pemerintah yang diwakili.