

Konvergensi Regulasi dan Kelembagaan Struktur Industri Logistik, Pos, dan Kurir

regulatory convergence and institutional structure in logistics, postal and courier industry

Oleh : Dhanang Widijawan

Politeknik Pos Indonesia

Jl. Sariasih, No. 54, Bandung, Telepon: (022) 2009570

dhan_poltekpos@yahoo.com

Naskah diterima: 3 Juli 2012; Naskah disetujui: 20 Nopember 2012

Abstract— Logistics has basically become a national issue. This is outlined in blue print Sislognas and get into one of the priorities in MP3EI. This is because logistics is one of the enterprise value chain and marketing. In this review paper, the authors comment on the convergence of regulatory and institutional structure of the logistics industry, postal and courier in Indonesia. Writing starts from the expression of the logistics side; six era of logistics and military logistics management logistics activities and logistics operators; relationship between the national logistics system, post, courier, Telematics, and transport; national postal logistics industry, postal backbone of BUMN, political, logistics law, postage, and courier, a major global player in the post, and comments on the synchronization and harmonization of regulations and institutions of national logistics system, mail, and courier. In the end, this review will remind completion postal industry in Indonesia.

Keywords— logistik, postal, Courier, postal convergence, postal institution

Abstrak— Logistik pada dasarnya telah menjadi isu nasional. Hal ini dituangkan dalam cetak biru Sislognas dan masuk ke dalam salah satu prioritas dalam MP3EI. Hal ini dikarenakan logistik merupakan salah satu rantai nilai dalam perusahaan dan pemasaran. pada tulisan kali ini, penulis mengulas tentang konvergensi regulasi dan kelembagaan struktur industri logistik, pos, dan kurir di Indonesia. Tulisan dimulai dari pemaparan dari sisi logistik; enam era logistik; logistik militer dan manajemen logistik; aktivitas dan operator logistik; hubungan antara sistem logistik nasional, pos, kurir, telematika, dan transportasi; industri logistik pos nasional, backbone pos bumh, politik hukum logistik, pos, dan kurir, global major player dalam pos, dan ulasan tentang sinkronisasi dan harmonisasi regulasi dan kelembagaan sistem logistik nasional, pos, dan kurir. Pada akhirnya, ulasan ini mengingatkan akan kesiapan industri pos di Indonesia.

Kata kunci— logistik, pos, kurir, konvergensi pos, kelembagaan pos

I. LOGISTIK

Logistik merupakan salah satu sumber keunggulan bersaing yang signifikan bagi perusahaan (Mentzer 2004). Dalam model rantai nilai sebagai basis keunggulan bersaing, Porter mengidentifikasi bahwa aktivitas dasar dalam pembentukan rantai nilai tersebut adalah logistik dan pemasaran (Porter, 2008). Salah satu rumusan strategi yang baik dalam bersaing menurut Porter adalah kemampuan perusahaan untuk “menyelaraskan” rantai nilai tersebut sesuai dengan dinamika perubahan kebutuhan konsumen. Ketika lingkungan bisnis berubah sedemikian cepat akibat kemajuan teknologi dan pengaruh global, tuntutan konsumen terhadap produk yang berkualitas dan andal, kecepatan tanggapan perusahaan, dan keandalan produk semakin tinggi. Daur hidup produkpun menjadi semakin pendek sehingga perusahaan harus mengelola rantai pasoknya sedemikian sehingga mampu merespon kebutuhan pelanggan dengan cepat seiring dengan dinamika perubahan permintaan konsumen (Sabath 1998).

Logistik (masih) menjadi isu nasional, mengingat potensi yang sangat besar namun indeks kinerja logistik Indonesia memprihatinkan (Arvis 2007). Pemerintah telah menyusun cetak biru penataan dan pengembangan logistik karena memang industri logistik ini menjadi salah satu faktor penentu daya saing bangsa. Cakupan aktivitas logistik terdiri dalam 11 sektor, sebagaimana definisi oleh WTO dan dokumen ASEAN Roadmap for Logistics Integration yang juga disepakati Pemerintah Indonesia (Menko-Perekonomian 2008). Kesebelas sektor tersebut dikelompokkan dalam 3 TIER: TIER I berupa Core Freight Logistic Services, TIER II berupa Related Freight Logistic Services, dan TIER III berupa Non-Core Freight Logistic Services. Oleh karena itu, lingkungan bisnis dan persaingan industri logistikpun sangat kompleks, dari mulai industri transportasi sampai teknologi informasi penopangnya.

Seiring dengan kemajuan teknologi telematika, dalam jangka menengah (periode 2016-2020), Cetak Biru Sislognas difokuskan pada terbangun dan beroperasinya *e-Logistik Nasional* (Inalog) yang terkoneksi dengan Jaringan Logistik Asean sehingga terwujud konektivitas logistik regional melalui pembangunan protokol integrasi *information technology* (IT) logistik secara nasional dan mengembangkan *paperless system* dalam pengelolaan sistem logistik nasional yang terkoneksi dengan jejaring logistik ASEAN, dan pengembangan jejaring infrastruktur informasi logistik nasional dan logistik ASEAN.¹ Selanjutnya, dalam jangka panjang (periode 2021-2025), infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi (TIK) diarahkan pada terintegrasinya *e-Logistik Nasional* ke dalam jaringan logistik global sehingga terwujud konektivitas logistik global, melalui *National Business Single Gateway*.

II. ENAM ERA LOGISTIK

Pemikiran tentang logistik berkembang dari perspektif yang fokus pada aktivitas transportasi dalam ekonomi pertanian sampai pada pandangan bahwa logistik dapat menjadi salah satu pembeda dan komponen kunci dalam strategi bisnis, diferensiasi, dan link kepada pelanggan.

Pemahaman logistik itu sendiri mengalami evolusi seiring dengan perkembangan lingkungan, dari mulai pengertian distribusi fisik yang menekankan pada biaya dan faktor-faktor yang mempengaruhi distribusi produk pertanian, sebagaimana diulas oleh Crowell, sampai pemahaman bahwa logistik sebagai sebuah sistem mulai perencanaan sampai implementasi dan kontrol terhadap efisiensi dan efektivitas aliran dan penyimpanan barang, jasa, dan informasi terkait dari titik asal sampai titik konsumsi untuk memenuhi kebutuhan pelanggan, sebagaimana tertuang dalam dokumen Council of Logistics Management (John L. Kent, 1997). Kent (1997) merumuskan model kronologi pemikiran tentang logistik (Gambar 1).

A. Era 1. Farm to Market

Dalam kronologi tersebut, pada awalnya pemikiran logistik terpaku pada pengangkutan produk dari ladang pertanian ke titik-titik penjualan. Sampai dengan PD II, ekonomi pertanian memiliki pengaruh besar dalam pemikiran logistik meski sebenarnya disiplin ekonomilah yang menjadi referensi dasar baik dalam pemasaran maupun dalam transportasi. Logistik juga sangat berorientasi ekonomi, dari disiplin ekonomi itu sendiri, geografi, ekonomi transportasi, dan sebagainya.

B. Era 2. Segmented Function

Pada era kedua terjadi perpaduan dua sektor; bisnis dan militer, dimulai pada PD II dan berakhir pada akhir 1950-an. Kebutuhan militer akan pasukan dan pergerakan pasokan selama perang nampaknya melahirkan pemikiran tentang rekayasa transport, distribusi fisik yang efisien, dan rhocrematics. Cabang pemikiran ini mengarah kepada rekayasa yang fokus pada logistik.

Dari segi bisnis ada pemikiran bahwa distribusi fisik secara fungsional merupakan bagian dari pemasaran. Warehousing

dan wholesaling menjadi sebuah disiplin tersendiri, demikian juga halnya dengan bidang-bidang pengendalian inventori, penanganan material, dan transportasi. Dalam bidang transportasi, alur inbound bahan baku dan alur outbound barang jadi dipandang sebagai fungsi-fungsi yang terpisah.

Pemahaman logistik pada era segmentasi fungsi ini menekankan pada fungsi distribusi barang secara efisien, termasuk di dalamnya warehousing, transportasi, dan manajemen persediaan, serta pemahaman tentang layanan pelanggan.

C. Era 3. Integrated Function

Era ini merupakan masa pemahaman logistik sebagai integrasi fungsi. Pada awal 1960an, konsep-konsep total cost dan pendekatan sistem digali, dan istilah "logistik terintegrasi" digunakan dalam bisnis. Ada pergeseran pemahaman logistik, dari distribusi fisik menjadi sebuah sistem dari aktivitas yang saling terkait dan tergantung satu sama lain.

Konsep ekonomi industri dominan mewarnai pemahaman tentang logistik. Kala total cost atau pendekatan sistem digunakan untuk menganalisis bisnis, kombinasi logis dari pemahaman logistik era sebelumnya menjadi berkembang.

Konsolidasi manajemen baik untuk transportasi in-bound maupun out-bound, warehousing, pengendalian persediaan, dan pengelolaan material menjadi topik bahasan baik dalam praktek maupun pengajaran.

Council of Logistics Management (CLM) merupakan organisasi yang memfasilitasi berbagai perkembangan pemikiran logistik. Koordinasi dan kerjasama antara tiga kekuatan; profesional, pendidikan, dan CLM merupakan kunci evolusi pemikiran logistik.

D. Era 4. Customer Focus

Pada awal 1970-an, muncul sebuah perspektif baru dimana pelanggan menjadi fokus utama perusahaan. Layanan pelanggan, dimana distribusi fisik menjadi salah satu komponen, menjadi isu penting dalam era ini.

Pada era ini, manajemen operasi dan riset operasi sangat menentukan dalam pemikiran logistik. Dalam bahasan yang lebih luas, pemasaran menjadi penyempurna pemikiran tentang logistik.

Pada era ini terjadi pergeseran pemahaman tentang logistik, dari perspektif ekonomi dimana minimasi biaya sebagai titik sentral pembahasan, menjadi maksimasi profit dan logistik menjadi salah satu cara untuk penciptaan kepuasan pelanggan.

E. Era 5. Logistics as Differentiator

Pada awal 1980an, logistik mulai dipandang sebagai faktor pembeda kunci bagi perusahaan. Logistik merupakan komponen kritis dalam strategi perusahaan. Konsep-konsep yang berkembang antara lain supply-chain management, logistics channel management, efisiensi antar organisasi, environmental logistics, reverse logistics, dan kepedulian tentang globalisasi. Peran teknologi informasi dan konsep strategi sangat penting dalam pemikiran logistik pada era ini.

Permasalahan yang ingin dipecahkan berkaitan dengan logistik pada era ini adalah bagaimana menghubungkan titik-titik rantai pasok sedemikian rupa untuk menciptakan nilai bagi pelanggan sehingga daya saing perusahaan di pasar

¹Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, Bab 5, Huruf B, Angka 2, Implementasi Jangka Menengah II, Butir d.

global meningkat. Aspek pemasaran menjadi sesuatu yang unik dalam pemikiran logistik pada era ini.

F. Era 6. Behavioral and Boundary Spanning

Pemahaman yang lebih dalam tentang isu-isu perilaku khususnya persepsi pelanggan tentang sistem logistik perusahaan dan perilaku terkait lainnya menjadi titik utama pada era ini. Fokus pada kerjasama dan koordinasi antar fungsi menuntut keterlibatan lintas fungsi yang lebih mendalam.

Pemikiran logistik menekankan pada upaya bagaimana mengintegrasikan fungsifungsi dalam rangkaian rantai pasok untuk membangun “pengalaman terbaik” bagi pelanggan. Service response logistics merupakan konsep penting untuk lebih menajamkan peran pelayanan dan logistik sebagai faktor pembeda bagi perusahaan. Disiplin-disiplin pemasaran, rekayasa, manajemen operasi dan logistik itu sendiri menjadi semakin rekat. Konsep-konsep militer bahkan sering dijadikan pembahasan dalam bisnis.

III. LOGISTIK MILITER DAN MANAJEMEN LOGISTIK

Pada awalnya, istilah logistik memang digunakan dalam bidang kemiliteran. Pada lingkup ini, logistik didefinisikan sebagai :

“the science of planning and carrying out the movement and maintenance of forces.... those aspects of military operations that deal with the design and development, acquisition, storage, movement, distribution, maintenance, evacuation and disposition of material; movement, evacuation, and hospitalization of personnel; acquisition of construction, maintenance, operation and disposition of facilities; and acquisition of furnishing of services”.

Logistik merupakan ilmu perencanaan dan pelaksanaan pergerakan dan pemeliharaan dari kekuatan segala aspek operasi militer yang berhubungan dengan :

1. desain dan pengembangan, akuisisi, penyimpanan, pemindahan, distribusi, pemeliharaan, evakuasi dan pembagian/penempatan material
2. pergerakan, evakuasi, dan perawatan personel, akuisisi konstruksi, pemeliharaan, operasi dan penempatan fasilitas; dan akuisisi dari perlengkapan pelayanan.²

Sedangkan Pusat Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, memberikan pengertian logistik sebagai :

“Rangkaian kegiatan persiapan, pengelolaan (manajemen), dan tindakan, berupa : pengadaan, perawatan, distribusi, dan penyediaan (untuk mengganti) perlengkapan (peralatan), perbekalan, sumber daya manusia, dan transportasi, untuk memperoleh kondisi terbaik dan menguntungkan”.³

² _____, Cetak Biru Penataan Dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia, Kemenko Perekonomian, 2008, hlm. 6.

³ _____, Kamus Besar Bahasa Indonesia, Pusat Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Jakarta : Balai Pustaka, 2001, hlm. 680.

Rangkaian/rantai kegiatan perpindahan barang, informasi, dan juga uangnya, secara umum dikenal sebagai *supply chain* (rantai suplai). Istilah *supply chain* berkaitan dengan istilah *demand chain* dan *value chain* yang bersifat koordinasi dan integrasi dari rangkaian kegiatan suplai (pasokan) mulai dari pemasok pertama untuk mensuplai kebutuhan konsumen akhir yang difasilitasi *service providers* (penyedia jasa).

Evolusi pemikiran tentang *logistics* menurut Frazelle, didasarkan pada pengelolaan yang paling efektif dan efisien atas pendistribusian barang dari produsen sampai ke konsumen akhir. Evolusi tersebut dimulai dari era-era : (a) 1950-an, *workplace logistics*, (b) 1960-an, *facility logistics*, (c) 1970-an, *corporate logistics*, (d) 1980-an, *supply chain logistics*, dan (e) 1990-an, *global logistics*.⁴ Selanjutnya, *Council of Logistics Management* (CLM) mendefinisikan logistik sebagai :

“the process of planning, implementing and controlling the efficient, cost effective flow and storage of raw materials in process inventory, finished goods and related information flow from point of origin to point of consumption for the purpose to customer requirement”.⁵

Menurut Donald J. Bowersox, David J. Closs, dan M. Bixby Cooper, logistik melibatkan kombinasi antara manajemen penawaran, persediaan barang, transportasi, dan pergudangan, penanganan bahan, dan kemasan, yang terintegrasi dalam setiap fasilitas jaringan yang bertujuan untuk mendukung pengadaan, manufaktur, dan operasional melalui koordinasi fungsi operasional secara terpadu yang berfokus pada pelayanan konsumen.

Pada konteks yang lebih luas rantai pasokan, sinkronisasi operasional sangat penting bagi konsumen dan penyuplai/pemasok secara terintegrasi”.⁶ Manajemen Logistik berdasarkan *Council of Supply Chain Management Professional* (CSCM) adalah :

“Logistik Management is the part of Supply Chain Management that plans, implements, and controls the efficient, effective forward and reverse flow and storage of goods, services and related information between the point of origin and the point of consumption in order to meet customers' requirements”.

Manajemen Logistik merupakan bagian dari Manajemen Rantai Suplai yang merencanakan, menerapkan dan mengendalikan tingkat efisiensi dan efektifitas dari arus dan penyimpanan barang, jasa dan informasi yang terkait, dari hulu ke hilir dan sebaliknya, mulai dari titik asal barang tersebut hingga titik tempat digunakan atau dikonsumsi barang tersebut, untuk dapat memenuhi persyaratan dan permintaan dari pelanggan.”⁷

⁴ _____, Cetak Biru..., Loc. Cit.

⁵ Efraim Turban, David King, Jae Lee, Dennis Viehland, *Electronic Commerce ...*, Loc. Cit..

⁶ Donald J. Bowersox, David J. Closs, dan M. Bixby Cooper, *Supply Chain Logistics Management*, Mc. Graw Hill : Michigan State University, 2007, pg. 22.

⁷ *Idem*, hlm. 7

Pada perkembangannya, konsep SCM diterapkan dalam lapangan publik (pemerintah, misalnya Badan Urusan Logistik/Bulog) dan lapangan privat (dunia/pelaku usaha). Dunia usaha menyepakati bahwa batasan komoditas yang menjadi obyek dan aktivitas logistik bisnis adalah (pergerakan) barang dengan menggunakan sarana (alat/fasilitas/pendukung) dan/atau sistem transportasi, pergudangan, dan distribusi.

World Trade Organization (selanjutnya disebut WTO) dalam *Central Product Classification* (selanjutnya disebut CPC) menyatakan bahwa bisnis pos dan bisnis kurir termasuk dalam klasifikasi bisnis logistik.⁸ Berdasarkan klasifikasi WTO/CPC, berbagai negara telah mempraktikkan pembaruan dan pembauran/keterpaduan (integrasi, konvergensi) dalam aktivitas-aktivitas jasa pos dan logistik.

TABEL 1. AKTIVITAS DAN OPERATOR INDUSTRI LOGISTIK

Jasa	Operator
Warehousing	Pemilik gudang Warehouse operator
Airfreight	Airline, EMPU, ground handling service, jasa bongkar muat, Airport operator
Land transportation	Truck owner, truck-cargo operator, cargo B3, special cargo, jasa bongkar muat, keamanan perjalanan, sopir dan awak, pool
Railway transportation	PT. KAI, EMKA, operator gudang KA, agen bongkar muat stasiun
Sea transportation	Shipping lines (containerized, curah, kargo B3, kargo khusus), angkutan antarpulau, EMKL, agen bongkar muat (stevedoring atau manual), pengelola gudang pelabuhan, operator pelabuhan, penyedia depo kontainer, dry port (depo kontainer luar pelabuhan), penyedia jasa angkutan kontainer darat, penyedia jasa kontainer
Multimedia services	Jasa ekspres/kurir/integrator, freight forwarder/konsolidator, Third party logistics (3PL) providers
Jasa penunjang/fasilitator	Bea dan Cukai, Karantina, PPJK, bank, jasa surveyor

Praktik negara-negara yang mengintegrasikan jasa-jasa Pos dan logistik, di antaranya, China Post, Czech Post, Deutsche Post Group, Emirates Post, Hungarian Post Office Ltd., La Poste-Perancis, Malaysia Post, Norway Post, Österreichische Post AG-Austria Pos, Pošta Slovenije-Slovenia, Posten Sverige AB-Swednia, dan Royal TPG Post Belanda.⁹

Sejalan dengan itu, Resolusi C 62/2004 Kongres UPU di Bucharest, pada 2004, tentang kesepakatan UPU dan *World Customs Organization* (selanjutnya disebut WCO/ Organisasi Pabean Sedunia)¹⁰ menyatakan bahwa layanan pos internasional diselenggarakan dalam kerangka kerja sama antara Anggota-anggota UPU dan WTO yang merefleksikan

kewajiban-kewajiban UPU sesuai dengan jadwal *General Agreement on Trade in Services* (GATS).¹¹

Berdasarkan Pedoman, Kesepakatan-kesepakatan Masyarakat Internasional (UPU, WTO, dan WCO), keterpaduan (integrasi, konvergensi) aplikasi kemajuan-kemajuan teknologi (telematika, transportasi, dan sistem pembayaran *online*), praktik negara-negara, dan kebutuhan masyarakat, pelaku usaha pos telah menerapkan *e-logistics*¹² sebagai pengembangan dari bisnis logistik konvensional (*paper based, manual*).¹³

IV. AKTIVITAS DAN OPERATOR INDUSTRI LOGISTIK

Dalam praktek, aktivitas logistik beserta operatornya memang selalu relevan dengan aktivitas pemindahan barang beserta informasi dan jasa yang menyertainya. Aktivitas tersebut dapat dikelompokkan dalam beberapa kategori sebagaimana pada Tabel 1.

Untuk Indonesia, operator lokal sebagian besar bermain di area basic logistics, sementara operator MNC mulai mengenalkan konsep 3PL (third party logistics) dan memiliki posisi bisnis yang lebih kuat.

Logistik yang baik memberikan manfaat besar bagi suatu negara dalam era global (Arvis, 2007). Negara dengan sistem logistik yang baik akan memiliki integrasi rantai nilai global dan memberikan daya tarik untuk investor asing.

Perdagangan dan investasi asing merupakan kunci untuk kanal penyerapan pengetahuan asing, kinerja logistik yang buruk menghambat akses teknologi dan pengetahuan baru, yang pada akhirnya menghambat pertumbuhan produktivitas nasional. Sebaliknya, meningkatnya perdagangan akan menciptakan permintaan terhadap sistem logistik yang baik, menjadi penekan reformasi dan modernisasi layanan.

V. HUBUNGAN ANTARA SISTEM LOGISTIK NASIONAL, POS, KURIR, TELEMATIKA, DAN TRANSPORTASI

Pengembangan Sistem Logistik Nasional (SLN) mengacu pada visi logistik Indonesia 2025 sebagai **“locally integrated, globally connected”**, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar

11 _____, GATS 2000 : Postal/Courier Services, Council for Trade in Services Special Session, Communication From The European Communities And Their Member States, WTO, S/CSS/W/61, 23 March 2001, pg. 2.

12 E-Logistic terdiri dari fitur-fitur : barcode, electronic data interchange (EDI), image processing, satellite tracking, dan radio frequency identification (RFID), yang akan membantu sistem informasi pada perusahaan jasa pengiriman, seperti : perencanaan, kontrol dalam pengerjaan pengiriman, dan laporan secara tepat, cepat dan akurat (<http://nasional.kompas.com/>, “PT Telkom Rangkul Perusahaan Jasa Pengiriman Dengan E-Logistic” (diakses 09/10/10). Secara praktis, penggunaan istilah E-Logistic mencakup layanan-layanan tracking dan portal bagi perusahaan kurir berskala kecil dan menengah. Layanan ini dapat memenuhi demand pasar yang tinggi terhadap sistem otomasi sehingga menunjang bisnis Logistic/Courier (<http://www.lintasarta.net/>, diakses 10/10/10). Definisi E-logistics : pergerakan yang sarat otomasi dari barang, dana, dan informasi, mulai dari pemasok bahan baku dan produsen barang hingga ke pelanggan sepanjang mata rantai pasokan. Logistik tradisional memfokuskan diri pada aset fisik (gudang, layanan transportasi, dokumentasi ekspor, dan perijinan beacukai) (<http://www.ebizasia.com/>, “Dari Logistik Ke E-logistics,” Vol. I No. 05-Maret 2003 (diakses 10/10/10). Media Indonesia, “Usaha Logistik Lokal, Bertaraf Global”, 31 Maret 2010, hlm. 22.

13 Perbedaan secara rinci antara transaksi elektronik dan transaksi manual, lebih lanjut mohon dapat dilihat pada Al. Wisnubroto, Strategi Penanggulangan ..., Op. Cit., hlm. 111.

8 _____, Cetak Biru ..., Op. Cit., Lampiran IV, Klasifikasi Usaha Logistik menurut CPC/WTO, hlm. 70.

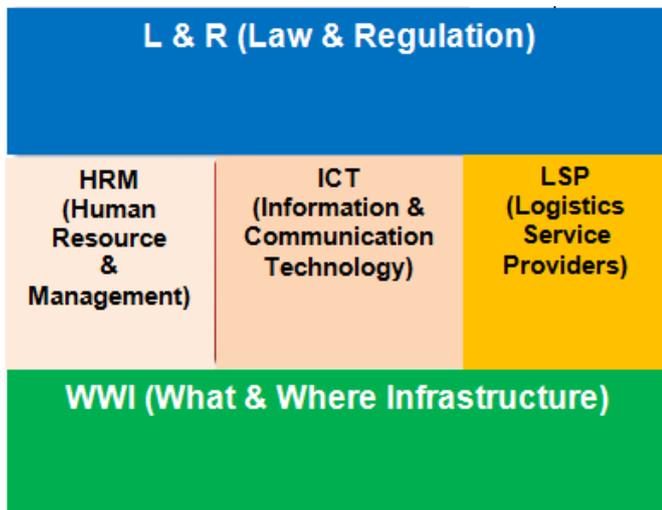
9 _____, Status and Structures of Postal Administrations, UPU, International Bureau, 2006.

10 _____, Memorandum of Understanding Between The World Customs Organization (WCO), and The UPU, CEP 2008.1-Doc 10g. Annexe 1, 5 July 2007.

2. Visi Logistik Indonesia 2025 mengarah pada beberapa tujuan :

1. Memperbaiki sistem distribusi domestik sehingga setiap simpul ekonomi di semua daerah bias terhubung dan menjadikan logistik domestik Indonesia terintegrasi.
2. Mendukung ekspor dengan mempermudah aliran barang dari sentra produksi sampai ke pelabuhan dan terhubung dengan jaringan internasional.
3. Prioritas pembangunan infrastruktur berdasarkan moda transportasi dan geografi yang akan memberi dampak ekonomi terbesar secara jangka panjang.
4. Memberi arahan yang jelas pada setiap departemen, pemakai jasa logistik dan penyedia jasa logistik, agar terjadi sinkronisasi dalam membangun sistem logistik nasional.
5. Menurunkan biaya logistik nasional, meningkatkan kecepatan pergerakan barang di n Indonesia dan meningkatkan daya saing nasional dalam pasar global.

Sistem Logistik Nasional (SLN) berfondasikan pada pilar sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 1. Pilar pada Gambar 3 menggambarkan bahwa visi dan tujuan logistik Indonesia dapat terwujud apabila terdapat hukum dan regulasi yang kondusif, infrastruktur yang memadai, ketersediaan SDM profesional logistik, dukungan teknologi informasi, dan penyedia jasa logistik kelas dunia sehingga akan mendorong terwujudnya komoditas-komoditas unggulan yang akan mendongkrak daya saing bangsa.

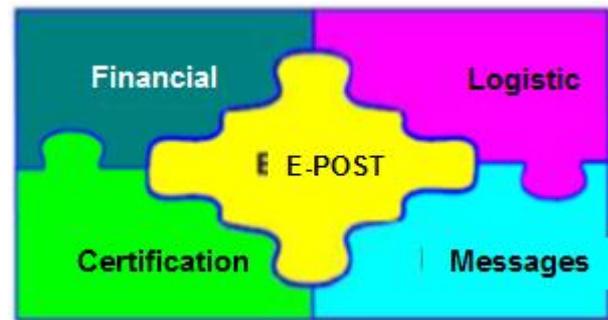


Gambar 1. Pilar Sistem Logistik Nasional (SLN)

VI. INDUSTRI LOGISTIK POS NASIONAL

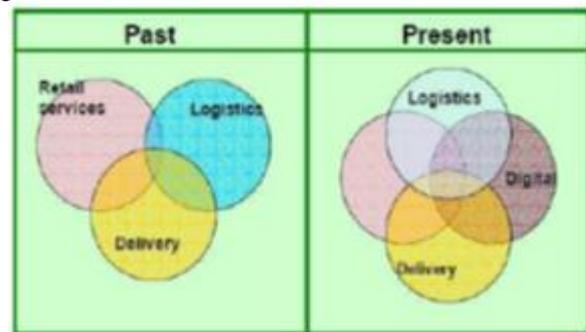
UU No. 38 Tahun 2009 Tentang Pos melegalkan keleluasaan industri pos untuk “bermain” pada banyak area bisnis. Bagaimana tidak, hampir seluruh aspek kehidupan manusia (komunikasi, pergerakan barang, layanan transaksi keuangan, dan bisnis berbasis kemitraan dengan pihak lain).

Secara alamiah, aktivitas pos tumbuh seiring dengan perkembangan peradaban manusia, dan pada dasarnya bisnis pos adalah bisnis logistik . Kebutuhan manusia untuk berkomunikasi dan bertransaksi adalah arena dimana industri pos terlibat. Industri pos beririsan atau menjadi bagian dari berbagai industri, yang tentu saja menuntut berbagai konsekuensi yang berbeda.



Gambar 2. E-Logistics : Derivasi E-Post (Sumber: ____, *Guide to Posatal Reform Module I-Foundation for Reform*, UPU, International Bureau, Edition October 2004, pg.8)

Mengacu pada referensi berbagai dokumen UPU, keberadaan industri pos dan lingkungannya, dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3, dimana terlihat betapa luasnya cakupan bisnis pos, dan tentu saja kompleksitas persaingannyapun sangat besar. Setiap lini layanan (komunikasi, logistik, transaksi keuangan, dan layanan pihak ketiga berbasis *fee*) memiliki segmen pelanggan, lingkungan, bisnis, aspek legal, dan struktur persaingan yang sangat beragam. Menurut Ketentuan-ketentuan UPU, Bisnis Pos, pada dasarnya meliputi pula bisnis logistik. Kolaborasi antar operator pos sesungguhnya merupakan sebuah rangkaian rantai pasok yang bisa sangat berdaya. Logistik terintegrasi juga sudah diakui dalam Konvensi UPU.



Gambar 3. Logistics : Mengintegrasikan Bisnis Pos (Sumber: ____, *Guide to Posatal Reform Module I-Foundation for Reform*, UPU, International Bureau, Edition October 2004, pg.29)

Namun demikian, Industri Pos adalah satu-satunya pelaku dalam industri logistik yang tidak bernaung di bawah Departemen Perhubungan, sementara secara alamiah aktivitas logistik sangat lekat dengan permasalahan transportasi yang pembinaannya ada di bawah departemen tersebut.

VII. *BACKBONE* POS BUMN

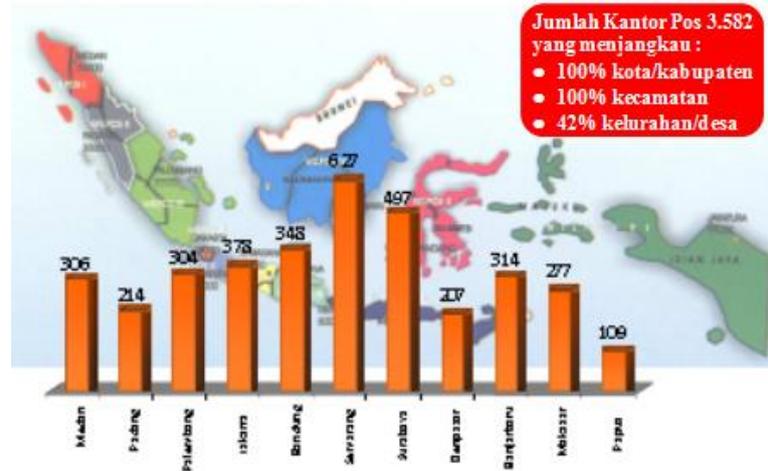
Secara legal, pemerintah memberikan ruang gerak yang sangat strategis bagi industri pos untuk menerjuni industri logistik. Ini dapat dicermati dalam Peraturan Presiden No. 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2004-2009 yang secara tegas menyatakan peningkatan kinerja perposan nasional melalui peran BUMN Pos sebagai penyelenggara (*backbone*) infrastruktur logistik nasional dan sistem pembayaran nasional. Hal ini didasarkan pada infrastruktur Pos BUMN yang tersebar di seluruh pelosok Nusantara, sebagaimana dapat dilihat pada Tabel 1, Gambar 4, dan Gambar 5.

TABLE 1. FASILITAS FISIK PELAYANAN POS BUMN

No	Jenis FFP	Jumlah
1	Kantor Pos Pemeriksa	206
2	Kantor Pos Cabang Dalam Kota	768
3	Kantor Pos Cabang Luar Kota	2.627
4	Sentral Pengolahan Pos (berdiri sendiri: MPC/SPP)	7
5	Sentral Giro Layanan Keuangan (SGLK)	1
6	Kantor Tukar Pos Udara	1
7	Kantor Tukar Pos Laut	1
8	Kantor Filateli	1
9	Museum Pos	1
JUMLAH		3.613

Sumber: PT Pos Indonesia (Persero)

Oleh karena itu, menjadi pilihan terbaik untuk melakukan layanan terpadu (konvergensi) seluruh jenis layanan dalam satu platform), misal e-commerce dan model backbone (mail consolidator). *E-commerce* menggabungkan keempat jenis layanan dalam industri pos, komunikasi, logistik, dan keuangan serta layanan pihak ketiga dan pada akhirnya akan meningkatkan skala ekonomis bukan hanya delivery tetapi operasi pos secara keseluruhan.



Gambar 5. Jaringan PT. Pos Indonesia sebagai BUMN bidang Pos (Sumber : PT Pos Indonesia (Persero))

Penguasaan sistem transportasi, keterhubungan antar titik layanan, keandalan teknologi informasi, dan SDM yang kompeten menjadi prasyarat untuk mewujudkan baik e-commerce maupun konsep backbone.

VIII. POLITIK HUKUM LOGISTIK, POS, DAN KURIR

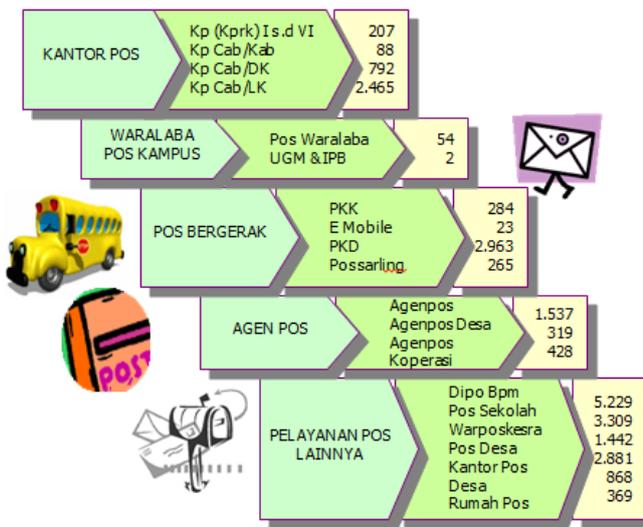
Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 tentang Pos (UU Pos) yang menggantikan UU Pos sebelumnya (UU No. 6 Tahun 1984), merupakan politik hukum yang merefleksikan produk hukum dengan tujuan : ketertiban, kepastian, dan kemanfaatan (keadilan) bagi pelaku usaha di bidang Pos (Definisi Pos dan Pelaku Usaha Pos yang meliputi BUMN, BUMD, Swasta, dan Koperasi (Pasal 1 angka 1 juncto Pasal 4 UU Pos No. 38/09).

UU Pos 38/09, memuat nilai keberlakuan jangka panjang yang future oriented sebagaimana dicita-citakan (ius constituendum) tanpa harus mengorbankan tujuan utama penegakan hukum di bidang penyelenggaraan industri kurir, Pos, dan logistik. UU Pos 38/09 merupakan “anak zaman” baik karena kebutuhan perekonomian nasional maupun perdagangan global.

Kebutuhan ini bertitik tolak dari 2 sudut pandang yang berbeda. Sudut pandang normatif (Pasal 33 UUD 45 Amandemen) menyatakan bahwa perekonomian nasional dikelola berdasarkan prinsip-prinsip “efisiensi-berkeadilan.” Sedangkan sudut pandang pragmatis (business as usual) menyatakan bahwa pelaku usaha memiliki kebebasan untuk mengadakan perjanjian (asas kebebasan berkontrak) apa saja (nama, bentuk, dan isi kontrak). Termasuk, kontrak-kontrak bisnis di bidang Logistik, Pos, dan Kurir.

Pada dasarnya, politik hukum mencakup proses pembuatan dan pelaksanaan hukum yang dapat menunjukkan sifat dan arah mana hukum (bisnis kurir, Pos, dan logistik) akan dibangun, dikembangkan, dan ditegakkan. Abdul Hakim Garuda Nusantara, sebagaimana dikutip Moh. Mahfud MD, berpendapat bahwa politik hukum adalah legal policy yang akan atau telah dilaksanakan. Legal Policy meliputi :

1. Pembangunan hukum yang berintikan pembuatan dan pembaruan terhadap materi-materi hukum agar dapat sesuai dengan kebutuhan.



Gambar 4. Jaringan Operasional Pos BumN (Sumber : Pt Pos Indonesia (Persero))

Layanan ini telah dikembangkan oleh Singapore Post (www.singpost.com), Korea Post, China Post, Australia Post, dan juga USPS. Indonesia, dengan keragaman kekayaannya, sangat potensial untuk mengembangkan Konvergensi Industri Logistik, Pos, dan Kurir, sebagaimana diakomodir oleh UU No. 38 Tahun 2009 Tentang Pos. Akomodasi dalam UU No. 38 Tahun 2009 Tentang Pos, di antaranya, adalah Model backbone melalui pemanfaatan kapasitas operasi penyelenggara pos oleh perusahaan pos yang lain. Hal ini sebenarnya sejalan dengan tujuan Perpres No. 7 Tahun 2005, yang secara makro akan mendorong terwujudnya efisiensi sistem distribusi nasional. Apalagi ditunjang dengan adanya pasal tentang interkoneksi dalam salah satu pasal di UU No. 38 Tahun 2009 Tentang Pos.

2. Pelaksanaan ketentuan hukum yang telah ada termasuk penegasan fungsi lembaga dan pembinaan para penegak hukum.

Legal Policy yang yang future oriented (*ius constituendum*) memuat enam (6) sifat, yaitu :

1. Menyempurnakan Hukum Positif yang berlaku (*ius constitutum*) karena adanya kekosongan hukum.
2. Menyehatkan cacat-cacat yuridis setelah diadakannya *judicial review* atas dasar asas taat asas (mengacu pada konsep struktur piramidis Hans Kelsen tentang norma derajat tinggi (*superior norm*) dan derajat bawah (*inferior norm*).
3. Sebagai *rechtsvinding* (penemuan hukum), untuk mengakomodasi nilai-nilai yang berkembang dalam masyarakat sekaligus dalam infrastruktur hukum, serta memperkuat nilai-nilai nasionalisme.
4. Untuk mendapat dukungan pendapat umum.
5. Merefleksikan kemajuan iptek, kultur, religi, humaniora, dan kompetisi masyarakat terbuka.

IX. POS : INFRASTRUKTUR LOGISTIK NASIONAL

Pada lintasan sejarah, BUMN Pos Indonesia mengemban amanat UPU (*Universal Postal Union*, Perhimpunan Pos Se-Dunia). Amanat ini, dapat dikatakan sebagai “*historical right*” berupa hak eksklusif (*reserved service*, jasa yang khusus diperuntukkan) dalam penyelenggaraan layanan surat, kartuPos, dan warkatPos. “Monopoli Pos” ini, berlangsung sejak zaman Hindia Belanda (tahun 1863), yang juga tercantum dalam UU Pos No. 4/1959.

Reserved service, kini, memiliki impact berkaitan dengan pembiayaan USO (*Universal Service Obligation*) atau PSO (*Public Service Obligation*). Hingga kini, penyelenggaraan PSO Pos yang seharusnya dibiayai negara, belum didasarkan pada metode perhitungan yang dianggap “pas” oleh para stakeholder (Pasal 15-17 UU Pos No. 38/09).

Digantinya UU Pos No. 4/1959 menjadi UU Pos No. 6/1984, memberi peluang bagi swasta penyelenggara pos non BUMN untuk berpartisipasi dalam penyelenggaraan jasa Pos, meski untuk jenis kiriman tertentu dengan berat tertentu (KepMen ParPostel No. KM 38/PT.102/MPPT-94).

Pemberlakuan UU Anti Monopoli No. 5/1999 lebih meleluaskan peran swasta (Perjastip). UU Anti Monopoli ditujukan agar tidak terjadi pemusatan kekuatan ekonomi pada pelaku usaha tertentu. Selain tujuan tersebut, UU Anti Monopoli mengacu pada kesepakatan komunitas (perjanjian) internasional.

Pada produk hukum yang lebih implementatif, peran swasta kembali memperoleh legitimasi melalui PerMenHub No. KM 5/05 tentang Perjastip. Permenhub tersebut menyatakan bahwa pelaku usaha jasa titipan dapat menerima, membawa, dan/atau menyampaikan paket, uang, dan surat Pos jenis tertentu dalam bentuk barang cetakan, surat kabar, sekogram, bungkus kecil dari pengirim kepada penerima dengan memungut biaya.

Peran para pelaku usaha Pos (BUMN, BUMD, Swasta, dan Koperasi) diharapkan dapat memperluas jaringan pos (interkoneksi dan kerja sama : Pasal 1 Angka 5, Pasal 11-14 UU Pos No. 38/09) sehingga dapat meningkatkan kualitas dan kuantitas layanan pos kepada konsumen, yang bermuara pada profitabilitas dan benefitas bagi stakeholder. Dengan demikian, para pelaku usaha Pos, memikul tanggung jawab

yang sama dalam penyelenggaraan pos, termasuk kewajiban untuk menyediakan layanan PSO yang menjangkau di seluruh wilayah NKRI.

Tanggung jawab bersama, dapat diwujudkan melalui pengembangan pola kerja sama yang sinergis, sehingga tercipta inovasi-inovasi metode penyelenggaraan sistem pos nasional atas dasar efisien-berkeadilan dan efektivitas biaya.

Bentuk-bentuk sinergitas, antara lain, kerjasama di bidang operasional (*collecting, processing, transporting, dan delivery*), di bidang aplikasi teknologi (*track & trace*), dan di bidang *franchising*.

Pesatnya kemajuan iptek dan kompetisi yang semakin ketat di era pasar global, menuntut integrasi layanan Pos. Oleh karena itu, Pasal 1 angka 1 UU Pos 38/09 menyebutkan bahwa Pos merupakan “layanan komunikasi tertulis dan/atau surat elektronik, layanan paket, layanan logistik, layanan transaksi keuangan, dan layanan keagenan Pos untuk kepentingan umum” yang diselenggarakan oleh “badan usaha yang berbadan hukum Indonesia”.

Selain itu, *business content*, yang selama ini “hangat” diperbincangkan dalam berbagai forum nasional telah memperoleh “legitimasi” dalam UU Pos No. 38/09. *Business content* tersebut adalah terminologi “logistik” (Pasal 1 Angka 1 dan Angka 8, Pasal 3 Huruf c, dan Pasal 5 ayat (1) Huruf c), meski masih “membatasi diri” dengan terminologi “Logistik Pos”.

Penjelasan Pasal 5 ayat 1 huruf c menyebutkan bahwa layanan logistik merupakan “kegiatan perencanaan, penanganan, dan pengendalian terhadap pengiriman dan penyimpanan barang, termasuk informasi, jasa pengurusan, dan administrasi terkait yang dilaksanakan oleh Penyelenggara Pos,” dimana dalam Pasal 4 ayat 1, dirinci bahwa Penyelenggara Pos terdiri dari :

1. Badan Usaha Milik Negara (BUMN)
2. Badan Usaha Milik Daerah (BUMD)
3. Badan Usaha Milik Swasta (BUMS)
4. Koperasi.

Dalam paktik, dari aspek interpretasi yuridis, dan kecenderungan konvergensi berbagai produk layanan berbasis IT yang diprakarsai (*Central Product Classification numbers*)/CPC-WTO dan UPU, “terminologi aktivitas layanan logistik” yang diintrodusir oleh UU Pos No. 38/09, mempertegas terbukanya peluang bagi sinergitas (kerja sama) produk layanan berbasis infrastruktur Pos dalam rangka terwujudnya “Pos sebagai infrastruktur logistik nasional”.

Sebagaimana amanat RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) 2004-2009 dan RPJPN (Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional) 2005-2025, “Pos sebagai infrastruktur logistik nasional” diselenggarakan dengan merujuk pada basis transportasi nasional (*multi moda*) yang dapat menstimulir sekaligus mengakselerasi terciptanya daya saing (ekonomi).

Konvergensi dan sinergitas global antara layanan Logistik, Pos, dan Kurir, secara gradual (*bertahap*) namun sustain (*terus-menerus*), otomatis akan semakin memperluas ruang bagi penyediaan jasa layanan Logistik, Pos, dan Kurir, yang telah terjadi selama ini. Dalam kontrak internasional, praktik-praktik semacam ini dinamakan sebagai *Lex Mercatoria*, yaitu kontrak yang dibuat oleh para pedagang untuk memenuhi kebutuhan praktis, termasuk dalam menentukan bentuk, nama, dan isi kontrak.

Lex Mercatoria merupakan lembaga hukum yang tumbuh karena kebutuhan di antara para pedagang yang dituangkan dalam berbagai bentuk kesepakatan. Hannu Honka menggambarkan bahwa :

“Lex Mercatoria does not derive its authority from formal legislative activities, such as convention, but rather from acceptance of the need for a basic international order in contract law. It includes general principles of contract law.” (Huala Adolf, 2006).

Berbagai kontrak yang lazim dalam Lex Mercatoria, erat kaitannya dengan penyediaan jasa pengangkutan barang (komoditas/dagang) melalui laut, darat, sungai (perairan/ASDP) dan udara (Huala Adolf, 2006).

Analogi Lex Mercatoria berkaitan dengan konvergensi dan sinergi produk layanan Pos, kurir, dan logistik, tampaknya telah dijemakan oleh lebih dari 10 Operator Pos (Negara-negara Anggota UPU) yang telah mengadopsi dan mempraktekkan aktivitas-aktivitas Pos (+ kurir) dan logistik (International Bureau-UPU, Bern, 2006) (UPU, 2006) yaitu: China Post, Malaysia Post, Czech Post, Norway Post, Deutsche Post Group, Osterreichische Post AG-Austria, Emirates Post, Posta Slovenije-Slovenia, Hungarian Post Office Ltd., Posten Sverige AB-Swednia, La Poste-Perancis dan Royal TPG Post Belanda.

Konvergensi dan sinergitas antara Layanan Logistik, Pos, dan Kurir, pada dasarnya menunjukkan karakteristik yang sama tentang bagaimana proses lalu lintas kiriman (informasi, keuangan, dan barang) berlangsung, yang meliputi kegiatan-kegiatan :

1. Pengumpulan (collecting)
2. Pengolahan (handling)
3. Pergudangan (warehousing)
4. Pengangkutan (transporting)
5. Pengantaran kiriman (delivering)
6. Pengurusan/penyelesaian dokumen (customs / kepabeanan).

Uni Pos Sedunia (UPU) merumuskan layanan logistik sebagai:

“These are integrated solutions for large customers who need to ship terns by mail, involving a value-added chain ranging from the transporting of items between subsidiaries of the same customer or between a customer and its market to storage and automatic provisioning (“store and forward”) services”.

Rumusan ini menyiratkan adanya progresivitas dalam mengantisipasi lingkungan global yang sarat kompetisi melalui reformasi ruang lingkup paket menjadi logistik. Mendorong anggota UPU untuk senantiasa mereformasi berbagai layanan (per) Pos (an) lainnya, yaitu layanan surat (tradisional, fisik) menjadi layanan surat hibrida (elektronik), layanan keuangan menjadi layanan bank Pos, dan layanan intemasional menjadi global enterprises. Progresivitas konstruktif tersebut, serta merta mensyaratkan akselerasi transformasi penyelenggaraan Pos nasional sebagaimana dianjurkan dalam Guide to Postal Reform and Developmen (Universal Postal Union-International Bireau Edition

October 2004, juncto Konggres UPU ke-22, di Beijing, 1999 (Beijing Postal Strategy/BPS).

Keputusan strategis BPS merekomendasikan pentingnya :

1. Pelayanan Pos secara universal.
2. Kualitas pelayanan dalam jaringan Pos ternasional.
3. Kemampuan ekonomi dalam ringan Pos internasional.
4. Pasar dan produk Pos.
5. Reformasi dan pengembangan Pos.
6. Kerjasama dan interaksi di antara para pemegang saham.

Dibandingkan dengan Washington General Action Ian (WGAP) sebagai hasil Konggres UPU ke20 tahun 1989 di Washington, BPS jauh lebih maju. Sebelumnya, WGAP telah menitikberatkan pada pengetahuan tentang pasar, stategi bisnis, kualitas layanan, strategi operasional, kemandirian manajemen dan sumber daya manusia.

Apabila dibandingkan dengan Seoul Postal Strategy (SPS) sebagai hasil Konggres UPU ke-1 tahun 1994 di Seoul, BPS tampak lebih maju, meskipun SPS telah menekankan pada kebutuhan pelanggan, strategi bisnis, kualitas pelayanan, peningkatan operasional, kemandirian manajemen, pembangunan, dan sumber daya manusia.

Berbagai kemajuan yang ingin dicapai dalam Beijing Postal Strategy/BPS (1999), direspon pemerintah secara proporsional. Pada tahun 2008, pemerintah meratifikasi beberapa Konvensi UPU beserta Final Protocol Konvensi sebagai hasil Kongres UPU ke-23, di Bucharest, Rumania, 5 Oktober 2004. Ratifikasi tersebut, disahkan dalam peraturan perundang-undangan nasional, yaitu :

1. Perpres No. 39 Tahun 2008 tentang Pengesahan Universal Postal Convention beserta Final Protocol, disertai lampiran naskah asli dalam bahasa Inggris dan salinannya dalam bahasa Indonesia.
2. Perpres No. 40 Tahun 2008 tentang Pengesahan Peraturan Umum Perhimpunan Pos Sedunia. Pengaturan juga meliputi apabila terjadi perbedaan penafsiran, disertai lampiran berupa naskah dalam bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.
3. Perpres No. 41 Tahun 2008 tentang Pengesahan Postal Payment Services Agreement (Persetujuan Layanan Pembayaran Pos), disertai lampiran naskah asli dalam Bahasa Perancis beserta terjemahannya dalam bahasa Inggris dan Bahasa Indonesia.

Ketiga Perpres ini berlaku sejak 19 Juni 2008.

X. GLOBAL MAJOR PLAYER

Urgensi reformasi yang digaungkan UPU, didasarkan pada kenyataan bahwa bisnis logistik, bisnis Pos, dan bisnis kurir, membutuhkan perhatian yang lebih luas, holistik, cermat, dan arif. Praktik-praktik usaha di bidang logistik, Pos, dan kurir, selain menawarkan berbagai peluang juga setumpuk kekhawatiran.

Terungkap bahwa meski belum genap sepuluh tahun industri jasa logistik diperkenalkan tahun 1995 di Indonesia, jumlah pelaku usaha penyedia jasa pelayanan yang relatif masih muda ini telah ”mbludak”. Tidak mengherankan, investor kecil dan besar melirik, karena memiliki potensi yang sangat menggiurkan, yaitu sekitar 1 miliar dollar AS. Angka tersebut adalah biaya per tahun yang dikeluarkan untuk jasa transportasi, pergudangan, manajemen pergudangan, dan asistensi kemudahan pergerakan cepat produk pabrik ke

konsumen. Industri jasa ekspres yang mulai menjamur sejak 70-an yang kemudian menjadi primadona bisnis sektor ini, dalam sekejap disalip. Mengubah tatanan bisnis ini dengan perbandingannya menjadi 1 : 5.

Logistik telah menjadi tren global dengan munculnya global forwarder. Itupun tidak terlalu mengejutkan, karena estimasi potensi industri jasa ekspres negeri khatulistiwa ini berkisar angka 100 juta, sementara industri jasa logistik 800 juta sampai 1 miliar dollar AS. Data menunjukkan, di bandar udara Soekarno-Hatta tercatat 402 perusahaan yang bernaung di bawah Gafeksi dan 80 persen pergerakan barang atau kargo ditangani oleh perusahaan freight forwarder. Dengan kecenderungan kuat negara-negara maju, membuat barang jadi dimanufaktur di luar negaranya, kemudian arus globalisasi menjadikan pasar menjadi tanpa batas, mendorong perusahaan jasa logistik-ekspres raksasa untuk mengakuisisi perusahaan besar lainnya. Sebagai contoh adalah, Deutsche Post membeli DHL, kemudian Danzas, dalam upayanya menjadi global forwarder. Diproyeksikan, maksimum akan ada 10 perusahaan jenis ini. Indonesia dengan 215 juta penduduknya, menjadi potensi pasar menggiurkan. Menjadi sasaran arus global forwarder dengan kehadiran mega forwarder. Siapkah negeri ini menerima kedatangan mereka? Mungkin jawabannya adalah masih jauh dari siap meski kini diperkirakan ada 4.000 perusahaan forwarder yang menawarkan jasanya. Dari jumlah ini, mungkin hanya 30 perusahaan yang berkemampuan bekerja sama dengan mitra luar negeri dalam mengantisipasi tren tersebut.

Menghadapi tren ini, RPX (Republik Express), Federal Express (FedEx), Hallmann dan Monang Sianipar, punya satu pendapat sama, usaha ini harus jelas aturan mainnya. Mereka menginginkan agar minimal usaha jasa jenis ini bisa jadi tuan rumah di negeri sendiri. Ketiga pelaku ekonomi ini sangat concern sebab sudah ada indikasi bahwa Indonesia ingin membuka pintu selebar-lebarnya. Kekhawatiran terhadap major player sangat beralasan. Apabila gerbang masuk Indonesia tidak dibatasi, para pemain raksasa akan mengambil porsi downstream perusahaan lokal.

XI. SINKRONISASI DAN HARMONISASI REGULASI DAN KELEMBAGAAN SISTEM LOGISTIK NASIONAL, POS, DAN KURIR

Gafeksi (Gabungan Forwarder & Ekspedisi Indonesia) atau INFA (*Indonesian Forwarders Associations*) merupakan jasa pengurusan transportasi (*freight forwarding*) yang diatur dalam UU Perdagangan dan UU bidang Transportasi (UU Pelayaran, UU Angkutan Jalan, UU Perkeretaapian, dan UU Penerbangan).

Oleh karena itu, kegiatan-kegiatan usaha yang diselenggarakan oleh Gafeksi mencakup peran sektor logistik yang sangat luas, karena, melibatkan beberapa (kewenangan) atau (lintas) departemen (Perhubungan, Perdagangan, Perindustrian, Keuangan (Kepabeanan), dan Kominfo. Gafeksi atau INFA merupakan fusi (peleburan) 3 (tiga) asosiasi asosiasi, yaitu :

1. GAVEKSI (Gabungan Veem & Ekspedisi Seluruh Indonesia), di bawah naungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut - Departemen Perhubungan (Dephub).
2. INFFA (Indonesian Freight Forwarders Association), di bawah naungan Departemen Perdagangan (Depdag).

3. AEMPU (Asosiasi Ekspedisi Muatan Pesawat Udara), di bawah naungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara – Departemen Perhubungan (Dephub).

Tindak lanjut fusi tersebut, adalah terbentuknya Dewan Jasa Pengurusan Transportasi Indonesia atau Indonesian Freight Forwarders Council dalam rangka efisiensi dan efektivitas pembinaan oleh Dephub.

Keberadaan Gafeksi didasarkan pada Kepmenhub :

1. Kepmenhub KM-10 Tahun 1988, tanggal 26 Januari 1988, tentang Legalitas Pendirian Ijin Usaha Jasa Pengurusan Transportasi.
2. Kepmenhub KM-10 Tahun 1989, tanggal 22 Februari 1989, tentang Pelimpahan Wewenang Memberikan Ijin usaha Jasa Pengurusan Transportasi Kepada Kantor Wilayah Departemen Perhubungan yang menandatangani atas nama Menteri Perhubungan.
3. Kepmenhub Nomor : KP.4/AU.001/Phb-89, tanggal 25 Juli 1989, tentang GAFEKSI (INFA) sebagai satu-satunya organisasi perusahaan Forwarder/Ekspedisi Muatan di Indonesia.
4. Kepmenhub Nomor : IM.5/HK/207/PHB-89, tanggal 28 Desember 1989, yang menginstruksikan kepada :
 - a. Para Direktur Jenderal di lingkungan Departemen Perhubungan.
 - b. Para Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan.

tentang Peningkatan Pembinaan Asosiasi Penyedia Jasa Angkutan dan Penunjang lainnya di bidang Perhubungan.

Gafeksi menjadi Anggota Badan-badan Nasional dan Internasional :

1. KADIN.
2. DEPALINDO (Dewan Pemakai Jasa Angkutan Indonesia).
3. FIATA (*Internasional Federation of Freight Forwarder Associations*).
4. FAPAA (*Federation of Asia-Pacific Aircargo Associations*).
5. AFFA (*Asean Federation of Forwarder Associations*).
6. IFCBA (*Internasional Federation of Customs Brokers Associations*).

Definisi Jasa Freight Forwarding (FF) adalah :¹⁴

”Usaha yang ditujukan untuk mewakili kepentingan pemilik barang, untuk mengurus semua kegiatan yang diperlukan bagi terlaksananya pengiriman dan penerimaan barang melalui transportasi darat, laut, dan udara yang “dapat” mencakup kegiatan : penerimaan, penyimpanan, sortasi, pengepakan, penandaan pengukuran, penimbangan, pengurusan penyelesaian dokumen, penerbitan dokumen angkutan, klaim asuransi, atas pengiriman barang serta penyelesaian tagihan dan biaya-biaya lainnya berkenaan dengan pengiriman barang-barang tersebut sampai dengan diterimanya barang oleh yang berhak menerimanya.”

Jasa Freight Forwarding (FF) mencakup rangkaian kegiatan yang diperlukan hingga diterimanya barang oleh

¹⁴ PER-178/PJ/2006 (yang kemudian dicabut dengan terbitnya PER-70/PJ/2007) yaitu mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. KM/10 Tahun 1988 tentang Jasa Pengurusan Transportasi.

pihak yang berhak dengan menerima imbalan (uang) dari Pemilik Barang. Dalam praktik, Perusahaan FF, tidak selalu menggunakan jasa angkutan perusahaan lain sebagaimana lazimnya, tetapi dapat menggunakan armada angkutan milik sendiri. Demikian pula dalam penyimpanan barang sementara, beberapa perusahaan FF memiliki gudang sendiri. Rangkaian kegiatan perusahaan FF, memiliki kemiripan dengan rangkaian kegiatan Logistik Pos. Logistik (rumusan regulasi nasional dalam rangka mewujudkan Sistem Logistik Nasional berbasis Sub Sistem Transportasi-Antamoda).

Perpres No. 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2004 – 2009, menyebutkan :

1. Istilah logistik nasional berkaitan dengan Sistem Transportasi Nasional (Antarmoda).¹⁵
2. Pos sebagai penyelenggara infrastruktur logistik nasional dan sistem pembayaran nasional (restrukturisasi penyelenggaraan pos).¹⁶

Sehubungan hal tersebut, Sinkronisasi Dan Harmonisasi Regulasi Dan Kelembagaan berkaitan dengan Konvergensi Industri Logistik, Pos, dan Kurir, bersifat urgent, sebagaimana dapat dilihat pada Gambar 4.

Gambar 4 menggambarkan bahwa urgensi Sinkronisasi Dan Harmonisasi Regulasi Dan Kelembagaan berkaitan dengan Konvergensi Industri Logistik, Pos, dan Kurir bertujuan untuk mengintegrasikan, memberdayakan, dan menguatkan posisi, kedudukan, fungsi, peran, dan tanggung jawab pelaku usaha logistik sehingga mengarah pada penciptaan iklim usaha yang kondusif dan mendorong partisipasi swasta dalam investasi di bidang logistik sehingga disetiap koridor ekonomi terdapat pelaku logistik (PL) dan penyedia jasa logistik (PJL) lokal yang menjadi andalan nasional.

Secara bertahap, pada periode 2011-2015, Pelaku Usaha Pos BUMN selaku PJL¹⁷ diharapkan menjadi salah satu penggerak dalam pelaksanaan Cetak Biru Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dengan meningkatkan perannya dalam logistik pedesaan dan nasional.¹⁸

Seiring dengan kemajuan teknologi telematika, dalam jangka menengah (periode 2016-2020), Cetak Biru Sislognas difokuskan pada terbangun dan beroperasinya *e-Logistik* Nasional (Inalog) yang terkoneksi dengan Jaringan Logistik Asean sehingga terwujud konektivitas logistik regional melalui pembangunan protokol integrasi *information technology* (IT) logistik secara nasional dan mengembangkan *paperless system* dalam pengelolaan sistem logistik nasional yang terkoneksi dengan jejaring logistik Asean, dan pengembangan jejaring infrastruktur informasi logistik nasional dan logistik Asean.¹⁹

¹⁵Perpres No. 7 Tahun 2005 tentang *RPJMN 2004-2009*, Bab 33 (Percepatan Pembangunan Infrastruktur), Bagian IV. 33 – 29.

¹⁶*Ibid.*, Bagian IV. 33 – 62.

¹⁷BUMN Pos sebagai penyelenggara infrastruktur logistik nasional dan sistem pembayaran nasional, juga tercantum dalam Perpres RPJMN 2004-2009, Lampiran, Bagian IV, Bab 33, Sub-Bab 3.3 Pos Dan Telematika, Butir 3.3.1 Permasalahan Pos Dan Telematika.

¹⁸Perpres Cetak Biru Sislognas, Bab 5, Huruf B, Angka 1, Implementasi Jangka Menengah I, Butir b).

¹⁹*Idem.*, Angka 2, Implementasi Jangka Menengah II, Butir d.

Selanjutnya, dalam jangka panjang (periode 2021-2025), infrastruktur teknologi informasi dan komunikasi (TIK) diarahkan pada terintegrasinya *e-Logistik* Nasional ke dalam jaringan logistik global sehingga terwujud konektivitas logistik global, melalui *National Business Single Gateway*.²⁰

Integrasi *e-Logistik* Nasional berbasis infrastruktur TIK sejalan dengan upaya pembangunan di bidang pos dan telematika yang diarahkan untuk mengantisipasi implikasi dari konvergensi telekomunikasi dan teknologi informasi dalam lingkup kelembagaan dan peraturan, terutama berkaitan dengan aspek-aspek keamanan, kerahasiaan, privasi, integritas informasi, dan legalitas dalam penyelenggaraan telematika yang responsif terhadap kebutuhan masyarakat (industri) dengan tetap menjaga keutuhan sistem, peningkatan sinergi, peningkatan pengetahuan, pemahaman masyarakat terhadap potensi pemanfaatan telematika dan pengembangan aplikasi berbasis TIK.²¹

UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 – 2025, menekankan urgensi pembangunan infrastruktur transportasi untuk mendukung terwujudnya sistem distribusi ("**logistik**") nasional, di antaranya, melalui pos dan telematika (sebagai "Simpul Multimoda Transportasi").

Urgensi tersebut, adalah :

1. Tersusunnya jaringan infrastruktur perhubungan yang andal dan terintegrasi satu sama lain.
2. Terselenggaranya "**pelayanan pos dan telematika yang efisien dan modern**" guna terciptanya masyarakat informasi Indonesia.
3. Penyediaan berbagai infrastruktur bagi peningkatan kapasitas kolektif yang, antara lain, meliputi sarana dan prasarana fisik transportasi dan komunikasi.
4. Pembangunan pos dan telematika diarahkan untuk mendorong terciptanya masyarakat berbasis informasi (*knowledge-based society*) melalui penciptaan landasan kompetisi jangka panjang "**penyelenggaraan pos dan telematika dalam lingkungan multioperator**".

RPJMN ke-1 (2005 – 2009) menyatakan :²²

"Percepatan pembangunan infrastruktur lebih didorong melalui peningkatan peran swasta dengan meletakkan dasar-dasar kebijakan dan regulasi serta reformasi dan restrukturisasi kelembagaan, terutama untuk sector-sektor 'transportasi', ... , serta 'pos dan telematika'."

RPJMN ke-2 (2010 – 2014) :²³

"Daya saing perekonomian meningkat melalui percepatan pembangunan infrastruktur dengan lebih meningkatkan kerja sama antara pemerintah dan dunia

²⁰*Idem.*, Angka 3, Implementasi Jangka Panjang, Butir d.

²¹UU RPJPN 2005-2025, Bab IV (Arah, Tahapan, Dan Prioritas Pembangunan), Angka 1 (Arah Pembangunan), Butir 2 (Mewujudkan Bangsa Yang Berdaya-Saing), Huruf D (Sarana dan Prasarana yang Memadai dan Maju).

²²UU No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 – 2025, Bab IV, Arah, Tahapan, dan Prioritas Pembangunan Jangka Panjang Tahun 2005–2025 (Bab IV.2.1.).

²³*Ibid.*, Bab IV.2.2.

usaha; Kondisi itu didukung oleh pengembangan jaringan ‘infrastruktur transportasi’ serta ‘pos dan telematika’.”

RPJMN ke-3 (2015 – 2019) : ²⁴

“Ketersediaan infrastruktur yang sesuai dengan rencana tata ruang ditandai oleh berkembangnya jaringan ‘infrastruktur transportasi’; terselenggaranya pelayanan ‘pos dan telematika’ yang efisien dan modern guna terciptanya masyarakat informasi Indonesia.”

RPJMN ke-4 (2020 – 2024) : ²⁵

“Kondisi maju dan sejahtera makin terwujud dengan terselenggaranya ‘jaringan transportasi pos dan telematika’ yang andal bagi seluruh masyarakat yang menjangkau seluruh wilayah NKRI.”

Dengan demikian, konvergensi Jasa-jasa Logistik/Kargo (Freight Forwarding/FF/Gafeksi), Pos, dan Kurir, akan bermuara pada *integrated logistic*. Dalam konteks Indonesia (RPJMN dan RPJP), dimana, (BUMN/layanan) Pos dan Telematika diproyeksikan sebagai ”**Simpul Backbone Infrastruktur Transportasi**” untuk mewujudkan layanan-layanan yang bersifat publik (sosial) dan privat (bisnis) secara lebih efisien dan modern melalui dukungan kerja sama antara Pemerintah dan Swasta.

Konvergensi Jasa-jasa Logistik, Pos, dan Kurir, dalam rangka mewujudkan *integrated logistic*, melalui pola-pola kerja sama, merupakan proses bisnis yang alamiah. Strategi ini, dewasa ini, telah menjadi pilihan berbagai negara di berbagai kawasan (ekonomi) regional dan internasional, seperti : Asia, Eropa, dan Amerika Serikat.

Proses bisnis alamiah, karena, bagaimana pun, setiap aktivitas bisnis senantiasa memilih upaya-upaya secara lebih efisien (dan modern) untuk memperoleh manfaat (benefit/profit) yang lebih optimal melalui sinergitas potensi yang dimiliki berbagai pihak (pemerintah dan swasta). Apalagi, aktivitas-aktivitas bisnis tersebut, memiliki berbagai ”**karakteristik yang mirip satu sama lain**” (antara Logistik, Pos, dan Kurir) sebagaimana ditetapkan CPC/WTO.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Arvis, J.F., dkk. (2007). *The Logistics Performance Index and Its Indicators*. Washington, D.C., The World Bank.
- World Bank (2004). *The Postal Sector in Developing and Transition Countries*. Washington, D.C., The World Bank.
- Bowersox, Donald J. dan David J. Closs (1996). *Logistical Management; The Integrated Supply Chain Process*. N.Y., McGraw-Hill.
- BPS-RI (2009). *Berita Resmi Statistik: Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tahun 2008*. Jakarta, BPS.
- Ghani, G. G. (2004). *Introduction to Logistics System Planning and Control*. Chichester, John Wiley & Sons.

²⁴ *Ibid.*, Bab IV.2.3.

²⁵ *Ibid.*, Bab IV.2.4.

Huala Adolf (2008). *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*, Bandung, Refika Aditama.

Kent, John L. dan Daniel J. Flint (1997). *Perspectives on the Evolution of Logistics Thought*. *Journal of Business Logistics*, Vol. 18, No. 2.

KPPU (2008). *Analisis KPPU Terhadap Reformasi Regulasi di Sektor Perposan*. Jakarta, KPPU.

LCP. (2001). *Logistics in Asia Pacific: Growth Opportunities in a Rapidly Evolving Marketplace*. Herts: Logistics Consulting Partners, Ltd.

Masita, Z. I. (2008). *Solusi Sistem Logistik Nasional*. -, Asosiasi Logistik Indonesia (ALI).

Mentzer, J. M. (2004). *Global market segmentation for logistics services*. *Industrial Marketing Management*, Vol. 33.

Moh. Mahfud MD (1998). *Politik Hukum Di Indonesia*, Jakarta, Pustaka LP3ES Indonesia. Nader, F. H. (2008). *The Future of Mail*. -, Adrenale Corporation.

OECD (1999). *Promoting Competition in Postal Service*. OECD-DIRECTORATE FOR FINANCIAL. Panayides, Photis M. dan Dong-Wook Song (2008).

Evaluating the integration of seaport container terminals in supply chains. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, vol. 38 No. 7.

Porter, M. E. (2008). *The Global Competitiveness Report 2008-2009*. Geneva, World Economic Forum.

Rochma, M. (2008, Maret). *Prospek Sektor Transportasi di Indonesia*. *Economic Review*.

Rodrigues, A. M. (2005). *Estimation of Global and National Logistics Expenditure, 2002 Data Update*.

Sabath, R. (1998). *Volatile Demand Calls for Quick Response: the integrated supply chain*. *International Journal of Physical Distribution and Logistics Management*, Vol. 8 No. 2.

Satjipto Rahardjo (1982). *Ilmu Hukum*, Alumni, Bandung.

Sunaryati Hartono (1991). *Politik Hukum Menuju Satu Sistem Hukum Nasional*. Bandung, Alumni.

Surname AP dan T Subarsyah (1999). *Dinamika Sistem Hukum Indonesia*. Bandung, Pasundan Law Faculty Alumnus Press.

Peraturan Perundang-undangan :

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 Tentang Pos.

Undang-Undang No. 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1995 Tentang Kepabeanan.

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 Tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas.

Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1984 Tentang Pos.

Peraturan Presiden No. 7 Tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2004-2009.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 5 Tahun 2005 Tentang Penyelenggaraan Jasa Titipan.

Keputusan Menteri Pariwisata, Pos, dan Telekomunikasi Nomor. KM 38/ PT.102/MPPT-94 Tentang Perusahaan Jasa Titipan.

Jurnal:

Sutan Remy Sjahdeini, *Latar Belakang, Sejarah, Dan Tujuan UU Larangan Monopoli*, *Jurnal Hukum Bisnis*, Volume 19, Mei-Juni 2002.

Artikel / Makalah:

Abdul Hakim Garuda Nusantara, *Politik Hukum Nasional, makalah pada Kerja Latihan Bantuan Hukum, LBH: Surabaya, September 1985.*

Dhanang Widijawan, *"Politik Hukum Bisnis Logistik, Pos, dan Kurir"*, *Proceeding* pada Seminar Nasional Logistik yang diselenggarakan oleh Politeknik Pos Indonesia, Bandung, 18 Mei 2006.

Dhanang Widijawan dan Akhmad Yunani (Tim *Research Center for Logistics and Supply Chain Management* Politeknik Pos Indonesia), *"Logistik Dalam Perspektif Akademik"*, Seminar Nasional Logistik dalam rangka Ulang Tahun ke-24 ASPERINDO, di Jakarta, 26 Maret 2010.

Dhanang Widijawan (*Reserach Centre* Politeknik Pos Indonesia dan Tim RUU Pos), *"Pos Dan Gafeksi Sebagai Simpul Multimoda Transportasi Dalam Sistem Logistik Nasional"*, materi presentasi dengan Ditjen Postel, Jakarta, 29 Mei 2009.

_____, Proyek Manajemen Regulasi dan Hubungan Kelembagaan (ProReg) PT Pos Indonesia (Persero), *"Legal Opinion : Harmonisasi Dan Sinkronisasi Regulasi Dan Kelembagaan Berkaitan Dengan Pembatasan Berat 100 Kg Barang Dalam Kegiatan Ekspor-Impor Oleh Pelaku Usaha Pos Setelah Diberlakukannya UU No : 38 Tahun 2009 Tentang Pos"*, disampaikan kepada Direksi PT Pos Indonesia (Persero), Bandung, 1 Mei 2012.

Nofrisel, *Logistic vs Supply Chain Management : Konsep, Konteks dan Penerapannya di Dunia Industri*, Makalah pada Seminar Nasional Logistik di Politeknik Pos Indonesia Bandung, 18 Mei 2006.

Tongzon, J. (2004). *Determinant of Competitiveness in Logistics: Implications for Region*. International Conference on Competitiveness: Challenges and Opportunities for Asian Countries (pp. 1-16). Bangkok, Thailand's National Competitiveness Committee.

Dokumen:

UPU (2008). *Acts of the 24th Congress - 2008. Universal Postal Convention and Final Protocol*. Geneva, the UPU.

UPU. (2004). *Guide to Postal Reform and Development*. Bern, the UPU-International Bureau.

Menko-Perekonomian. (2008). *Cetak Biru Penataan dan Pengembangan Sektor Logistik Indonesia*. Menko Perekonomian RI.

Majalah / Koran / Media Elektronik:

Kompas, 28 Agustus 2003.

Tempo, 12 September 2005.

www.Posindonesia.co.id

Vitasek, K. (2006). *Supply Chain and Logistics Terms and Glossary*, Web Publication. www.scvision.com.