

Disusun oleh:



Didukung oleh:



Kajian kebijakan

Layanan Pengantaran Berbasis Permintaan:

Tulang Punggung Ekonomi Digital Indonesia

Februari 2026



Kajian kebijakan

Layanan Pengantaran Berbasis Permintaan:

Tulang Punggung Ekonomi Digital Indonesia

Penelitian dari Tenggara Strategics

Peneliti:

Galby R. Samhudi
Arita Nugraheni
Bayo Adhika Putra
Dananjaya Rijaluzaman
Adinova Fauri
Ishtar Lasmarati

Penelitian ini bertujuan untuk memberikan rekomendasi kebijakan kepada regulator, khususnya Kementerian Komunikasi dan Digital, mengenai perumusan tata kelola Pengantaran Berbasis Permintaan (PBP) yang merupakan bagian dari sektor pos. Terdapat beberapa temuan dan analisis yang dihasilkan kajian ini berdasarkan tinjauan pustaka, analisis regulasi terkait, studi perbandingan ke lima negara lain, dan analisis potensi efek kebijakan Peraturan Menteri Komunikasi dan Digital No. 8/2025. Diharapkan kajian ini dapat berkontribusi pada perumusan kebijakan pos yang sesuai dengan perbedaan antara layanan pos konvensional dengan layanan PBP sehingga mampu memperkuat posisi PBP sebagai tulang punggung ekonomi digital Indonesia.

Penanggung jawab:

Riyadi Suparno

Desain dan tata letak:

Ferdinand Phoe
Andreas Meidyan
Shifa Rafida Fitri

© 2026 Tenggara Strategics

Semua hak dilindungi undang-undang

Daftar isi

1. Rangkuman eksekutif	1
2. Latar belakang	3
3. Konseptualisasi layanan PBP & tata kelola logistik	4
3.1. Perkembangan & diversifikasi layanan pos.....	4
3.2. Identifikasi karakteristik PBP & logistik konvensional.....	6
3.3. Keunggulan & kerentanan layanan PBP	9
3.4. Upaya, target, & hasil tata kelola logistik oleh regulator	10
4. Analisis regulasi & perizinan	12
4.1. Unsur-unsur layanan paket	13
4.2. Kewajiban penyedia layanan logistik.....	13
4.3. Irisan kewenangan pengaturan berkaitan lainnya	15
4.4. Identifikasi izin layanan PBP	16
4.5. Kesimpulan analisis regulasi dan perizinan	19
5. Studi perbandingan	21
5.1. Tiongkok	21
5.2. Singapura.....	24
5.3. Thailand	25
5.4. Vietnam.....	26
5.5. Filipina.....	27
6. Analisis potensi efek kebijakan	30
6.1. Potensi efek kepada ekonomi	30
6.2. Potensi efek kepada mitra platform PBP	35
6.3. Potensi efek kepada pelaku UMKM & konsumen	37
7. Kesimpulan dan rekomendasi	39
7.1. Kesimpulan.....	39
7.2. Rekomendasi	42
8. Daftar peserta FGD dan narasumber wawancara	45
8.1. Daftar Peserta FGD I	45
8.2. Daftar Peserta FGD II	45
8.3. Daftar narasumber wawancara	45

1. Rangkuman eksekutif

- Layanan pengantaran berbasis permintaan (PBP), yang menjadi bagian dari *on-demand services*, telah berkontribusi sebesar Rp 91,7 triliun (~0,4 persen dari PDB) terhadap perekonomian Indonesia di tahun 2023. Sektor ini mendukung penciptaan sekitar 588.000 lapangan kerja dan menghasilkan pendapatan rumah tangga mencapai Rp 33,2 triliun. Dengan kontribusi signifikan tersebut, pengelolaan PBP yang tepat dapat membantu mencapai pertumbuhan ekonomi nasional 8 persen.
- Berbeda dengan sektor logistik konvensional yang telah memiliki dasar hukum yang relatif lengkap, tata kelola PBP masih belum didukung oleh peraturan yang memadai. Peraturan Menteri Komunikasi dan Digital (PM Komdigi) No. 8/2025 tentang Layanan Pos Komersial justru berpotensi kontra produktif dengan visi pemerintah untuk menjadikan penyelenggaraan pos memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi digital dan arus pengiriman barang.
- Hasil studi perbandingan dengan negara Tiongkok, Singapura, Thailand, Vietnam, dan Filipina menunjukkan bahwa PBP, secara umum, diperlakukan sebagai layanan pengiriman dengan model usaha *asset-light*, yang tidak bergantung pada kepemilikan gudang, pusat sortir, atau jaringan logistik *end-to-end*.
- Terdapat beberapa potensi efek dari tata kelola PBP yang tidak tepat, seperti peningkatan biaya layanan, menurunnya pendapatan mitra, menghambat inovasi layanan pengantaran, menurunnya kepercayaan konsumen terhadap jasa layanan pengantaran, tidak terakomodasinya kebutuhan masyarakat pada jenis layanan logistik yang cepat, dan dirupsi pertumbuhan ekonomi. Peningkatan biaya logistik menjadi kontradiktif dengan strategi nasional yang tertuang dalam RPJMN 2025–2029 untuk menurunkan biaya logistik demi menjaga daya beli, pemerataan harga, dan kelancaran distribusi barang.
- Rekomendasi jangka pendek:
 - Dalam rangka mengantisipasi potensi dampak negatif yang mungkin muncul dari PM No. 8/2025 terhadap PBP, **Kementerian Komdigi perlu membuat beberapa peraturan teknis turunan seperti Keputusan Menteri, Surat Edaran, dan/atau Pedoman Pelaksanaan yang memuat pengaturan yang lebih spesifik.**
- Rekomendasi jangka panjang:
 - **Model bisnis PBP yang merupakan transformasi layanan pos yang didorong oleh perkembangan teknologi sudah sepatutnya mendapatkan perhatian dari regulator, khususnya Kementerian Komdigi.**
 - Secara umum, pengaturan PBP yang erat kaitannya dengan tata kelola logistik memang menjadi kewenangan Kementerian Komdigi yang bernaung di bawah Kementerian Koordinator bidang Politik dan Keamanan, tapi secara struktur regulator lainnya, seperti Kementerian Perdagangan dan Kementerian UMKM, justru berada di bawah koordinasi Kementerian Koordinator bidang Perekonomian. Dengan demikian, **pemerintah perlu meninjau kembali struktur regulator sektor logistik agar berada di bawah**

koordinasi yang jelas guna menciptakan tata kelola yang efektif dan menghindari tumpang tindih kewenangan.

- Prinsip Universal Postal Union 2016, yaitu yang meliputi kegiatan *collection*, *processing*, *transmission*, dan *delivery* (CPTD) atau pengambilan, pemrosesan, pengangkutan, dan pengantaran barang telah diadopsi di dalam PM Komdigi No. 8/2025, tapi belum diatur di dalam UU No. 38/2009 tentang Pos. Oleh karena itu, **diperlukan revisi UU No. 38/2009 guna memberikan dasar hukum yang memuat ketentuan terbaru mengenai pengelolaan sektor pos/logistik dan yang lebih memadai bagi layanan PBP sebagai sebuah inovasi bisnis.**

2. Latar belakang

Indonesia tengah menikmati pertumbuhan ekonomi digital yang perkembangannya tidak dapat dilepaskan dari kontribusi layanan pengantaran berbasis permintaan (PBP). Pemerintah Indonesia, khususnya Kementerian Komunikasi dan Digital (Komdigi), turut menyambut perkembangan tersebut dengan memberikan regulasi yang dapat menjadi tuntunan bagi pelaku bisnis penyedia jasa PBP demi kepastian hukum dan bisnis. Selanjutnya, tata kelola layanan PBP, mengingat signifikansinya, dinilai mampu menopang visi pemerintah yang hendak mewujudkan pertumbuhan ekonomi nasional sebesar 8 persen.

Penelitian ini dibuat untuk memberikan rekomendasi kebijakan kepada regulator guna mengoptimalkan kontribusi layanan PBP agar Indonesia mampu mencapai target pertumbuhan ekonomi 8 persen, khususnya dari sisi ekonomi digital yang semakin penting kehadirannya bagi masyarakat di akar rumput, termasuk konsumen akhir dan Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM).

Laporan e-Conomy SEA 2024 oleh Google, Temasek, dan Bain mengungkapkan bahwa nilai ekonomi digital Indonesia telah mencapai US\$90 miliar dalam nilai barang dagangan bruto (GMV) pada tahun 2024, naik 13 persen secara tahunan (yoy) dan mengukuhkan posisi Indonesia sebagai pasar digital terbesar di Asia Tenggara. GMV pada segmen transportasi dan makanan, yang merupakan inti dari layanan berbasis permintaan, mampu tumbuh hingga US\$9 miliar dan diperkirakan akan terus melonjak sampai sekitar US\$20 miliar pada tahun 2030.¹

Peran strategis layanan PBP juga terlihat dari dampaknya ke ekonomi riil. Studi Oxford Economics memperkirakan bahwa industri layanan PBP, termasuk transportasi daring dan pengiriman barang, berkontribusi sebesar Rp 91,7 triliun (~0,4 persen dari PDB) terhadap perekonomian Indonesia di tahun 2023, yang mendukung penciptaan sekitar 588.000 lapangan kerja dan menghasilkan pendapatan rumah tangga sebesar Rp 33,2 triliun.²

Indikator-indikator tersebut menggarisbawahi bagaimana platform PBP telah berkembang dari layanan praktis menjadi salah satu pendorong utama penciptaan lapangan kerja, peningkatan pendapatan, dan pertumbuhan digital yang inklusif di Indonesia. Layanan PBP juga turut mampu penyokong sektor *e-commerce*, khususnya segmen *quick commerce*. Selain itu, layanan PBP juga berkontribusi pada praktik baik standar pelayanan dalam pengantaran paket dan digitalisasi industri pengantaran, di antaranya dalam hal sistem *rating* atau penilaian kualitas pelayanan baik dari sisi konsumen maupun kurir, pelacakan paket secara *real-time*, *customer service* atau layanan pelanggan 24/7, asuransi keselamatan paket dan kecelakaan bagi kurir, dan transparansi prosedur pengaduan kendala pengiriman paket.

Namun demikian, kontribusi positif dari layanan PBP tersebut berpotensi mengalami disrupsi dikarenakan dua sebab utama, yakni; 1) kejelasan regulator utama tempat layanan PBP

¹ Google, Temasek, dan Bain & Company, "e-Conomy SEA 2024," <https://tinyurl.com/4a5panmv>

² Consultancy.asia, "On-demand platforms add over Rp 90 trillion to the Indonesian economy," Mar. 17, 2025, <https://tinyurl.com/5ysvzpxt>

bernaung; dan 2) pengaturan yang tepat sebagai dasar hukum operasional layanan PBP. **Pertama**, dengan berbagai peraturan mengenai pos dan inti bisnis PBP yang memanfaatkan teknologi digital, layanan PBP perlu mendapatkan perhatian dari regulator, khususnya Kementerian Komunikasi dan Digital (Komdigi). Posisi PBP yang memiliki karakteristik multi-pemangku kepentingan tampak berpotensi mengalami tarik ulur dari satu kementerian/lembaga (K/L) ke yang lainnya, sehingga menciptakan absennya regulator spesifik mengenai layanan ini.

Kedua, Peraturan Menteri (PM) Komdigi No. 8/2025 tentang Layanan Pos Komersial turut berpotensi menciptakan disrupsi mengingat peraturan tersebut belum secara spesifik mengatur tentang PBP sehingga karakter pengaturan dalam urusan pos masih berpaku pada karakter pos/logistik konvensional. PM Komdigi No. 8/2025 merupakan peraturan teknis turunan dari Undang-Undang (UU) No. 38/2009 tentang Pos dan Peraturan Pemerintah (PP) No. 15/2013 tentang Pelaksanaan UU No. 38/2009 tentang Pos. Beberapa pengaturan dalam PM Komdigi No. 8/2025 tampak belum mengakomodasi karakter layanan PBP yang berbeda dengan logistik konvensional. Termasuk di antaranya; Pasal 5(4) yang mensyaratkan layanan pengantaran paket yang harus mampu mencakup seluruh jenis lingkup pengantaran secara akumulatif yang meliputi dalam kota, antarkota, antarprovinsi, antarpulau, dan bahkan antarnegara; dan Pasal 12(1) dan 13 yang mewajibkan penyedia layanan pos komersial untuk mendirikan pusat distribusi, pusat sortir, dan pusat manajemen pemenuhan pesanan.

Beranjak dari konteks tersebut, Tenggara Strategics, yang berkolaborasi dengan Asosiasi E-Commerce Indonesia (idEA) dan Asosiasi Mobilitas dan Pengantaran Digital Indonesia (MODANTARA) melaksanakan suatu kajian guna memberikan masukan kepada regulator demi mengoptimalkan kontribusi layanan PBP agar Indonesia mampu mencapai target pertumbuhan ekonomi 8 persen. Pengaturan tersebut perlu memperhatikan karakteristik layanan PBP dan kecocokannya dengan paket pengaturan yang telah dibuat oleh regulator di Indonesia, termasuk K/L yang menjadi regulator utama untuk layanan PBP. Diharapkan kajian ini mampu berkontribusi pada tata kelola PBP yang mampu mengakomodasi perlindungan konsumen, kesejahteraan UMKM serta mitra kurir, dan ruang inovasi bagi bisnis sehingga mampu menciptakan suatu ekosistem ekonomi digital yang berkelanjutan.

3. Konseptualisasi layanan PBP & tata kelola logistik

3.1. Perkembangan & diversifikasi layanan pos

Bisnis pengantaran barang di Indonesia masuk ke dalam struktur tata kelola pos yang beriringan dengan layanan pos lainnya, seperti surat, wesel, dan jenis lainnya, sejak pengaturan pos pertama kali diatur dalam UU No. 4/1959 tentang Pos. Di masa awal pengaturannya, penyelenggara layanan pos komersial swasta umumnya tidak diperbolehkan berbisnis dalam pengantaran bungkusan atau paket kecil, yang dikategorikan dalam surat pos pada UU No. 6/1984 tentang Pos. Kerangka peraturan tersebut membuat PT Pos Indonesia

menjadi pemain dominan di sektor pos hingga liberalisasi layanan pos bagi pihak swasta diperkenalkan dalam UU No. 38/2009 tentang Pos.^{3 4 5}

Hadirnya layanan transportasi daring di Indonesia dan ekspansi ke layanan pengantaran paket, makanan, dan belanja bahan makanan memicu transformasi layanan pos komersial di dekade 2010-an. Contohnya Gojek, yang memperkenalkan layanan pengantaran GoSend dan layanan belanja Go-Mart ketika meluncurkan aplikasinya pada tahun 2015.⁶ Kerja sama platform *e-commerce* Bukalapak dan Tokopedia dengan Gojek untuk pengantaran sehari atau *same-day* menjadi rintisan hubungan erat ekosistem *e-commerce* dengan layanan pos komersial, termasuk industri PBP.⁷

Lantas pandemi COVID-19 memicu transformasi ekonomi digital Indonesia, termasuk di sektor *e-commerce* yang kini berhubungan erat dengan layanan pos komersial. Jumlah konsumen digital baru melonjak 21 juta orang sejak pandemi hingga tahun 2021.⁸ Pembatasan sosial karena pandemi mendorong transformasi transaksi dari *offline* ke *online* dan lonjakan adopsi teknologi internet. Walaupun jumlah orang membeli barang secara *online* turun dari 168,3 juta orang di Januari 2020 ke 138,1 juta orang di Januari 2021 di tengah perlambatan ekonomi karena pandemi, ada tren pemulihan ke 158,6 juta transaksi di Februari 2022.⁹

Layanan pos komersial bersinergi dengan sektor *e-commerce* sebagai penyedia jasa logistik pihak ketiga yang mendukung kebutuhan model *business-to-consumer* (B2C) di sektor tersebut, termasuk dalam menghadapi kompleksitas pengelolaan pesanan individu dalam jumlah besar yang dikirim langsung ke lokasi penerima. Logistik *e-commerce* juga membutuhkan kolaborasi dan pertukaran data antar platform *e-commerce*, pemasok barang, peritel barang, dan penyedia jasa logistik yang memungkinkan pelacakan barang secara *real-time*.¹⁰

Pemain layanan pos komersial tersebut dapat dikelompokkan ke *integrator* yang mencakup banyak tahap rantai pasokan logistik dari hulu ke hilir, termasuk beberapa layanan logistik konvensional. Sementara layanan non-*integrator*, seperti layanan PBP, meliputi pemain yang mengalihdayakan atau *outsource* sebagian rantai pasokan logistik ke entitas usaha lain sesuai

³ UU No. 4/1959 tentang Pos. Penjelasan UU No. 4/1959 tentang Pos, Pasal 1(2)

⁴ UU No. 6/1984 tentang Pos, Pasal 4(1)

⁵ UU No. 38/2009 tentang Pos, Penjelasan Atas UU No. 38/2009 tentang Pos, Pasal 15(1)

⁶ Cho dan Anindya, "Analysis of Indonesia's Digital Industry and the Case of Gojek," *Journal of Information Technology Applications and Management*, Vol. 28, No. 5, Hal. 18. <https://doi.org/10.21219/jitam.2021.28.5.017>

⁷ *Global Business Guide*, "Indonesia's Courier and Delivery Service Sector: E-commerce a Major Growth Driver," 2017. Diakses dari Internet Archive pada 9 Desember 2025. <https://tinyurl.com/mrx74x5>

⁸ Ricky, Ardyanti, dan Govinda, "An unexpected surge in e-commerce and accelerated digital transformation: A blessing in disguise from COVID-19," *Indonesia Post-Pandemic Outlook: Rethinking Health and Economics Post-COVID-19*, Bab 3, Hal. 48. <https://tinyurl.com/2pknnx5h>

⁹ Ricky, Ardyanti, dan Govinda, "An unexpected surge in e-commerce and accelerated digital transformation: A blessing in disguise from COVID-19," *Indonesia Post-Pandemic Outlook: Rethinking Health and Economics Post-COVID-19*, Bab 3, Hal. 50-51.

¹⁰ Raj dan Thandayudhapani, "Evolution of E-Commerce Logistics: Global Trends and Implementations," *ComFin Research*, Vol. 12, No. 2, 2024, Hal. 43. <https://tinyurl.com/5dnhbf92>

kebutuhan.¹¹ Implikasinya, layanan *non-integrator* seperti PBP dapat beroperasi tanpa kerja sama dengan penyedia pusat sortir atau gudang, contohnya untuk pengantaran jarak dekat dalam waktu singkat.

Peran krusial layanan pos komersial dalam rantai logistik *e-commerce* membuatnya menjadi tulang punggung bagi ekonomi digital. Menurut Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, layanan PBP, sebagai cerminan digitalisasi bidang logistik, mampu menurunkan *Incremental Capital Output Ratio* (ICOR), sehingga meningkatkan efisiensi ekonomi, meskipun manfaat ekonominya banyak terdapat pada sektor non-ICT, seperti logistik dan distribusi barang. Selain itu, layanan PBP juga dinilai mampu memperkuat konektivitas Indonesia yang relatif lebih rendah jika dibandingkan dengan negara lain di kawasan, dengan harga yang juga relatif lebih tinggi.

3.2. Identifikasi karakteristik PBP & logistik konvensional

Industri PBP, sebagai bagian sektor pos dengan jenis *non-integrator*, memiliki beberapa perbedaan dibandingkan dengan layanan logistik konvensional. Pada beberapa model bisnis PBP, beberapa layanan selain pengantaran paket, seperti transportasi daring, pengantaran makanan, dan/atau pengantaran bahan kebutuhan sehari-hari, turut ditawarkan kepada konsumen akhir. Multi layanan yang menjadi model bisnis yang ditawarkan oleh entitas bisnis pada industri PBP menjadi suatu keniscayaan mengingat inti dari bisnis ini adalah teknologi, bukan serta merta logistik semata.¹²

Karakteristik pembeda antara layanan logistik konvensional dengan layanan PBP juga terletak pada sistem pengantarannya, antara *hub-and-spoke* yang ditemukan di logistik konvensional dan *point-to-point* yang diperkenalkan oleh PBP. Menurut Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres, Pos, dan Logistik Indonesia (ASPERINDO) dan MODANTARA, layanan logistik konvensional menerapkan model bisnis pengantaran *hub-and-spoke* yang melakukan sortir barang di gudang atau pusat sortir dalam rangka efisiensi biaya dan jarak. Proses tersebut selanjutnya membuat aktor bisnis layanan logistik konvensional memerlukan aset fisik berat berupa kantor perwakilan, gudang, dan pusat sortir. Sementara itu, layanan PBP menerapkan model pengantaran titik-ke-titik yang tidak memerlukan proses sortir barang guna mempercepat proses pengantaran barang sebagaimana yang diperlukan oleh konsumen.

Pada satu sisi, sistem *hub-and-spoke* cocok diterapkan untuk meningkatkan efisiensi pengelolaan volume pengantaran yang tinggi ke berbagai tujuan dari suatu pusat distribusi, yaitu gudang atau pusat sortir. Selain itu, layanan *hub-and-spoke* juga lebih efisien untuk pengiriman jarak jauh, seperti antarkota, antarprovinsi, antarpulau, dan antarnegara yang melibatkan lebih dari satu moda angkutan transportasi. Akan tetapi, sistem *hub-and-spoke* relatif memiliki proses yang lebih lambat untuk keperluan pengiriman jarak dekat karena adanya keperluan transit barang.

¹¹ Organisasi untuk Kerja Sama dan Pembangunan Ekonomi, "OECD Competitive Neutrality Reviews: Small-Package Delivery Services in Indonesia," 2021, Hal. 37-38. <https://tinyurl.com/mvuwvdt6>

¹² Liang et al. "Understanding order cancellation behavior in on-demand delivery services," *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 198, Agu. 2025, Hal. 1-2. <https://tinyurl.com/47v5kr9n>

Kelemahan efisiensi pengantaran barang jarak pendek yang dimiliki oleh layanan *hub-and-spoke* sebetulnya bisa ditutupi oleh layanan PBP yang menawarkan sistem pengantaran dari titik-ke-titik atau *point-to-point*. Melalui layanan tersebut, PBP mampu memprioritaskan hubungan langsung antara titik asal dan tujuan pengantaran dalam waktu yang relatif lebih cepat.¹³ Karakter layanan *point-to-point* tersebut hanya mungkin dilakukan tanpa keterlibatan pusat distribusi, yang terdapat pada layanan logistik konvensional, yang pada akhirnya memerlukan waktu yang lebih lama.

Namun demikian, jika hendak meletakkan konteks sortir barang dalam layanan PBP, dapat dilihat bahwa proses pemesanan layanan oleh pengguna melalui aplikasi yang dirancang oleh platform digital dan diterimanya pemesanan tersebut oleh kurir mitra platform juga dapat diklasifikasikan sebagai sebuah proses sortir barang.

Perbedaan mendasar dari logistik konvensional dan PBP tampak berada pada penggunaan terminologi 'pengiriman' (*shipping*) yang menjadi karakter utama logistik konvensional dan 'pengantaran' (*delivery*) bagi PBP. Terminologi pengiriman menjadi konsep yang memayungi seluruh proses logistik konvensional yang berkarakter komprehensif dengan rantai kegiatan yang relatif panjang. Lantas konsep ini yang digunakan di dalam peraturan perundang-undangan mengenai perposan, termasuk PM Komdigi No. 8/2025, yang menjadi rujukan dasar hukum PBP, yang pembahasannya akan dijelaskan pada bagian selanjutnya.

Di sisi lain, PBP memiliki model bisnis yang mengarah hanya pada 'pengantaran,' berdasarkan karakteristik model bisnis yang telah dijelaskan di atas. Perbedaan konsepsi tersebut menjadi benang merah pembeda antara logistik konvensional dan PBP, yang selanjutnya bisa menjadi titik mula pengaturan lebih lanjut di masa mendatang dalam rangka menghadirkan paket peraturan yang lebih spesifik dan komprehensif.

Tabel 1. Perbandingan karakteristik logistik konvensional dan PBP

No.	Kategori	Layanan logistik konvensional	Layanan PBP
1.	Sistem layanan	Menggunakan sistem hub-and-spoke yang melibatkan pengantaran barang melalui gudang atau pusat sortir guna efisiensi biaya dalam mengelola volume pengantaran yang tinggi ke berbagai tujuan pengantaran berbeda	Sistem titik ke titik atau point-to-point yang melibatkan pengantaran langsung tanpa pusat sortir untuk mencapai tujuan dalam waktu sesingkat mungkin
2.	Sifat aset bisnis utama	Sarat aset fisik berupa bangunan gudang, pusat sortir, kantor perwakilan, dan kendaraan angkutan barang	Ringan aset fisik dengan aset bisnis utama ada pada infrastruktur digital platform

¹³ Song dan Han, "A Design of a Parcel Delivery System for Point to Point Delivery with IoT Technology," Future Internet, Vol. 12, No. 4, Apr. 17, 2020, Hal. 2. <https://tinyurl.com/38cyn7xw> e-d

3.	Cakupan rantai logistik	Memiliki rantai logistik yang komprehensif , dapat berupa peran sebagai <i>integrator</i> dan non- <i>integrator</i> . <i>Integrator</i> : penyedia layanan pengiriman barang yang melayani pengiriman mil pertama hingga mil terakhir dan memiliki gudang, pusat sortir, serta kantor perwakilan Non- <i>integrator</i> : hanya mencakup sebagian dari rantai pasokan logistik	Memiliki rantai logistik yang sederhana dengan peran non- <i>integrator</i> , yang aktivitasnya hanya mencakup pengiriman mil pertama dan mil terakhir
4.	Cakupan ruang lingkup aktivitas	Relatif luas dengan melibatkan kegiatan pengumpulan, pemrosesan/penyortiran, pengangkutan, dan pengantaran	Relatif sempit dengan hanya meliputi pengumpulan dan pengantaran barang
5.	Cakupan layanan paket	Penerimaan, pemrosesan, pengangkutan, dan/atau pengantaran barang	Penerimaan dan pengantaran barang.
6.	Karakteristik dan objek layanan	Pengiriman paket dengan karakteristik barang yang dapat disimpan dalam waktu relatif lama	Pengantaran paket, barang kebutuhan sehari-hari, atau makanan/minuman siap digunakan atau dikonsumsi
7.	Jangkauan layanan	Memiliki kemampuan memberikan layanan dengan cakupan dalam kota, antarkota, antarprovinsi, antarpulau, hingga antarnegara secara akumulatif.	Umumnya hanya memiliki kemampuan memberikan layanan pengantaran jarak dekat atau dalam kota saja , tanpa mampu mengakomodasi layanan jarak jauh lainnya.
8.	Waktu layanan	Memerlukan waktu tempuh relatif lebih lama	Mampu memberikan waktu tempuh relatif lebih cepat
9.	Harga layanan	Relatif lebih murah	Relatif lebih mahal

Fitur yang dimiliki layanan PBP pun turut didesain untuk mengakomodasi keperluan para pengguna. Sebagai contoh, terdapat fitur pembatalan pemesanan di tahap pemasangan atau *matching* antara konsumen dan mitra pengemudi atau kurir, dan di tahap mitra pengemudi atau kurir menuju lokasi penjemputan konsumen, paket, makanan, maupun bahan kebutuhan sehari-hari. Fitur-fitur tersebut di atas tampak lebih akomodatif jika dibandingkan dengan pembatalan pesanan di layanan logistik konvensional yang hanya dapat dilakukan sebelum proses layanan berjalan.¹⁴ Dengan kata lain, perkembangan teknologi menjadi pembeda dalam

¹⁴ Liang et al. "Understanding order cancellation behavior in on-demand delivery services," Transportation Research Part A: Policy and Practice, Vol. 198, Agu. 2025, Hal. 1-2. <https://tinyurl.com/47v5kr9n>

PBP yang memungkinkan para penikmat manfaat, dalam hal ini pengguna dan mitra pengantaran, memiliki pilihan yang lebih beragam sehingga mereka dapat memanfaatkan layanan ini untuk kebutuhan spesifik mereka yang tidak dapat mereka rasakan ketika menggunakan layanan logistik konvensional.

Di sisi lain, hubungan kerja melalui kemitraan dengan mitra pengemudi atau kurir yang dipelopori layanan PBP juga meluas ke layanan logistik konvensional. Perkembangan *e-commerce* memengaruhi perilaku konsumen yang memiliki preferensi agar barang yang mereka beli dapat diterima secara cepat. Di sisi lain, penyedia layanan logistik konvensional juga dihadapkan pada volume permintaan yang terus meningkat. Oleh karena itu, para penyedia layanan pada akhirnya mengadopsi hubungan kerja kemitraan sebagaimana yang telah dilaksanakan pada operasional bisnis layanan PBP. Kemitraan dinilai mampu meningkatkan fleksibilitas pengelolaan operasi pengiriman, mengurangi biaya, dan meningkatkan efisiensi menghadapi lonjakan volume pengiriman.¹⁵

3.3. Keunggulan & kerentanan layanan PBP

Meskipun secara pelaksanaan pengantaran layanan PBP tampak lebih sederhana dibandingkan cara kerja logistik konvensional, keberadaan layanan PBP justru mampu menghadirkan keuntungan bagi beberapa sisi pasar, yaitu konsumen, pemasok barang, dan mitra pengantar. Platform PBP berperan sebagai perantara di antara ketiga sisi pasar tersebut sehingga menghadirkan pasar yang inklusif, bahkan bagi entitas yang memiliki kemampuan ekonomi yang terbatas.

Karakteristik model bisnis PBP yang telah disebutkan di atas tampak memiliki efek pengganda pada ekonomi Indonesia yang efektif. Studi Oxford Economics menemukan bahwa setiap Rp 100 dari PDB Indonesia yang berasal dari pembelian melalui platform PBP menghasilkan Rp 110 melalui aktivitas ekonomi lanjutan. Selain itu, model bisnis PBP juga berkontribusi pada penciptaan lapangan kerja yang mencapai 0,9 persen dari lima sektor kunci yang saling berkaitan, yaitu sektor informasi dan komunikasi, layanan makanan dan minuman, ritel, transportasi, serta sektor layanan bisnis dan profesional. Industri PBP juga berkontribusi sebesar Rp 33,2 triliun dari total pendapatan rumah tangga di Indonesia tahun 2023.¹⁶

Beragam karakteristik dan keunggulan layanan PBP diakui oleh para pemangku kepentingan terkait, baik dari asosiasi logistik maupun regulator, memiliki tempat tersendiri di pasar logistik di Indonesia yang mampu berjalan berdampingan dengan logistik konvensional. Layanan PBP memiliki konsumen yang memerlukan fitur-fitur yang menjadi pembeda dengan logistik konvensional, seperti kecepatan dan kemudahan penggunaan platform digital, walaupun secara harga lebih mahal. Kelompok konsumen yang menikmati layanan PBP berasal dari kalangan pengguna akhir dan pelaku UMKM, sehingga menciptakan dampak *multiplier* yang

¹⁵ Jamil, "Analisis Efisiensi Strategi Optimalisasi Kemitraan Operasional bagi Perusahaan Kurir," *Socius: Jurnal Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial*, Vol. 2, No. 6, Januari 2025.

¹⁶ Sodhi dan Yong, "The Economic Impact of the On-demand Service Industry in Indonesia," *Oxford Economics*, 24 Jan. 2025, Hal. 10-11. <https://tinyurl.com/ymh9czed>

meluas ketika ada disrupsi bisnis, baik disrupsi organik dari bisnis PBP maupun disrupsi yang berasal dari intervensi regulator terhadap sektor ini.

Namun demikian, keunggulan yang dimiliki oleh layanan PBP tersebut di atas tampak rentan terhadap beberapa disrupsi, seperti; pemasok barang yang sensitif terhadap jumlah dan harga barang jika dibandingkan dengan harga yang mereka perlu keluarkan untuk menjalin kerja sama dengan platform PBP; konsumen yang sensitif harga dan waktu pengiriman; dan mitra pengantar yang sensitif terhadap pendapatan dari jasa pengantaran. Selain itu, penentuan rute pengantaran juga perlu dipetakan seefektif mungkin dalam rangka mengelola lokasi pesanan dan lokasi pemasok barang.¹⁷ Oleh karena itu, penyelenggaraan layanan PBP membutuhkan skema dan sistem pengantaran seefisien mungkin agar dapat memberikan manfaat yang optimal kepada semua sisi-sisi pasar tersebut di atas.

3.4. Upaya, target, & hasil tata kelola logistik oleh regulator

Dalam rangka memberikan dasar arsitektur tata kelola logistik di Indonesia, pemerintah Indonesia turut memberikan insentif pajak pertambahan nilai pada jenis layanan ini, termasuk layanan PBP, dalam rangka menekan biaya logistik domestik sebagai mana yang diatur dalam Peraturan Menteri Keuangan No. 71/2022 tentang Pajak Pertambahan Nilai atas Penyerahan Jasa Kena Pajak Tertentu. Pengurangan beban pajak dimaksudkan untuk menciptakan ruang penurunan harga layanan agar menjadi lebih kompetitif.

Hasil dari kebijakan tersebut di atas mampu meningkatkan pendapatan operasional layanan pengantaran paket dari Rp 1,14 triliun pada tahun 2021 (kurs akhir 2021 Rp 14.267,49 per US\$1) ke hampir Rp 1,85 triliun (kurs akhir 2023 Rp 15.397 per US\$1) pada tahun 2023. Pertumbuhan tersebut memberi efek pengganda dengan naiknya GMV *e-commerce* dari Rp 491,71 triliun (kurs akhir 2020 Rp 14.048,97 per US\$1) di tahun 2020 ke Rp 954,61 triliun (kurs akhir 2023 Rp 15.397 per US\$1) pada tahun 2023.¹⁸

Keseriusan pemerintah dalam mengelola sektor logistik juga dapat dilihat dari upaya penguatan sistem logistik nasional yang menjadi prioritas pemerintah Indonesia saat ini. Dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN) 2025–2029, kinerja logistik merupakan salah satu elemen dari Prioritas Nasional 5 tentang Melanjutkan Hilirisasi dan Mengembangkan Industri Berbasis Sumber Daya Alam untuk Meningkatkan Nilai Tambah Dalam Negeri. Gagasan tersebut dituangkan lebih detail dalam Sasaran Utama 2 tentang Terwujudnya Peningkatan Integrasi Ekonomi Domestik dan Global. Lewat komitmen ini, pemerintah mencanangkan pertumbuhan sektor pos logistik naik menjadi 9,5 persen pada 2025 dan 11,5 persen pada 2029. Target tersebut mengacu pada *baseline* pada tahun 2024 yang tercatat di angka 9,16 persen.¹⁹

¹⁷ Bahrami, et al. "The three-sided market of on-demand delivery," *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Vol. 179, Nov. 2023, Hal. 1-2. <https://tinyurl.com/a3twvcnh>

¹⁸ Karina et. al., "Naskah Kebijakan: Tinjauan Strategis Logistik Darat di Indonesia," Tenggara Strategics, Centre for Strategic and International Studies Indonesia, Nov. 2024, Hal. 15-19, <https://tinyurl.com/2pnjfn3w>

¹⁹ Lampiran II, Perpres No. 12/2025, <https://tinyurl.com/467s7yjr>

Penguatan sistem logistik salah satunya diupayakan dengan mendorong layanan logistik yang lebih efisien dan terjangkau. Untuk itu, pemerintah menargetkan nilai biaya logistik dapat terus menurun, yakni menjadi 13,52 persen pada 2025 dan 12,5 persen pada 2029 dari produk domestik bruto (PDB). Target tersebut ditetapkan bertolak dari *baseline* pada tahun 2022 yang masih di angka 14,29 persen dari PDB.²⁰

Porsi biaya transportasi dalam komponen biaya logistik juga ditargetkan turun. Dengan proporsi 8,79 persen dari PDB di tahun 2022, porsi biaya transportasi ditargetkan turun menjadi 8,27 persen pada 2025 dan 7,56 persen pada 2029. Adapun biaya transportasi logistik pada angkutan darat yang relevan dengan layanan PBP, ditargetkan turun dari 2,66 persen pada dari PDB di *baseline* 2024 menjadi 2,5 persen pada 2025 dan 2,29 persen pada 2029.²¹

Meski mampu memberikan kontribusi positif pada ekonomi secara makro, ekosistem ekonomi digital, dan sektor logistik secara khusus, pengelolaan PBP oleh regulator masih tampak belum menemukan tempat yang secara spesifik mengakomodasi beragam urusan yang ada pada layanan PBP. Dari beragam informasi dari sisi regulator, khususnya Kementerian UMKM, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, telah menjadi pemahaman umum bahwa Kementerian Komdigi menjadi regulator yang paling berwenang mengelola layanan PBP. Meski tampak memiliki jenis kegiatan bisnis yang meluas hingga ke sektor transportasi dan perdagangan, inti bisnis layanan PBP yang memiliki gravitasi di platform digital menjadi pertimbangan utama untuk menempatkannya di bawah naungan Kementerian Komdigi. Selain itu, bentuk layanan PBP yang mengalami perkembangan dari layanan pos/logistik juga menjadi alasan penguat untuk menjadikannya bagian dari entitas yang dikelola oleh Kementerian Komdigi, bersama dengan entitas logistik lainnya.

Kewenangan Kementerian Komdigi terhadap layanan PBP diperkuat dengan lingkup ekonomi digital yang dikelola oleh kementerian tersebut. Menurut Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, terdapat tiga lingkup ekonomi digital yang dikelola oleh kementeriannya, yakni: (1) lingkup *core*, yang mencakup ICT, (2) lingkup *narrow*, yang mencakup ekosistem *start-up*, dan (3) lingkup *broad*, yang mencakup sektor pendukung lainnya, termasuk pengiriman barang dan logistik. Dalam rangka mengelola ketiganya, Kementerian Komdigi bertugas untuk melakukan penguatan (*strengthening*), pembinaan (*nurturing*), dan digitalisasi *end-to-end* (*digitalization*) ekosistem ekonomi digital nasional.

Struktur regulator yang menaungi layanan PBP juga tampak tersebar, sebagaimana yang dapat diperhatikan dari Kementerian Komdigi yang berada di bawah naungan koordinasi Kementerian Koordinasi Politik dan Keamanan; sedangkan beberapa pemangku kepentingan lainnya, seperti Kementerian Perdagangan dan Kementerian UMKM, justru berada di bawah naungan koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian. Persebaran kepentingan dan struktur organisasi pemangku kepentingan tersebut menjadikan persepsi mengenai pengelolaan dan pengembangan layanan PBP oleh regulator belum sinkron dan konsisten.

²⁰ Lampiran I, Perpres No. 12/2025, <https://tinyurl.com/467s7yjr>

²¹ Lampiran II, Perpres No. 12/2025, <https://tinyurl.com/467s7yjr>

Menurut sumber dari Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, PM Komdigi No. 8/2025 yang menjadi acuan utama pengaturan teknis logistik nasional menjadi kewenangan penuh Kementerian Komdigi, dan hanya sedikit sekali kewenangan yang dimiliki pihaknya untuk turut serta membentuk peraturan tersebut. Hal ini menjadi salah satu contoh yang menggambarkan kompleksitas struktur regulator berdampak pada bagaimana suatu peraturan penting yang memengaruhi layanan PBP memerlukan sinkronisasi yang padu dari setiap pemangku kepentingan dan pembuat kebijakan.

Menurut Deputy Bidang Usaha Kecil, Kementerian UMKM, penataan regulasi layanan PBP perlu mengadopsi pendekatan proporsional dan berbasis risiko (*proportionate & risk-based regulation*) dengan membedakan kewajiban berdasarkan model bisnis, skala usaha, dan tingkat risiko operasional. Pendekatan ini secara luas direkomendasikan dalam literatur kebijakan publik dan ekonomi regulasi sebagai cara untuk mencegah *over-regulation* pada sektor inovatif seperti layanan PBP.

4. Analisis regulasi & perizinan

Secara umum, peraturan perundang-undangan yang ada di Indonesia telah mengatur layanan pengantaran dalam tata kelola logistik yang dilakukan secara konvensional, tapi belum ada yang mengatur layanan PBP secara spesifik dan khusus, jika dibandingkan dengan peraturan serupa bagi logistik konvensional. Bagian ini akan menjelaskan arsitektur peraturan perundang-undangan yang memberikan dasar hukum kepada layanan dan penyedia layanan logistik konvensional yang memiliki karakteristik yang beririsan dengan model bisnis layanan PBP, yang selama ini menjadi dasar hukum yang digunakan dalam operasional pelaksanaan layanan PBP.

Dalam kerangka hukum perposan, pengaturan layanan PBP berada di bawah naungan Undang-Undang (UU) No. 38/2009 tentang Pos. Regulasi ini menjadi pengaturan kunci tata kelola pengiriman barang yang dikategorikan sebagai salah satu sub-layanan pos. Peraturan ini mendefinisikan pos sebagai "layanan komunikasi tertulis dan/atau surat elektronik, layanan paket, layanan logistik, layanan transaksi keuangan, dan layanan keagenan pos untuk kepentingan umum."

Selanjutnya, pada Peraturan Pemerintah (PP) No. 15/2013 tentang Pelaksanaan UU No. 38/2009 tentang Pos diatur pula mengenai layanan pos komersial yang didefinisikan sebagai "layanan pos yang besaran tarif dan standar layanannya tidak ditetapkan oleh Pemerintah." Pengaturan mengenai layanan pos komersial ini menjadi dasar hukum operasional layanan pos yang diselenggarakan oleh pihak swasta, termasuk logistik konvensional dan tidak terkecuali layanan PBP yang bernaung di dalamnya.

Selain itu, pada PP No. 15/2013 turut diatur pula Layanan Paket, Layanan Logistik, dan Standar Operasi dan Prosedur (SOP) yang juga menjadi panduan bagi pelaksanaan layanan PBP. Secara detail, SOP layanan pos yang diselenggarakan swasta selanjutnya diatur dengan PM Komdigi No. 8/2025 tentang Layanan Pos Komersial.

4.1. Unsur-unsur layanan paket

Pada dasarnya, dalam menghadirkan tata kelola pos, pemerintah Indonesia mengacu pada norma internasional yang dituangkan oleh Universal Postal Union pada tahun 2016, yaitu yang meliputi kegiatan *collection*, *processing*, *transmission*, dan *delivery* (CPTD). Di sisi lain, dalam UU No. 38/2009, layanan paket hanya merujuk pada “kegiatan layanan pengambilan, penerimaan, dan/atau pengantaran barang” yang selanjutnya disempurnakan dengan PM Komdigi No. 8/2025 Pasal 5(1) yang meliputi “pengambilan, pemrosesan, pengangkutan, dan/atau pengantaran barang.”^{22 23 24}

Aktivitas layanan paket yang dilakukan penyedia layanan PBP meliputi pengambilan dan pengantaran, khususnya di mil pertama atau *first-mile delivery* dan mil terakhir atau *last-mile delivery*. Pengantaran mil pertama mencakup pengantaran produk dari pengirim dari berbagai industri, yang dapat berupa petani, pabrik, maupun gudang peritel, ke suatu pusat distribusi, yang dapat berupa pusat grosir. Selanjutnya, pengantaran mil terakhir mencakup pengantaran produk ke konsumen penerima.^{25 26}

Adapun pada PM Komdigi No. 8/2025 Pasal 5(4) turut menjelaskan bahwa layanan paket (perlu) memberikan unsur layanan pengantaran yang mampu meliputi pengantaran dalam kota, antarkota, antarprovinsi, antarpulau, dan antarnegara secara akumulatif. Padahal dengan karakter layanan PBP yang saat ini, cakupan pengantaran belum sepenuhnya menjangkau seluruh jenis cakupan pengantaran sebagaimana tertuang pada Pasal 5(4) tersebut. Untuk melakukan pengantaran jarak jauh, seperti antarpulau, dengan moda transportasi yang kemungkinan besar menggunakan lebih dari satu moda transportasi, bukan merupakan karakter layanan PBP yang fokus pada pasar pengantaran dalam kota atau jarak dekat.

4.2. Kewajiban penyedia layanan logistik

PM Komdigi No. 8/2025 turut mengatur beberapa persyaratan yang perlu dipenuhi oleh penyedia layanan logistik, sebagaimana yang dituangkan di dalam Pasal 13 yang mewajibkan penyedia layanan logistik untuk menyediakan (a) gerai layanan atau kantor perwakilan; (b) gudang atau tempat penyimpanan sebagai pusat distribusi, pusat sortir, dan manajemen pemenuhan pesanan; (c) sarana transportasi Kiriman antarkota; (d) sarana transportasi pengiriman akhir; (e) sistem operasional yang terhubung secara daring dengan Pengguna Layanan Pos; (f) sistem pembayaran berbasis digital; (g) sistem informasi pelacakan Kiriman; dan (h) layanan pengaduan yang dapat diakses secara daring.

Khusus pada Pasal 13(a) dan (b), jenis sarana tersebut tampak menjadi rantai proses pengiriman barang yang tidak diperlukan di dalam layanan PBP mengingat PBP bekerja dengan

²² Constitution of the Universal Postal Union, Ninth Additional Protocol - Istanbul 2016, Bab 1, Pasal 2.

²³ Penjelasan UU No. 8/2009 tentang Pos, Pasal 5, Ayat 1(a),

²⁴ PM Komdigi No. 8/2025, Pasal 5, Ayat 1.

²⁵ Gimenez-Palacios et al., “First-mile logistics parcel pickup: Vehicle routing with packing constraints under disruption,” *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, Vol. 164, Agu. 2022, Hal. 1-2. <https://tinyurl.com/5xxycy4p>

²⁶ Lalamove Indonesia, “Pengiriman First Mile, Mid Mile, dan Last Mile bersama Lalamove,” Mei 7, 2022. <https://tinyurl.com/mrx4bvud>

pola pengantaran *point-to-point* yang bersifat instan dan *real-time* yang tidak memerlukan fasilitas fisik sebagaimana yang biasanya diperlukan pada model bisnis perusahaan logistik konvensional. Pada model bisnis PBP, barang tidak pernah berada dalam penguasaan platform dan berpindah langsung antara *merchant* dan kurir mitra individu. Oleh karena itu, secara operasional, kewajiban yang dilekatkan kepada penyelenggara pos tidak dapat diterapkan serta merta kepada penyelenggara jasa PBP karena model bisnisnya yang berbeda.

Tidak hanya itu, PM Komdigi No. 8/2025 Pasal 58 mewajibkan bahwa produk layanan harus dibungkus dengan menggunakan merek Penyelenggara Pos. Ketentuan ini menimbulkan persoalan konseptual dan operasional ketika diterapkan pada model PBP yang secara karakteristik bersifat *point-to-point*. PBP tidak berperan sebagai penyelenggara jasa pos konvensional yang melakukan pengumpulan, penyortiran, dan distribusi barang secara terpusat. Sebaliknya, pengantaran dilakukan secara langsung dari titik pengirim ke penerima, sehingga setiap paket memiliki identitas merek masing-masing tergantung pengirimnya.

Menurut Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, kewajiban sebagaimana disebut di atas tidak relevan dengan model bisnis layanan PBP yang bergerak di sisi *last-mile*. Pihaknya juga memperkirakan bahwa kewajiban tersebut berpotensi menurunkan efisiensi dan meningkatkan ICOR, yang tadinya sudah mampu ditekan dengan keberadaan layanan PBP. Menurutnya, perlu ada regulasi atau pasal khusus yang mengatur dan mengakomodasi model bisnis baru, seperti layanan PBP.

Menurut Deputi Bidang Usaha Kecil, Kementerian UMKM, kerangka hukum PBP saat ini masih berada dalam fase transisional, ketika layanan PBP ditempatkan dalam rezim layanan pos komersial berdasarkan UU No. 38/2009. Menurutnya pula, PM Komdigi No. 8/2025 merupakan upaya modernisasi sektor pos, namun beberapa ketentuan, khususnya terkait kewajiban pergudangan dan penyortiran, masih disusun berdasarkan karakteristik penyelenggara pos konvensional sehingga belum sepenuhnya selaras dengan model bisnis PBP berbasis platform dan aset ringan. Oleh karena itu, Kementerian UMKM memandang perlu adanya penafsiran dan penyesuaian implementasi kebijakan agar regulasi yang dibuat tidak menimbulkan dampak tidak langsung yang berpotensi merugikan UMKM.

Penyesuaian implementasi dari PM Komdigi No. 8/2025 tersebut perlu dilakukan karena sejauh ini terdapat spektrum skala kapasitas pelaku UMKM yang setiap dari mereka memerlukan layanan pengantaran yang juga berbeda. Jenis layanan pengantara barang yang memiliki skema pemenuhan pesanan (*fulfillment*) hingga melalui gudang dan proses penyortiran biasanya dipilih oleh pelaku UMKM yang tergabung dalam rantai pasok skala besar atau yang tengah beranjak ke skala bisnis yang lebih besar lagi. Adapun bagi mayoritas pelaku UMKM yang memiliki volume transaksi yang relatif rendah dan pola usaha berbasis pesanan, mereka lebih memerlukan layanan pengantaran yang memiliki karakter cepat, fleksibel, dan biaya yang relatif lebih rendah, yang semuanya dimiliki oleh layanan PBP.

Dalam konteks tersebut, Deputi Bidang Usaha Kecil, Kementerian UMKM, turut menjelaskan bahwa layanan *fulfillment* belum memberikan manfaat signifikan secara luas dan berpotensi menambah beban biaya apabila diwajibkan. Oleh karena itu, Kementerian UMKM

berpandangan bahwa layanan tersebut lebih tepat bersifat opsional dan berbasis kebutuhan pasar, bukan kewajiban struktural.

Di sisi lain, menurut Direktur Pos dan Penyiaran, Kementerian Komdigi, PM Komdigi No. 8/2025 pada dasarnya dirancang untuk mengatur layanan pos konvensional, bukan layanan PBP. Hal ini dikarenakan layanan PBP tidak memenuhi unsur CPTD, sebagaimana yang dimiliki oleh pos konvensional. Padahal di dalam PM Komdigi No. 8/2025 telah memberikan definisi layanan paket yang diartikan sebagai “layanan pengambilan, pemrosesan, pengangkutan, dan/atau pengantaran barang.” Dari definisi tersebut dapat dipahami bahwa jika ada layanan paket yang meliputi satu saja dari unsur CPTD, maka sudah dapat dikategorikan sebagai layanan pos dengan jenis paket yang menjadi objek dari peraturan tersebut.

4.3. Irisan kewenangan pengaturan berkaitan lainnya

Selanjutnya dari sisi ketenagakerjaan, terdapat elemen fundamental yang membedakan praktik PBP dari pos konvensional. Melalui revisi UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan Pasal 81, UU Cipta Kerja menegaskan diferensiasi antara pekerja dalam hubungan kerja (*employees*) dan pekerja yang menjalankan kemitraan atau hubungan non-pegawai (*independent contractors*). Pada pasal ini tertulis secara khusus bahwa tidak semua bentuk kegiatan ekonomi harus dikonstruksikan sebagai hubungan kerja langsung antara perusahaan dan pekerja. Regulasi baru ini membuka ruang legal untuk bentuk kemitraan (kemitraan mandiri) yang “tidak menimbulkan hubungan kerja” sebagaimana dimaksud UU No. 13/2003. Dengan demikian, model bisnis yang berbasis *gig economy*, seperti kurir PBP, secara hukum ditempatkan dalam kerangka yang berbeda dari konsep tenaga kerja konvensional.

Hal ini memberi legitimasi bagi model operasional PBP yang menggunakan mitra kurir sebagai pihak yang memberikan jasa pengantaran secara mandiri, bukan sebagai karyawan perusahaan. Penyedia PBP berperan sebagai platform yang mempertemukan permintaan dan penyedia jasa pengantaran, sementara hubungan kerja antara platform dan kurir adalah hubungan kemitraan, bukan hubungan kerja formal sebagaimana diatur dalam UU No. 13/2003.

Perbedaan karakter antara layanan pos konvensional dan layanan PBP tersebut kemudian memunculkan persoalan dalam praktik pengaturannya yang secara operasional berhubungan dengan aktivitas di ruang lalu lintas jalan. Pada satu sisi, layanan PBP kerap dikaitkan dengan UU No. 22/2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjadi kerangka hukum umum pengaturan kendaraan bermotor dan keselamatan berlalu lintas. Meski demikian, UU tersebut hanya sekedar menempatkan sepeda motor dalam konteks penggunaan jalan dan keselamatan pengemudi serta penumpang, bukan pengantaran barang yang menggunakan sepeda motor.

Dalam kerangka tersebut, Kementerian Perhubungan kemudian menerbitkan PM Perhubungan No. 12/2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat sebagai regulasi turunan yang berfokus pada aspek keselamatan. Meskipun PM Perhubungan No. 12/2019 kerap dihubungkan dengan praktik operasional layanan PBP, substansi pengaturannya tidak mencakup tata kelola layanan

pengantaran barang sebagai layanan pos atau logistik. PM ini tidak mengatur kegiatan pengiriman barang, hubungan hukum antara platform, mitra pengemudi, pengguna jasa, maupun tanggung jawab atas barang kiriman.

Karakteristik layanan PBP yang melebar hingga ke urusan yang dinaungi oleh K/L selain Kementerian Komdigi turut berpotensi menimbulkan tumpang tindih kebijakan, yang pada akhirnya menurunkan kontribusi layanan PBP terhadap ekosistem digital nasional. Hal tersebut diungkapkan oleh Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, yang menyatakan bahwa Kementerian Perhubungan yang mengatur komponen izin transportasi barang dan penumpang dapat bersinggungan dengan pengaturan dari Kementerian Komdigi yang mengatur komponen izin Penyelenggara Sistem Elektronik (PSE) dan pos melalui *online single submission* (OSS), yang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari layanan PBP.

4.4. Identifikasi izin layanan PBP

Sebagaimana amanat PM Komdigi 8/2025 Pasal 3(1) bahwa “penyelenggara pos wajib menyediakan layanan Pos sesuai dengan Perizinan Berusaha Penyelenggaraan Pos yang diperoleh.” Oleh karena itu, penting untuk mencermati konseptualisasi layanan PBP, sebagai bagian dari layanan paket, dari sisi perizinan penyedia layanan PBP. Lebih lanjut lagi, salah satu upaya untuk mengidentifikasi model bisnis PBP adalah dengan melihat lewat Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI). KBLI sekaligus menjadi acuan dalam kategorisasi kegiatan usaha untuk menentukan jenis izin yang dibutuhkan. Dalam sistem perizinan berusaha terintegrasi atau OSS, KBLI yang digunakan mengacu pada KBLI yang dikeluarkan oleh BPS pada tahun 2020.

Merujuk KBLI 2020, PBP diidentifikasi sebagai kategori H, yakni soal pengangkutan dan pergudangan. Dari karakter aktivitasnya, kategori yang mungkin memayungi aktivitas PBP dalam kategori H ini adalah golongan pokok angkutan darat dan angkutan melalui saluran pipa (49); pergudangan dan aktivitas penunjang angkutan (52); dan aktivitas pos dan kurir (53).²⁷ Dari setiap turunan dalam kategori tersebut, berikut sejumlah kode KBLI yang memiliki irisan dengan karakter PBP:

- KBLI 49431: Angkutan Bermotor untuk Barang Umum
- KBLI 49432 : Angkutan Bermotor untuk Barang Khusus
- KBLI 53100: Aktivitas Pos
- KBLI 53201: Aktivitas Kurir
- KBLI 53202: Aktivitas Agen Kurir

Pada golongan pokok 49, terdapat dua turunan yang definisinya memiliki irisan dengan PBP, yakni kelompok 49431 dan 49432. Keduanya berada di bawah subgolongan angkutan darat untuk barang (4943) dalam naungan payung golongan angkutan darat bukan bus (494). Dalam deskripsinya, KBLI 49431 mencakup setiap kegiatan angkutan barang dengan kendaraan

²⁷ OSS, Detail KBLI, <https://tinyurl.com/2znnds9h>

bermotor yang dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang, termasuk angkutan menggunakan truk, pikap, bak terbuka, maupun bak tertutup. Adapun KBLI 49432 khusus mengangkut satu jenis barang. Kegiatan usaha di bawah KBLI ini termasuk dalam kategori risiko menengah tinggi, dengan status usaha sebagai penyelenggara angkutan barang yang berada di bawah rezim Kementerian Perhubungan.^{28 29}

Adapun pada golongan pokok 53, kedua turunannya merupakan aktivitas pos (531) dan aktivitas kurir (532). Pada golongan 531, disebutkan bahwa golongan ini mencakup kegiatan jasa pos yang diselenggarakan oleh penyelenggara pos yang diberi tugas oleh pemerintah untuk menyelenggarakan layanan pos universal dan melaksanakan akta-akta perhimpunan pos sedunia. Hanya ada satu turunan dalam golongan ini, yaitu subgolongan 5310 yang juga memayungi satu turunan yakni 53100, yang meliputi kegiatan pengambilan, penyortiran, pengangkutan, dan pengiriman domestik atau internasional dengan layanan pos yang beroperasi di bawah kewajiban pelayanan universal.

Adapun pada golongan 532 mencakup kegiatan kurir yang tidak beroperasi di bawah pelayanan universal dengan dua turunan, yakni aktivitas kurir (53201) dan aktivitas agen kurir (53202). Keduanya mencakup kegiatan yang sama dengan KBLI 53100, namun dilakukan secara komersial di luar kegiatan pengiriman pos universal. Adapun pada KBLI 53202 hanya menyelenggarakan kegiatan pengumpulan dan pemrosesan barang baik domestik maupun internasional, tidak mencakup pengangkutan, dan pengantaran. Meski demikian, keduanya menggunakan perizinan penyelenggara pos yang berada langsung di bawah Kementerian Komdigi. KBLI ini diklasifikasikan risiko tinggi, berbeda dengan KBLI lain memiliki klasifikasi risiko tinggi menengah sehingga izin usahanya memerlukan pemenuhan Standar Usaha Penyelenggaraan Jasa Kurir/Pos.^{30 31}

Adapun pada golongan 531, tidak memiliki turunan yang definisinya beririsan dengan karakter PBP. Misalnya saja KBLI 53100 tentang jasa pengurusan transportasi yang ditujukan untuk kegiatan pengiriman dan atau pengepakan logistik dalam skala besar. Meskipun mencakup kegiatan pengiriman barang, fokus utama Jasa Pengurusan Transportasi (JPT) bukan pada layanan kurir atau pengiriman ke konsumen akhir, melainkan pada pengelolaan transportasi antarmoda. Perizinan berusaha KBLI ini menggunakan Standar Usaha Jasa Pengurusan Transportasi di bawah Kementerian Perhubungan. Oleh karena itu, analisis melalui KBLI versi tahun 2020 menunjukkan bahwa bisnis layanan PBP paling sesuai masuk dalam klasifikasi 532, secara khusus pada kelompok 53201 yang menjadi domain Kementerian Komdigi.

Kesimpulan tersebut semakin diperkuat dengan perkembangan KBLI versi 2025 yang baru dirilis pada 17 Desember 2025 lalu. Dalam versi baru ini, kategori H berubah nama menjadi transportasi dan penyimpanan. Pada golongan pokok 53, terdapat turunan baru berupa jasa

²⁸ Lampiran I.I.94, Peraturan Pemerintah No. 28/2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko. <https://tinyurl.com/yhkt3zk6>

²⁹ Lampiran, Peraturan Menteri Perhubungan No. 12/2021 tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi

³⁰ Lampiran I.N.1, PP No. 28/2025.

³¹ Lampiran, Peraturan Menteri Komunikasi dan Digital No. 15/2025. <https://tinyurl.com/bdcpe78t>

intermediasi pos dan kurir (5330). Subgolongan ini mencakup aktivitas perantara dalam layanan pos dan kurir, yaitu mempertemukan klien dengan penyedia layanan dengan imbalan berupa biaya atau komisi. Akan tetapi, subgolongan ini tidak mencakup pengantaran makanan, yang sudah diatur dalam turunan 5320. Dengan kata lain, subgolongan baru ini memberikan pengakuan pada penyedia layanan PBP yang memfasilitasi interaksi antara penyedia jasa, yakni mitra pengemudi, dengan pelanggan yang membutuhkan layanan pengantaran. Di tengah karakter pelayanan PBP yang cukup baru dalam dunia pos, KBLI aktivitas kurir serta jasa intermediasi pos dan kurir tampak menjadi yang paling mendekati dengan praktik layanan PBP di lapangan layanan.³²

Menurut Ketua Bidang Transportasi dan Infrastruktur ASPERINDO Afrial Dinora, layanan logistik, baik yang bersifat konvensional maupun PBP, pada prinsipnya berada di bawah kewenangan Kementerian Komdigi. Namun dalam praktiknya, terdapat sejumlah perusahaan yang telah beroperasi menyediakan layanan tersebut tanpa mengantongi izin dari Kementerian Komdigi. Kondisi ini tidak terlepas dari fakta bahwa aktivitas pengiriman barang saat ini tercakup dalam beberapa klasifikasi usaha yang berbeda.

Lebih lanjut ia turut menyampaikan bahwa seluruh perusahaan yang berada di bawah pengawasan Kementerian Komdigi dikenakan persyaratan perizinan dan kewajiban kepatuhan yang relatif lebih ketat, dengan mekanisme evaluasi kinerja dan kepatuhan yang dilakukan secara berkala setiap enam bulan. Dengan demikian, masih menjadi catatan bagaimana menempatkan PBP dengan karakteristik yang unik ini di tengah klasifikasi jasa logistik yang beragam. Keberagaman tersebut sekaligus mencerminkan fragmentasi rezim perizinan ketika setiap jasa logistik yang memiliki karakteristik yang berbeda memerlukan pengelolaan yang berbeda pula.

Kondisi semacam ini juga dapat disikapi sebagai peluang untuk mengakomodasi model bisnis PBP yang dapat berimplikasi positif pada pengawasan dan keadilan perlakuan antar pelaku usaha dalam ekosistem logistik. Dengan demikian, ditinjau dari pengelompokan lapangan usaha, layanan PBP belum sepenuhnya memiliki kategori yang secara spesifik merepresentasikan karakter usahanya. Dari sisi karakteristik kegiatan, PBP cenderung mendekati aktivitas pos dan kurir, sehingga dalam aspek perizinan lebih sesuai ditempatkan dalam rezim perizinan penyelenggara pos yang menjadi kewenangan Kementerian Komdigi.

Tabel 2. Perbandingan layanan PBP & angkutan barang

No	Kategori	PBP	Jasa Angkutan Barang
1.	Rezim regulasi	Penyelenggara pos	Perhubungan
2.	Fokus rezim regulasi	Tanggung jawab pengiriman dan perlindungan konsumen	Keselamatan umum dan kelayakan kendaraan
3.	KBLI	53201 (atau 53301 menurut KBLI 2025)	49431

³² Badan Pusat Statistik, Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) 2025, Revisi Jan. 13, 2025, Hal. 696-697. <https://tinyurl.com/38en9tz7>

4.	Cakupan KBLI	Aktivitas kurir yang meliputi pengambilan, penyortiran, pengangkutan, hingga pengantaran surat, dokumen, parcel, dan paket. (Atau aktivitas penyediaan layanan perantara digital yang menghubungkan pelanggan dengan penyedia jasa pos dan kurir menurut KBLI 2025)	Angkutan dengan kendaraan bermotor, termasuk truk dan mobil <i>pick-up</i> , yang dapat mengangkut lebih dari satu jenis barang.
5.	Pemilik kendaraan usaha	Mitra kurir	Perusahaan penyedia angkutan barang

4.5. Kesimpulan analisis regulasi dan perizinan

Sebagai kesimpulan, peraturan perundang-undangan yang sudah ada di Indonesia belum serta merta mengatur secara spesifik operasional layanan PBP yang memiliki karakteristik yang berbeda dengan model bisnis logistik konvensional. Pada dasarnya, pengaturan mengenai PBP tampak telah menjadi bagian dari rezim pos secara alamiah, walaupun pada praktiknya terdapat pula irisan kewenangan yang berada di luar Kementerian Komidigi.

Lebih lanjut lagi, disrupsi teknologi informasi pada sektor logistik tampak perlu diakomodasi dalam pertimbangan pembuatan regulasi dalam rangka memberikan ruang kepada terobosan dan inovasi yang secara konsisten terjadi pada operasional bisnis layanan logistik, khususnya PBP. Adaptasi tersebut perlu dilakukan dalam rangka membuat tata kelola pos mampu beradaptasi dengan perkembangan terkini hingga para penerima manfaat dari bisnis ini, baik konsumen, platform penyedia layanan, UMKM, dan pemangku kepentingan lainnya, dapat terus menerima manfaat dari keberadaan layanan PBP.

Pertimbangan perkembangan ekonomi digital di dalam tata kelola pengiriman barang pada dasarnya sudah menjadi poin pertimbangan pertama yang ada di dalam PM Komdigi No. 8/2025 yang menyatakan “bahwa penyelenggaraan pos memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi digital dan arus pengiriman barang sehingga perlu diselenggarakan secara efektif, efisien, dan berdaya saing.” Oleh karena itu, model bisnis PBP yang merupakan transformasi layanan pos yang didorong oleh perkembangan teknologi sudah sepatutnya mendapatkan perhatian dari regulator, khususnya Kementerian Komdigi, agar model bisnis tersebut memiliki dasar hukum yang memadai.

Tabel 3. Ringkasan analisis regulasi

Regulasi	Pasal	Substansi	Implikasi untuk layanan PBP	Keterangan
UU No. 38/2009 tentang Pos	Pasal 1	Definisi pos: layanan pengiriman surat, dokumen, barang bernilai, logistik dalam jaringan	Dasar pemerintah memasukkan layanan pengiriman barang sebagai “layanan pos	UU Pos dirancang untuk operator logistik <i>end-to-end</i> , belum mengakomodasi karakteristik platform <i>digital asset-light</i> .

		terorganisasi.	komersial.”	
	Pasal 15	Perizinan penyelenggara pos komersial.	“diharuskan” mengurus izin pos.	Menegaskan bahwa penyedia layanan PBP merupakan bagian dari penyedia layanan pos.
	Pasal 28	Tanggung jawab atas kerusakan/kehilangan barang.	Penyelenggara pos wajib memiliki tanggung jawab penuh atas barang dari titik A ke titik B. Akan tetapi, penyedia layanan PBP tidak pernah memegang, menyimpan, atau menguasai barang.	PBP bukan <i>handler</i> fisik barang; namun mitra pengemudi Barang langsung berpindah dari: <i>merchant</i> → kurir → konsumen tanpa transit di fasilitas operator.
PP No. 15/2013 tentang Penyelenggaraan Pos	Pasal 4-10	Mengatur SOP untuk pengumpulan, pemrosesan, penyimpanan, pengiriman.	Penyelenggara pos memiliki kontrol penuh atas barang, sedangkan PBP hanya memfasilitasi pengantaran melalui kurir independen.	Belum mengakomodasi cara kerja PBP, yaitu cepat, lokal, dan <i>same-day</i> , yang berbeda dengan logistik konvensional yang memiliki rantai proses yang cenderung panjang dan memerlukan waktu yang lebih lama.
PM Komdigi No. 8/2025 tentang Layanan Pos Komersial	Pasal 5(4)	Cakupan wilayah pengantaran paket	Pengaturan masih berpaku pada operasional logistik konvensional yang memerlukan fasilitas fisik penunjang rantai pengiriman yang relatif panjang dan jangkauan luas.	Layanan PBP yang berfokus pada pengembangan platform digital tidak memerlukan fasilitas fisik dan hanya meliputi wilayah layanan yang sempit.
	Pasal 12(1)	Kesiapan infrastruktur, sarana, dan prasarana pos.		
	Pasal 13	Kewajiban memiliki gerai layanan/kantor perwakilan, gudang, sarana transportasi Kiriman antarkota, dan sarana transportasi pengiriman akhir.		
UU Ciptaker (2020) - Revisi UU No. 13/2003 tentang Ketenagakerjaan	Pasal 1 angka 15	Penegasan unsur hubungan kerja berbasis kontrak fleksibel, termasuk pekerja lepas, pekerja platform, atau mitra digital.	Menjadi dasar hukum hubungan kemitraan sebagai tulang punggung operasional layanan PBP.	Menunjukkan tata kelola layanan PBP yang turut menyentuh urusan ketenagakerjaan, khususnya mengenai ketentuan kemitraan.
	Pasal 81	Konfirmasi kemitraan <i>gig worker</i> .	Menyatakan bahwa mitra kerja independen yang bekerja melalui platform digital bukanlah pegawai tetap penyelenggara jasa (misal pos), tetapi mitra	

			usaha yang bebas dan terikat kontrak digital.	
--	--	--	---	--

5. Studi perbandingan

Studi perbandingan dilakukan untuk memperoleh wawasan mengenai bagaimana jasa PBP diterapkan di negara lain, mengidentifikasi praktik baik, dan membandingkan pendekatan regulasi yang berbeda-beda. Studi perbandingan ini bukan untuk menyalin kerangka negara lain secara langsung, melainkan untuk melihat spektrum opsi yang tersedia dan menilai mana yang paling relevan bagi konteks Indonesia.

Terdapat beberapa negara yang menjadi objek studi perbandingan, yaitu; Tiongkok, Singapura, Thailand, Vietnam, dan Filipina. Tiongkok dipilih sebagai salah satu negara pembanding karena, pada saat ini, lanskap pasar Tiongkok tampak kondusif untuk perkembangan industri platform digital, baik dari sisi permintaan konsumen maupun dukungan negara. Pasar *e-commerce* Tiongkok adalah yang terbesar di dunia, sehingga kebutuhan akan layanan PBP berkembang sangat cepat dan mendorong lahirnya model pengiriman instan dalam skala besar. Pemerintah pusat Tiongkok juga memberikan dukungan melalui berbagai inisiatif transformasi digital nasional yang secara tidak langsung memungkinkan ekosistem PBP tumbuh agresif, seperti inisiatif *Internet Plus* (互联网+) yang mendorong integrasi teknologi digital dengan sektor-sektor riil sejak tahun 2015, sehingga pasar *e-commerce* Tiongkok mampu menjadi salah satu perintis konsep ekonomi digital di dunia.

Singapura dipilih karena dianggap sebagai salah satu negara yang paling terbuka terhadap inovasi digital. Pendekatan pemerintahnya cenderung menempatkan peran negara sebagai penyedia lingkungan yang stabil, sederhana, dan sangat mendukung kewirausahaan, dengan intervensi yang relatif minim di pasar swasta. Meskipun pendekatan ini dipengaruhi oleh kondisi geografis Singapura yang jauh lebih kecil dibanding Tiongkok dan Indonesia, sehingga tantangan transformasi logistiknya tidak memiliki skala maupun kompleksitas yang setara, kerangka regulasinya tetap menawarkan paket kebijakan yang jelas dan relevan untuk fase studi perbandingan ini.

Selain itu, studi perbandingan ini turut mencakup beberapa negara Asia Tenggara yang memiliki kesamaan iklim bisnis dan sosio-ekonomi yang mirip dengan Indonesia dalam rangka mencari unsur pengaturan yang dapat diimplementasikan di Indonesia. Negara-negara yang menjadi objek kajian adalah Thailand, Vietnam, dan Filipina. Diharapkan dari kajian perbandingan ini dapat ditemukan formula tata kelola yang tepat bagi PBP di Indonesia yang mampu menghadirkan iklim bisnis yang positif bagi bisnis, pengguna, pemerintah, dan ekosistem ekonomi digital nasional secara umum.

5.1. Tiongkok

Tiongkok saat ini memperlakukan layanan pengiriman *point-to-point* (即时配送 sebagai terminologi industri, diterjemahkan sebagai “pengiriman instan”) sebagai suatu kelas jasa pengiriman yang berbeda dari sistem pos tradisional maupun industri *express delivery* yang

berlisensi, dua lisensi bisnis formal untuk layanan pengiriman di Tiongkok. Dalam kerangka formal, “pos tradisional” merujuk pada layanan pos (邮政) yang berada di bawah otoritas *China Post* dan memiliki ruang lingkup layanan yang dilindungi undang-undang, termasuk pengiriman surat dan dokumen resmi.³³ Sementara itu, “*express delivery*” (快递业务) adalah kategori usaha yang memerlukan izin khusus dari *State Post Bureau* Tiongkok dan mencakup operasi logistik terstruktur *end-to-end*, mulai dari pengelolaan pusat sortir, jaringan transportasi antarkota, hingga prosedur penyerahan paket yang terstandarisasi.³⁴

Meskipun tidak berbentuk izin usaha tersendiri, kategori ini sudah menjadi jenis layanan yang diakui dan diatur secara konsisten. Otoritas Tiongkok menggunakan istilah seperti “jasa pengiriman platform” dan “jasa pengiriman instan” untuk membedakannya dari perusahaan yang mengoperasikan pusat sortir, jaringan logistik antarkota, atau layanan pos nasional. Beberapa kebijakan secara eksplisit menyebut istilah ini, seperti aturan algoritma platform dari *Cyberspace Administration of China* (CAC) Tiongkok,³⁵ ketentuan mengenai “kurir pengantaran instan (即时配送员)” yang diterbitkan Kementerian Sumber Daya Manusia Tiongkok (MoHRSS),³⁶ serta pedoman tanggung jawab platform oleh *State Administration for Market Regulation* (SAMR) Tiongkok.³⁷

Status khusus ini muncul karena kategori pengiriman yang sudah ada tidak mampu mengakomodasi pertumbuhan cepat layanan kurir berbasis aplikasi dalam kota yang semakin populer. Dalam kerangka lama, layanan pos (邮政) memiliki definisi yang sangat ketat dan sebagian besar dijalankan oleh *China Post*, mencakup surat, dokumen, dan kiriman yang secara hukum dilindungi. Di samping itu, perusahaan logistik swasta mengembangkan bisnis *express delivery* (快递业务) yang mewajibkan izin dari *State Post Bureau* dan menuntut pengelolaan jaringan *end-to-end* yang lengkap, dari hub sortir, transportasi antarkota, hingga rantai distribusi terstandar. Kedua kategori ini berasumsi bahwa operator memiliki infrastruktur fisik dan kontrol logistik yang tidak dimiliki oleh platform instant delivery.

Penyedia jasa PBP di Tiongkok seperti Meituan, Ele.me, dan Dada kemudian muncul dengan model bisnis baru berupa pengiriman jarak dekat *point-to-point* yang beroperasi tanpa melalui proses yang biasanya ada pada pos konvensional. Keunikan Tiongkok terletak pada fakta bahwa platform *e-commerce* dan layanan digital skala besar telah berkembang lebih dahulu sebelum layanan pengantaran instan menjadi arus utama. Pada fase awal pertumbuhan ekonomi digital, pasar Tiongkok telah memiliki volume transaksi *e-commerce* yang sangat besar, namun sistem pengiriman ekspres yang ada belum sepenuhnya mampu mengakomodasi

³³ Postal Law of China, 2015, <https://tinyurl.com/yc6h2tdr>

³⁴ Ministry of Transportation China “Administrative Measures for Express Delivery Business Operation Licensing” Oct. 22, 2018, <https://tinyurl.com/2bny848m>

³⁵ CAC.gov.cn “Regulations on the Administration of Internet Information Service Algorithm” Jan. 4, 2022, <https://tinyurl.com/mr4294ca>

³⁶ MOHRSS “Occupational Classification Ceremony of the People's Republic of China (2022 Edition)” January 2024, <https://tinyurl.com/cfnexufn>

³⁷ SAMR “New national standards for food delivery platform services” Sep. 25, 2025, <https://tinyurl.com/m2yefwdp>

kebutuhan pengiriman cepat dalam kota, termasuk *same-day delivery* dan pengiriman berbasis permintaan *real-time*.

Kondisi ini menciptakan kesenjangan pasar dalam optimalisasi layanan *last-mile*, khususnya untuk pengiriman jarak pendek dengan urgensi waktu singkat. Layanan PBP kemudian berkembang sebagai solusi atas kebutuhan tersebut, dengan mengandalkan integrasi antara platform digital, sistem pemesanan *real-time*, dan jaringan kurir fleksibel yang tidak bergantung pada infrastruktur logistik *end-to-end* sebagaimana disyaratkan dalam rezim pengiriman ekspres konvensional.

Pada tahap awal, perusahaan-perusahaan ini umumnya hanya didaftarkan dengan ruang lingkup usaha umum seperti "layanan informasi teknologi," karena kerangka hukum yang ada belum dirancang untuk mengatur layanan kurir berbasis aplikasi yang lahir dari integrasi ekosistem *e-commerce*, layanan digital, dan mobilitas perkotaan. Seiring berjalannya waktu, PBP tidak hanya berfungsi sebagai pelengkap sektor pengiriman ekspres, tetapi juga menjadi penghubung utama antara platform *e-commerce*, bisnis lokal, dan konsumen perkotaan.

Selanjutnya, PBP muncul sebagai pendorong ekonomi dan menjamah pasar-pasar baru yang sebelumnya tidak dicapai oleh pos konvensional. Melihat besarnya kontribusi PBP, pembuat kebijakan Tiongkok mulai mengeluarkan berbagai inisiatif untuk mendukung perkembangan sektor PBP, seperti internet plus dan Rencana perkembangan *E-commerce* (2016-2020),³⁸ yang mendorong integrasi layanan digital dengan sektor logistik *last-mile*.

Akan tetapi, kapasitas pemerintah Tiongkok untuk mendukung jasa PBP tetap terbatas selama belum tersedia kerangka hukum yang jelas sebagai acuan untuk menjamin keselarasan berbagai kebijakan tersebut. Baru pada 2021, regulasi Tiongkok mulai secara eksplisit mendefinisikan "platform pengantaran instan" sebagai kategori tersendiri. Sejak saat itu, Tiongkok pada praktiknya membentuk identitas regulasi baru: layanan pengantaran instan tidak lagi diperlakukan sebagai operator pos ataupun *express delivery*, melainkan sebagai sektor layanan urban *point-to-point* berbasis teknologi yang memiliki karakteristik operasional dan profil risikonya sendiri.

Meski demikian, pendekatan formal ini masih memiliki kelemahan. Untuk memenuhi kebutuhan operasional, banyak perusahaan PBP tetap bergantung pada izin usaha "jasa pengiriman ekspres," yang mewajibkan mereka mengelola pusat sortir, gudang, lokasi operasional, serta menyediakan layanan pengiriman antar-kota atau antar-provinsi, kewajiban yang tidak sejalan dengan model bisnis PBP yang berfokus pada pengiriman jarak dekat dalam kota.

Akan tetapi, pemerintah Tiongkok menyadari beratnya kewajiban ini. Oleh karena itu, perusahaan pemegang izin "jasa pengiriman ekspres" yang juga menyediakan layanan PBP diberikan insentif, seperti kredit pajak, untuk mengimbangi beban administratif dan

³⁸ ResearchGate, "Internet Plus in China," Mei 2016, <https://tinyurl.com/52czwdp8>

mendorong inovasi. Kebijakan ini dianggap perlu karena PBP memiliki efek *multiplier* yang besar dalam ekonomi perkotaan Tiongkok, sehingga layak mendapat dukungan khusus.³⁹

5.2. Singapura

Tata kelola jasa pelayanan logistik di Singapura sering dipandang sebagai salah satu model yang paling ramah bagi layanan PBP karena pelaku usahanya tidak diwajibkan memiliki lisensi sektoral khusus. Untuk beroperasi sebagai penyedia jasa PBP, perusahaan hanya perlu mendaftarkan sebagai “bisnis umum” di bawah kode kegiatan usaha umum. Jasa pengiriman termasuk di bawah *Business Registration Act (Cap. 32)* dan *Companies Act (Cap. 50)*, kerangka hukum yang digunakan untuk bisnis umum.⁴⁰ Pendekatan ini memang memudahkan pelaku baru masuk ke pasar: tidak ada proses pra-persetujuan, tidak ada izin teknis, dan tidak ada pemeriksaan kepatutan dan kelayakan.

Pendekatan yang longgar ini tidak muncul dengan sendirinya. Sebelum PBP berkembang, pelaku usaha di Singapura yang ingin menyediakan layanan pengiriman *same-day* umumnya harus mengandalkan perjanjian bisnis yang ketat dengan penyedia jasa pengiriman konvensional, yang mensyaratkan volume minimum, struktur harga berbasis skala, serta komitmen jangka panjang. Masuknya PBP kemudian secara signifikan memperluas akses pelaku usaha, terutama UKM, terhadap layanan pengiriman cepat tanpa ketergantungan pada kontrak eksklusif atau kapasitas pengelolaan logistik.

Dalam konteks tersebut, kehati-hatian otoritas Singapura untuk tidak serta merta meregulasi PBP sebagai sebuah sektor khusus dapat dipahami sebagai pilihan kebijakan yang bertujuan menjaga keterjangkauan dan fleksibilitas akses layanan pengiriman bagi pelaku usaha. Dengan tidak mengklasifikasikan PBP sebagai kategori jasa strategis yang memerlukan perizinan tersendiri, pemerintah menghindari risiko peningkatan biaya kepatuhan yang berpotensi menghambat pemanfaatan layanan pengiriman oleh bisnis lokal.

Namun demikian, pendekatan klasifikasi yang sangat umum terhadap PBP juga mencerminkan terbatasnya dukungan kebijakan jangka panjang terhadap pengembangan sektor PBP itu sendiri. Menyusul kerangka tata kelola PBP yang tidak diperlakukan sebagai kategori layanan tersendiri, tidak tersedia kerangka regulasi yang secara aktif mendorong penguatan industri, perlindungan pelaku usaha, atau pembinaan ekosistem PBP. Dengan demikian, Singapura dapat dikatakan sebagai lingkungan yang sangat ramah untuk masuk pasar, tetapi relatif netral, bahkan pasif, dalam membangun fondasi kebijakan jangka panjang bagi pertumbuhan industri PBP.

Model ini muncul di Singapura terutama sebagai hasil dari kombinasi tingginya permintaan pengiriman *e-commerce*, serta kebutuhan pelaku usaha akan layanan *same-day delivery* yang fleksibel, serta pilihan kebijakan untuk menjaga hambatan masuk tetap rendah.

³⁹ People's daily “Instant delivery industry thrives in China” 2025 <https://tinyurl.com/mr47u5kw>

⁴⁰ ASEAN “Singapore inventory of domestic rules and regulations relevant to logistics and transport,” Mei 2023, <https://tinyurl.com/rudwvevy>

Jika model seperti ini diterapkan langsung di Indonesia, konsekuensinya cukup besar. Di Indonesia, platform PBP saat ini memperoleh manfaat nyata dari status “penyelenggara pos,” termasuk perlakuan PPN tertentu dan insentif fiskal lainnya yang tidak tersedia bagi usaha komersial biasa. Di lain sisi, pemberlakuan khusus ini memiliki peran penting dalam konteks Indonesia karena jasa PBP memiliki peran strategis di lanskap pengiriman Indonesia.

Dengan demikian, meskipun model regulasi berbasis pendaftaran umum di Singapura memberikan kejelasan dan kemudahan untuk memasuki pasar, menirunya secara langsung di Indonesia dapat justru berpotensi menghilangkan insentif penting yang selama ini menopang ekosistem PBP. Kesederhanaan regulasi yang efektif di Singapura tidak dapat diterapkan begitu saja tanpa merancang mekanisme pengganti yang mampu mempertahankan manfaat ekonomi yang saat ini dinikmati penyedia PBP di Indonesia.

Contoh Singapura menunjukkan bahwa kekosongan kerangka regulasi khusus baru efektif dalam konteks negara kecil dengan wilayah padat, jaringan logistik yang sederhana, dan kebutuhan urban yang relatif tidak kompleks, ketika PBP tidak memiliki dampak strategis yang besar terhadap perekonomian nasional. Dalam lingkungan seperti itu, pendaftaran umum sudah memadai dan insentif sektoral tidak menjadi kebutuhan mendesak. Kekosongan atau kelonggaran regulasi mungkin cocok untuk negara kecil, tetapi bukan untuk Indonesia yang memiliki kebutuhan logistik lebih kompleks dan dampak *multiplier* PBP yang jauh lebih besar.

5.3. Thailand

Di Thailand, jasa ODDS atau *point-to-point delivery* diperlakukan terutama sebagai kegiatan transportasi, bukan sebagai jasa pos. Regulasi berfokus pada penggunaan kendaraan, atau jasa angkut dalam leksikon sektor logistik Indonesia. Fokus terhadap kendaraan ini berarti kendaraan yang dipakai untuk pengantaran barang pada prinsipnya harus terdaftar sebagai kendaraan komersial, bukan kendaraan pribadi. Otoritas utama yang mengawasi adalah *Department of Land Transport* (DLT), ekuivalen Kementerian Perhubungan Indonesia dengan keterlibatan regulator lain seperti *Electronic Transactions Development Agency* (ETDA) untuk platform digital.⁴¹

Pendekatan ini mencerminkan cara pandang pemerintah Thailand yang menempatkan jasa PBP sebagai perpanjangan dari layanan transportasi darat, bukan sebagai bagian dari rezim jasa pos. Dalam kerangka peraturan tersebut, pengawasan negara diarahkan pada aspek keselamatan, ketertiban lalu lintas, dan kepastian hukum penggunaan kendaraan di ruang publik, sehingga kepatuhan terhadap aturan kendaraan dan pengemudi menjadi fokus utama regulasi. Pendekatan tersebut juga berkaitan dengan kondisi sebelum PBP berkembang, ketika pengiriman jarak pendek maupun antarkota dalam praktiknya banyak dilayani oleh kurir informal.

Masuknya PBP berbasis platform kemudian mempercepat proses formalisasi jasa kurir, dengan adopsi mekanisme pencatatan transaksi dan pelacakan yang disediakan oleh

⁴¹ Thailand Development Research Institute (TDRI) “Old laws a brake on express delivery,” <https://tinyurl.com/4ppjhhjc>

penyelenggara platform. Akan tetapi, entitas pelaku PBP sektor logistik Thailand dimasukkan ke dalam payung peraturan jasa transportasi, sehingga mereka diawasi oleh otoritas perhubungan dan wajib mengikuti ketentuan mengenai kendaraan komersial sebagai sarana logistik, mengingat penyedia jasa transportasi di Thailand tidak boleh menggunakan kendaraan pribadi.⁴²

Di sisi lain, jasa pos dalam pengertian hukum dan pelayanan universal di Thailand tetap berpusat pada operator pos nasional, yaitu Thailand Post. Fungsi-fungsi inti jasa pos, terutama yang berkaitan dengan kewajiban pelayanan universal, tidak dirancang sebagai rezim yang terbuka bagi pelaku swasta. Perusahaan swasta yang bergerak di bidang pengiriman dan kurir memang beroperasi secara luas, namun mereka pada umumnya tidak diposisikan sebagai penyelenggara jasa pos, melainkan sebagai penyedia jasa logistik atau angkutan barang yang tunduk pada kerangka regulasi transportasi dan perdagangan.

Kombinasi antara pendekatan *transport-centric* terhadap PBP dan sifat *state-centric* dari rezim jasa pos tersebut menjelaskan mengapa biaya dan hambatan masuk jasa PBP di Thailand relatif lebih tinggi. Model ini menciptakan pasar yang lebih terkonsolidasi dan terkontrol, dengan tingkat kepastian regulasi yang tinggi bagi operator yang mampu memenuhi standar, tetapi dengan ruang inovasi dan fleksibilitas yang lebih sempit dibandingkan negara-negara yang mengadopsi pendekatan *postal-centric* atau *platform-centric*.

5.4. Vietnam

Tata kelola jasa PBP di Vietnam bersifat lebih dekat dengan Indonesia, menyusul pengaturan PBP yang mengambil bagian dalam kerangka jasa pos yang diatur oleh Kementerian Informasi dan Komunikasi Vietnam. Pendekatan Vietnam bersifat relatif longgar dibanding negara bandingan lain, khususnya negara-negara selain Singapura yang memperlakukan jasa PBP sebagai bisnis umum. Vietnam tidak mengenakan kewajiban memiliki gudang atau fasilitas sortir bagi penyelenggara pos swasta, termasuk PBP.

Pendekatan tersebut juga mencerminkan bahwa sektor jasa pos bukan merupakan prioritas kebijakan utama bagi Vietnam yang dapat diamati dari sikap fiskal yang netral terhadap jasa pos secara keseluruhan. Pada sektor pos, pemerintah Vietnam tidak memberikan insentif pajak maupun subsidi operasional bagi penyelenggara pos, terlepas dari kepemilikan perusahaan dari swasta atau negara maupun jarak pengiriman.

Sebelum berkembangnya layanan PBP berbasis platform, aktivitas kurir di Vietnam umumnya tidak dipandang sebagai pilihan pekerjaan yang layak dan berkelanjutan secara ekonomi, sehingga pasokan tenaga kurir relatif terbatas. Kondisi ini berkontribusi pada tingginya biaya jasa pengiriman karena keterbatasan pasokan tenaga kerja tidak diimbangi oleh mekanisme

⁴² Thailand Development Research Institute (TDRI) "Old laws a brake on express delivery," <https://tinyurl.com/4ppjjhjc>

efisiensi operasional yang memadai. Meski demikian, pasca masuk dan berkembangnya PBP di Vietnam upah kurir mampu bertumbuh sekitar 5-10 persen tiap tahun.⁴³

Implikasi dari pendekatan fiskal netral tersebut adalah biaya jasa pos konvensional di Vietnam cenderung relatif tinggi di Asia Tenggara, terutama karena negara-negara Asia Tenggara lain lebih cenderung memberikan dukungan fiskal di sektor logistik. Pada saat yang sama, untuk jasa PBP dan *express delivery*, ketiadaan insentif fiskal turut berkontribusi pada minimnya margin usaha, terutama karena layanan PBP di Vietnam menghadapi persaingan harga yang ketat.

Lanskap ini berdampak pada besarnya jumlah pelaku dan merek PBP di Vietnam. Di segmen pelaku domestik, pasar PBP Vietnam diisi oleh sejumlah pemain lokal yang memiliki skala dan jaringan luas, seperti Ahamove, Giao Hàng Nhanh (GHN), Giao Hàng Tiết Kiệm (GHTK), serta Viettel Post. Sementara itu, pasar Vietnam juga menjadi tujuan ekspansi bagi penyedia PBP dan logistik regional maupun internasional. Layanan seperti GrabExpress beroperasi sebagai bagian dari ekosistem *platform ride-hailing*, sedangkan Shopee Express dan Lazada Logistics berfungsi sebagai tulang punggung logistik bagi platform *e-commerce* besar. Selain itu, J&T Express hadir sebagai pemain lintas negara dengan jaringan regional yang agresif.

5.5. Filipina

Tata kelola jasa PBP di Filipina berbeda secara fundamental dibandingkan Thailand, Vietnam dan Indonesia, karena tidak ditempatkan secara tegas dalam rezim sektor khusus. Pada praktiknya, PBP di Filipina diperlakukan sebagai bisnis swasta umum, mirip lanskap Singapura, sehingga tidak memerlukan lisensi pos nasional maupun perlakuan sebagai angkutan umum sebagaimana yang terjadi di Thailand. Lebih dari itu, apabila jasa PBP akan diklasifikasikan sebagai angkutan umum *franchise*, perlu ada registrasi juga pada *Franchising and Regulatory Board* (LTFRB).

Dari sisi kelembagaan usaha, penyelenggara PBP di Filipina beroperasi berdasarkan izin usaha umum dari *Department of Trade and Industry* (DTI) atau *Securities and Exchange Commission* (SEC), serta kewajiban perpajakan kepada *Bureau of Internal Revenue* (BIR). Hal ini sejalan dengan kerangka hukum bisnis di Filipina yang mensyaratkan pendaftaran dan pembentukan badan usaha di bawah *Revised Corporation Code* (Republic Act No. 11232) jika beroperasi sebagai korporasi atau entitas hukum tertentu, di mana SEC dapat menerbitkan izin usaha setelah pemenuhan semua persyaratan dalam kode tersebut dan peraturan terkait lainnya.⁴⁴

Para penyelenggara PBP tersebut tidak dikenakan kewajiban untuk memiliki gudang, fasilitas sortir, maupun infrastruktur pos tertentu. Namun demikian, karena tidak adanya mekanisme perizinan yang terpusat, operator PBP harus berhadapan dengan izin dan persyaratan pemerintah daerah (*local government units*/LGU) yang beragam, terutama terkait perizinan usaha dan pungutan lokal.

⁴³ Everbest.vn "Optimizing Last-Mile Delivery in Vietnam: Strategies for Speed and Cost Efficiency," <https://tinyurl.com/aeh8jv6p>

⁴⁴ LawPhil "Republic Act No. 11232" <https://tinyurl.com/2u2v8fu5>

Secara administratif, Filipina muncul sebagai model tata kelola yang paling terfragmentasi, sehingga Filipina memiliki reputasi sebagai negara dengan penetrasi jasa PBP yang relatif rendah. Hal ini juga berarti bahwa biaya kepatuhan meningkat seiring dengan skala geografis operasi, karena tiap daerah memerlukan izin usaha, registrasi, dan kepatuhan administratif tersendiri dari pemerintah daerah.⁴⁵

Di lain sisi, masuknya PBP berbasis platform ke pasar Filipina membawa dampak modernisasi yang signifikan terhadap sektor layanan logistik secara keseluruhan. Sebelum PBP berkembang, mekanisme pelacakan logistik di Filipina masih sangat terbatas, umumnya bergantung pada pencatatan manual, konfirmasi melalui panggilan telepon, serta sistem *proof of delivery* yang tidak terintegrasi dan sulit ditelusuri. Kondisi ini membatasi visibilitas pengiriman bagi pelaku usaha dan konsumen, serta menyulitkan pengelolaan risiko kehilangan atau keterlambatan barang.

Masuknya PBP mendorong adopsi sistem pelacakan digital, notifikasi *real-time*, dan integrasi aplikasi yang kemudian menjadi standar ekspektasi pasar, tidak hanya bagi layanan PBP tetapi juga bagi penyedia kurir dan logistik konvensional. Dengan demikian, meskipun tata kelola PBP di Filipina relatif terfragmentasi dan tidak terpusat, kehadiran PBP tetap berperan sebagai katalis peningkatan transparansi, akuntabilitas, dan efisiensi operasional dalam sektor pengiriman barang secara lebih luas.

Tabel 4. Ringkasan kajian perbandingan

1.	Indikator	Bagaimana negara lain mendefinisikan layanan PBP secara hukum?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Penyelenggara Pos	Jasa pengiriman ekspres	Jasa Kurir*	Penyedia jasa angkut barang	Jasa pengiriman ekspres	Bisnis umum
	*)Keterangan	Inventaris regulasi logistik Singapura mencantumkan jasa kurir di bawah <i>Business Registration Act</i> (Cap. 32) dan <i>Companies Act</i> (Cap. 50) yang merupakan kerangka regulasi untuk bisnis umum.				
2.	Indikator	Siapa lembaga pemerintah yang mengatur jasa PBP?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Kementerian komunikasi dan digital	<i>State Post Bureau of China</i> (国家邮政局)	<i>Land Transport Authority</i> (LTA)*	<i>Department of Land Transport</i> (DLT) dan <i>Electronic Transactions Development Agency</i> (ETDA)	<i>Ministry of Information and Communications</i> (MIC)	<i>Land Transportation Office</i> (LTO)*
	*)Keterangan	LTA dan LTO hanya mengurus registrasi kendaraan untuk penggunaan komersial.				

⁴⁵ Fast “Last-Mile Delivery in the Philippines – Challenges and Opportunities” Agu. 5, 2024 <https://tinyurl.com/2u9p6b9s>

3.	Indikator	Apa peraturan yang mengayomi sektor PBP di negara tersebut?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Peraturan Menteri Peraturan Kementerian Informasi dan Digital 8/2025	Hukum Nasional (ekuivalen Peraturan Pemerintah) <i>Postal Law of the People's Republic of China (2015 revision)</i>	Aksi Parlemen (ekuivalen UU) <i>Business Registration Act (Cap. 32) dan Companies Act (Cap. 50)</i>	Aksi Parlemen (ekuivalen UU) <i>Land Transport Act B.E. 2522</i>	Undang-Undang <i>Law on Post (2010)</i>	Kode Bisnis (ekuivalen UU) <i>Corporation Code of the Philippines (Revised Corporation Code - RA 11232)</i>
*)Keterangan						
4.	Indikator	Apakah platform PBP diperlakukan sebagai operator logistik atau sebagai platform digital?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Operator logistik	Platform digital*	Bisnis umum	Operator logistik	Operator logistik	Bisnis umum
*)Keterangan	PBP di Tiongkok dioperasikan oleh anak perusahaan dari perusahaan berlisensi teknologi, dan anak-anak perusahaan ini memegang izin sebagai operator logistik dengan izin usaha jasa pengiriman ekspres.					
5.	Indikator	Apakah layanan PBP memiliki klasifikasi usahanya sendiri?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
*)Keterangan	-					
6.	Indikator	Apakah layanan jasa PBP dibolehkan menggunakan kendaraan milik pribadi?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Ya	Ya	Ya*	Tidak	Ya	Ya*
*)Keterangan	Di Filipina dan Singapura kendaraan yang digunakan untuk jasa PBP perlu dilaporkan dan disertifikasi ke LTA dan LTO.					
7.	Indikator	Apakah layanan PBP diwajibkan memiliki aset tertentu (misalnya gudang, pusat sortir, armada)?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Ya*	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
*)Keterangan	Setelah PM Komdigi No. 8/2025 efektif secara penuh					
8.	Indikator	Apakah layanan PBP mendapat insentif atau potongan pajak?				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	Ya	Ya	Tidak	Tidak	Tidak	Tidak
*)Keterangan	-					
9.	Indikator	Dampak paling besar sektor PBP terhadap lanskap sektor pengiriman negara				
	Indonesia	Tiongkok	Singapura	Thailand	Vietnam	Filipina
	PBP menjadikan pengiriman instan sebagai layanan umum bagi UMKM	Integrasi jasa <i>e-commerce</i> dengan platform PBP*	Memperkenalkan akses instan tanpa kontrak ke jasa pengiriman profesional	Formalisasi jasa angkutan barang jarak dekat di kawasan perkotaan	Normalisasi jasa kurir sebagai mata pencaharian yang dapat diandalkan	Modernisasi sistem pelacakan seluruh sektor pengiriman

dan individu dalam skala besar					
*)Keterangan	Tiongkok merupakan salah satu contoh negara dengan sektor <i>e-commerce</i> jauh mendahului munculnya jasa PBP.				

6. Analisis potensi efek kebijakan

Bagian ini menjelaskan analisis data primer yang didapatkan dari kegiatan pengumpulan data dalam bentuk wawancara mendalam dan diskusi kelompok terarah atau *focus group discussions* (FGD) dengan para pemangku kepentingan yang relevan (informasi lengkap terdapat pada bagian akhir penelitian ini). Data primer tersebut dikombinasikan dengan temuan yang telah dipaparkan di bagian sebelumnya sehingga mencerminkan kondisi empiris dan pandangan langsung dari para pihak-pihak yang terdampak oleh tata kelola PBP, khususnya PM Komdigi No. 8/2025. Susunan penjelasan dalam bagian ini disusun mulai dari tingkat makro, yakni tingkat ekonomi dan regulator, hingga tingkat yang paling kecil, yakni konsumen akhir.

6.1. Potensi efek kepada ekonomi

Keterangan Direktur Pos dan Penyiaran, Kementerian Komdigi, yang menyatakan bahwa PM Komdigi No. 8/2025 dirancang untuk mengatur layanan pos konvensional, bukan layanan PBP mengungkapkan bahwa hingga saat ini belum tersedia kerangka regulasi yang terpisah dan secara spesifik mengakomodasi karakteristik PBP. Kondisi ini menempatkan penyelenggara PBP pada posisi regulasi yang ambigu yang menghadapkan mereka pada empat kemungkinan skenario utama.

Skenario pertama adalah penyesuaian pelaku PBP agar memenuhi ketentuan layanan pos konvensional dalam PM Komdigi No. 8/2025, termasuk definisi jangkauan pengantaran jarak jauh dan kewajiban pada urusan pergudangan serta infrastruktur distribusi. Perubahan operasional ini berpotensi mengubah struktur biaya, model layanan, dan tingkat efisiensi PBP, sehingga memengaruhi kontribusinya terhadap perekonomian nasional.

Skenario kedua adalah hilangnya izin pos bagi penyedia layanan PBP. Dalam skenario ini, terjadi masa transisi yang menciptakan jeda regulasi akibat reklasifikasi kegiatan PBP ke rezim lain yang belum sepenuhnya siap secara perizinan dan pengawasan. Selama periode tersebut, penyedia PBP menghadapi ketidakpastian hukum yang menempatkan operasional harian dalam posisi berisiko, sementara penghentian layanan hampir tidak memungkinkan karena sifat bisnis yang sangat likuid dan perannya yang krusial bagi pelaku UMKM dan konsumen akhir. Ketidakjelasan ini juga akan berdampak pada aspek kepatuhan dan pelaporan pendapatan kepada pemerintah, serta meningkatkan persepsi risiko di mata investor, yang pada akhirnya dapat mempersempit akses pembiayaan dan menghambat ekspansi usaha.

Skenario ketiga adalah peralihan PBP ke rezim Perdagangan Melalui Sistem Elektronik (PMSE) yang menjadi kewenangan Kementerian Perdagangan. Pada satu sisi, skenario ini memberikan kejelasan administratif karena layanan PBP juga berbasis aplikasi digital sebagaimana platform digital perdagangan. Namun pada sisi lain, rezim pengaturan PMSE dirancang untuk mengatur fasilitasi transaksi perdagangan elektronik, sehingga penerapannya pada PBP berisiko

menimbulkan ketidaksesuaian, khususnya terkait kewajiban penguasaan dan penyimpanan data transaksi perdagangan yang secara faktual berada di luar fungsi dan kontrol PBP sebagai penyedia jasa pengantaran barang.

Skenario keempat adalah peralihan PBP ke rezim perizinan dan pengawasan di luar sektor pos, seperti rezim transportasi, yang pada satu sisi memberikan kejelasan status usaha, namun pada sisi lain membawa perubahan yang signifikan terhadap struktur operasional PBP. Dalam kerangka ini, Kementerian Perhubungan memang memiliki berbagai kebijakan sektoral, seperti penetapan tarif per kilometer sebagaimana yang menjadi paradigma tata kelola transportasi daring. Akan tetapi, pengaturan tersebut tetap harus beradaptasi dengan tata kelola logistik yang memiliki standar berbeda dengan yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan.

Dengan mempertimbangkan keempat skenario tersebut, bagian ini menelaah implikasi ekonomi makro dari masing-masing jalur kebijakan terhadap penciptaan nilai tambah, penyerapan tenaga kerja, dan perkembangan ekonomi digital serta logistik Indonesia.

6.1.1. Skenario konvergensi operasional ke layanan pos konvensional

Jasa pemrosesan dan pergudangan sebenarnya tidak relevan bagi operasional jasa PBP. Kewajiban ini berdampak langsung pada peningkatan biaya tetap (*fixed costs*) yang secara struktural mengubah karakter bisnis PBP dari model ringan aset (*asset-light*) menjadi model yang lebih padat modal (*asset-heavy*). Dalam struktur pasar logistik yang tidak sepenuhnya kompetitif, perusahaan merespons kenaikan biaya tersebut dengan menyesuaikan harga layanan untuk menjaga profitabilitas, sehingga akan ada potensi terjadinya peningkatan proporsi biaya yang dibebankan pada konsumen (*cost pass-through*).

Ketika regulasi tidak meningkatkan atribut layanan yang dihargai konsumen, kemampuan bayar konsumen (*willingness to pay*) tidak akan meningkat seiring dengan kenaikan harga. Oleh karena itu, konsumen berpotensi mengurangi kuantitas konsumsi yang kemudian mengurangi *consumer surplus*, sehingga pada akhirnya berpotensi menurunkan kesejahteraan masyarakat secara umum.

Dalam kondisi tersebut, penyedia layanan PBP pada dasarnya hanya memiliki beberapa jalur penyesuaian strategis untuk meminimalkan beban biaya tambahan dari kewajiban infrastruktur baru. Opsi pertama adalah dengan memperluas model bisnis dengan menambahkan segmen layanan pos konvensional, sehingga investasi pada fasilitas pergudangan, pemrosesan, dan distribusi dapat dimanfaatkan secara produktif. Namun, langkah ini menuntut perubahan mendasar pada fokus usaha dan kapasitas operasional.

Opsi kedua adalah melakukan konsolidasi dengan pelaku usaha lain, baik melalui kemitraan strategis maupun merger dan akuisisi, dalam rangka mencapai skala ekonomi dan berbagi beban investasi infrastruktur. Meski secara teoritis dapat menurunkan biaya rata-rata, jalur ini bersifat sangat tidak pasti, dan menemukan mitra yang sesuai bukan hal yang mudah. Konsolidasi yang dipicu oleh tekanan regulasi, alih-alih oleh efisiensi pasar, berisiko menghasilkan struktur pasar yang lebih terkonsentrasi dan kurang kompetitif.

Dalam jangka panjang, kondisi ini dapat mengurangi fleksibilitas industri PBP, menekan inovasi, dan pada akhirnya melemahkan kontribusi PBP terhadap efisiensi logistik, dan ekonomi digital secara makro.

6.1.2. Skenario penyedia layanan PBP kehilangan perizinan pos

Setelah PM Komdigi No. 8/2025 diimplementasikan, akan muncul masa transisi ketika layanan PBP berpotensi kehilangan status perizinan sebagai penyelenggara jasa pos. Hal ini terjadi karena kegiatan inti PBP, yang sebelumnya diklasifikasikan sebagai layanan pos, direklasifikasikan ke dalam rezim lain (misalnya transportasi atau logistik berbasis aplikasi), sementara penyesuaian perizinan, norma usaha, dan mekanisme pengawasan di rezim baru tersebut belum sepenuhnya siap atau sinkron. Akibatnya, timbul jeda regulasi (*regulatory gap*) ketika pelaku usaha tidak lagi memenuhi kriteria izin lama, tetapi juga belum dapat memperoleh atau mengoperasikan izin baru secara efektif.

Selama periode ini, jasa PBP menghadapi ketidakpastian hukum yang secara langsung menempatkan operasional harian mereka dalam posisi berisiko. Di satu sisi, perusahaan secara rasional akan berupaya segera menyesuaikan diri dan mengurus perizinan baru sesuai rezim yang ditetapkan. Namun di sisi lain, menghentikan atau menangguhkan operasional selama masa transisi menjadi sangat sulit dilakukan, mengingat layanan PBP bersifat sangat likuid dan bergantung pada arus kas harian yang kontinu. Jasa PBP juga memainkan peran kritis bagi mitra *merchant* dan pelaku UMKM, sehingga penghentian sementara berpotensi mengganggu ekosistem ekonomi digital yang sangat luas.

Konsekuensi lanjutan dari kondisi ini adalah munculnya risiko kepatuhan dalam aspek pelaporan dan administrasi kepada pemerintah. Pendapatan yang dihasilkan selama masa jeda regulasi berpotensi menghadapi ketidakjelasan klasifikasi, baik dari sisi jenis usaha, rezim pajak, maupun kewajiban pelaporan sektoral, yang dapat memicu perbedaan penafsiran antara pelaku usaha dan otoritas. Dalam situasi ekstrem, hal ini dapat menimbulkan risiko sanksi administratif, meskipun kegiatan usaha secara ekonomi tetap berjalan normal dan dibutuhkan oleh masyarakat.

Situasi ini secara alami akan menimbulkan keresahan di kalangan investor, baik investor eksisting maupun calon investor baru. Dengan kata lain, ketidakjelasan status perizinan selama periode operasional akan dipersepsikan sebagai risiko investasi. Tidak banyak investor yang bersedia membiayai atau mempertahankan pendanaan pada entitas usaha yang secara *de facto* beroperasi, atau pernah beroperasi, dalam kondisi abu-abu secara regulasi, karena risiko koreksi kebijakan di kemudian hari dapat berimplikasi langsung pada keberlanjutan usaha. Dalam jangka pendek, kondisi ini dapat mempersempit akses pembiayaan; sementara dalam jangka menengah, dapat menghambat ekspansi perusahaan.

6.1.3. Skenario peralihan operasional PBP ke rezim pengaturan Kementerian Perdagangan

Dalam skenario pengalihan pengelolaan layanan PBP ke dalam rezim Kementerian Perdagangan, pengelolaan layanan PBP secara konseptual akan ditempatkan paling dekat dengan ekosistem Perdagangan Melalui Sistem Elektronik (PMSE), dengan konsekuensi bahwa

penyelenggaranya dapat dikategorikan sebagai Penyelenggara PMSE (PPMSE). Penempatan ini secara konseptual bertumpu pada fakta bahwa layanan PBP dioperasikan melalui aplikasi digital dan terintegrasi dengan sistem pembayaran elektronik, meskipun fungsi utamanya tetap berada pada pengantaran barang secara fisik setelah transaksi perdagangan terjadi.

Dalam rezim ini, kerangka regulasi yang paling relevan adalah PP No. 80/2019 tentang PMSE, beserta peraturan turunannya. Namun demikian, secara normatif PP 80/2019 dirancang untuk mengatur pelaku usaha yang memfasilitasi transaksi perdagangan melalui sistem elektronik, bukan untuk mengatur jasa pengantaran atau distribusi fisik barang.

Sistem pembayaran elektronik dalam platform penyedia layanan PBP tidak dapat secara normatif dijadikan dasar untuk mengklasifikasikan PBP sebagai bagian dari PMSE karena sistem pembayaran diatur dalam rezim hukum tersendiri dan berfungsi sebagai sarana penyelesaian kewajiban pembayaran atas suatu jasa, bukan sebagai fasilitasi transaksi perdagangan. Dalam konteks PBP, pembayaran yang dilakukan melalui instrumen pembayaran elektronik tersebut merupakan pembayaran atas jasa pengantaran barang, bukan pembayaran atas objek perdagangan antara penjual dan pembeli sebagaimana dimaksud dalam PP No. 80/2019. Dengan demikian, integrasi metode pembayaran elektronik tidak mengubah karakter hukum PBP sebagai penyedia jasa pengantaran barang dan tidak memenuhi unsur utama PMSE.

Secara khusus, rezim PMSE memuat kewajiban penyimpanan data dan informasi perdagangan yang diatur secara eksplisit dalam PP No. 80/2019 tentang PMSE Pasal 25. Ketentuan tersebut mewajibkan PPMSE untuk menyimpan data dan informasi PMSE, sebagai bagian dari mekanisme pengawasan dan perlindungan konsumen dalam aktivitas perdagangan. Apabila layanan PBP sepenuhnya ditempatkan di bawah rezim ini, maka PBP secara normatif akan diperlakukan sebagai pelaku perdagangan yang wajib menguasai, memproses, dan menyimpan data transaksi perdagangan elektronik.

Kewajiban penyimpanan data sebagaimana dimaksud dalam PP No. 80/2019 Pasal 25 berpotensi menimbulkan ketidaksesuaian normatif dan operasional. Pada praktiknya, PBP tidak memiliki akses dan penguasaan atas data transaksi perdagangan antara penjual dan pembeli karena itu berada di luar fungsi dan kontrol bisnisnya sebagai penyedia jasa pengantaran. Lebih lanjut, ketidakmampuan untuk memenuhi kewajiban Pasal 25 tersebut berpotensi menempatkan PBP dalam posisi *non-compliance* struktural, bukan karena adanya pelanggaran hukum secara sengaja, melainkan akibat ketidaktepatan rezim hukum yang diterapkan terhadap karakteristik layanan PBP. Dengan demikian, pengalihan PBP ke rezim PPMSE bukan sekadar perubahan administratif, tetapi berisiko memicu perubahan fundamental terhadap kewajiban hukum yang melekat pada model bisnis PBP.

6.1.4. Skenario peralihan operasional PBP ke rezim Kementerian Perhubungan

Dalam skenario pengalihan ke rezim pengelolaan layanan PBP ke Kementerian Perhubungan, pengelolaan layanan PBP secara konseptual akan ditempatkan paling dekat dengan angkutan barang darat, mengingat fungsi utamanya adalah pengangkutan barang dari pengirim di titik A ke penerima di titik B. Dengan demikian, kerangka regulasi yang paling relevan adalah PM

Perhubungan No. 60/2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang dengan Kendaraan Bermotor di Jalan, yang tetap memerlukan beberapa penyesuaian jika hendak menyentuh urusan pengantaran barang yang menjadi layanan PBP.

Dalam rezim ini, PBP tidak lagi diposisikan sebagai bagian dari layanan pos, melainkan sebagai bagian dari sektor transportasi. Konsekuensinya, standar operasional, dan pengawasan akan mengikuti logika angkutan barang, termasuk ketentuan mengenai penyelenggara angkutan, serta prinsip penetapan tarif yang perlu disediakan oleh regulator.

Karakteristik utama PBP, yakni dominannya menggunakan sepeda motor sebagai moda angkut, membawa implikasi beban pembuatan regulasi tambahan. Untuk segmen ini, ketentuan PM Perhubungan No. 12/2019 tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan untuk Kepentingan Masyarakat menjadi relevan. Regulasi ini mengakui penggunaan sepeda motor untuk kepentingan layanan kepada masyarakat, termasuk pengantaran berbasis aplikasi.

Secara khusus, rezim sepeda motor berbasis aplikasi memiliki pengaturan tarif yang secara eksplisit diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan (KMP) No. 348/2019 yang selanjutnya dicabut dengan KMP No. 564/2022 tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat Yang Dilakukan Dengan Aplikasi. Dalam keputusan tersebut, pemerintah menetapkan batas bawah dan batas atas tarif per kilometer serta tarif minimum berdasarkan zonasi wilayah. Berdasarkan struktur tarif yang berlaku saat ini, batas atas harga yang ditetapkan dalam rezim sepeda motor berbasis aplikasi berada di bawah harga pasar.

Dengan demikian, pengalihan PBP ke rezim transportasi bukan sekadar perubahan administratif, tetapi juga berisiko memicu perubahan fundamental dalam mekanisme penetapan harga. Rezim transportasi yang relatif lebih kaku berpotensi menghambat inovasi yang selama ini menjadi sumber daya saing utama sektor PBP. Padahal, sektor ini tumbuh pesat justru karena fleksibilitas model bisnis dan operasionalnya; misalnya, praktik *batching* yang memungkinkan penggabungan beberapa pengiriman dalam satu perjalanan untuk menekan biaya dan meningkatkan efisiensi. Praktik ini sulit diakomodasi secara optimal dalam kerangka pengaturan yang kaku sebagaimana yang ada dalam rezim pengaturan transportasi.

Dalam skenario ini, pendapatan penyedia layanan PBP berpotensi akan tertekan dan profitabilitas perusahaan akan terdampak. Dalam konteks PBP, yang selalu mengalami fluktuasi besaran permintaan jasa, regulasi harga dapat membatasi potensi keuntungan di sisi atas tanpa mengurangi risiko kerugian di sisi bawah. Ketidakpastian ini akan berdampak negatif pada iklim investasi, mengingatkan investor membutuhkan kepastian atas prospek pengembalian dan kerangka regulasi yang stabil. Akibatnya, perusahaan akan cenderung menunda atau membatalkan investasi baru, yang pada akhirnya menurunkan minat investor dan mendorong terjadinya *underinvestment* pada subsektor layanan PBP.

6.2. Potensi efek kepada mitra platform PBP

Dinamika biaya logistik, khususnya biaya produksi dan transportasi, turut berpotensi berdampak langsung pada perekonomian digital secara umum. Tidak hanya penyedia layanan PBP, namun juga mitra yang terdiri dari kurir, pelaku usaha dari kalangan UMKM, maupun platform *e-commerce*.

Menurut Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, selain menghambat upaya digitalisasi, peraturan yang tidak efektif juga berpotensi menghilangkan manfaat ekonomi yang selama ini dinikmati oleh para mitra kurir.

Secara makro, kenaikan biaya logistik memiliki korelasi positif dengan kenaikan Indeks Harga Produsen (IHP). IHP mencerminkan peningkatan biaya bahan baku, energi, dan *input* produksi lainnya yang mempengaruhi biaya transportasi dan distribusi. Artinya, jika biaya logistik meningkat, IHP pun akan turut meningkat. Pergerakan biaya logistik dan IHP ini turut mencerminkan efek inflasi dalam rantai pasokan.⁴⁶

Kewajiban memiliki atau bekerja sama untuk memiliki gudang atau pusat sortir bagi layanan pos komersial, termasuk penyelenggara layanan PBP, juga berisiko meningkatkan biaya logistik. Risiko serupa dapat dipicu definisi layanan pos yang harus dapat menjangkau pengantaran antar pulau dan antar negara. Kenaikan biaya logistik berimplikasi pada kenaikan biaya *input* bisnis, transportasi, dan distribusi. Dampaknya akan dirasakan oleh seluruh entitas yang berada pada ekosistem ekonomi digital, termasuk platform penyedia layanan PBP, mitra seperti pelaku UMKM yang menjadi pelanggan layanan PBP untuk pengantaran barang, mitra kurir PBP yang melakukan pengantaran barang, maupun platform *e-commerce* yang bekerja sama dengan layanan PBP.

Situasi tersebut perlu disikapi secara serius mengingat platform PBP telah membantu digitalisasi sekaligus penguatan UMKM di Indonesia. Riset di tahun 2023 menemukan bahwa mitra UMKM dari platform PBP di sektor makanan dan minuman mencatat rerata peningkatan pendapatan sebesar 46,33 persen atau setara Rp 58 triliun per tahun. Adapun UMKM dari sektor lain mencatat rerata peningkatan pendapatan sebesar 23 persen atau setara Rp 24,57 triliun per tahun.⁴⁷

Porsi UMKM dari total mitra pemasok barang bagi platform PBP mencapai kisaran 60–80 persen. Sehingga, dirupsi dari kewajiban gudang dan pusat sortir, serta definisi jangkauan layanan pos yang harus mencapai pengantaran antar pulau dan antar negara, pada biaya layanan PBP tak pelak akan memperlambat pertumbuhan UMKM. Secara rinci, UMKM makanan dan minuman, termasuk pangan segar dan makanan beku, mencakup hingga 71,6 persen dari total mitra UMKM platform PBP pada 2023.⁴⁸

⁴⁶ Karina et. al., "Naskah Kebijakan: Tinjauan Strategis Logistik Darat di Indonesia," Tenggara Strategics, Centre for Strategic and International Studies Indonesia, Nov. 2024, Hal. 10.

⁴⁷ Sunitiyoso et al, "Research Report: Ride Hailing Industry 2023," Institut Teknik Bandung, Sep. 22, 2023. <https://tinyurl.com/bdhe87rc>

⁴⁸ Sunitiyoso et al, "Research Report: Ride Hailing Industry 2023," Institut Teknik Bandung, Sep. 22, 2023.

Dalam forum diskusi terarah, salah satu partisipan FGD dari asosiasi UMKM yakni Sekretaris Jenderal Sekumpulan Perempuan Bisa (SERABI) Yani Sardini mengakui bahwa layanan PBP berperan penting bagi UMKM makanan karena karakteristik produk mereka tidak memungkinkan untuk diantar melalui layanan pos konvensional. Layanan PBP menjadi jenis layanan logistik yang paling diandalkan untuk usaha UMKM makanan. Kenaikan biaya pengantaran, walaupun tidak tinggi, akan berdampak signifikan terhadap keberlanjutan usaha mereka.

Adapun dalam forum yang sama, idEA mengungkapkan bahwa pelaku UMKM di *e-commerce* mengandalkan pengiriman instan yang menjadikan layanan PBP sebagai instrumen penting guna menjaga kepercayaan konsumen mereka dengan adanya layanan pengantaran ekspres yang disediakan oleh platform PBP. Pelaku UMKM di *e-commerce* dengan model bisnis musiman, seperti penjual bingkisan *hampers*, juga membutuhkan fleksibilitas layanan pengantaran yang dapat menjawab lonjakan permintaan dalam periode singkat. PBP berperan sebagai infrastruktur utama digitalisasi pedagang, termasuk UMKM, serta menjaga rantai pasok UMKM saat pembatasan aktivitas di kala pandemi COVID-19.

Tidak hanya mitra UMKM yang memanfaatkan jasa PBP, mitra pengemudi juga mendapatkan manfaat tambahan sekaligus peluang pemasukan ekonomi dari jenis layanan ini. Pada 2023, sekitar 3,5 juta mitra pengemudi dari layanan transportasi daring turut menjadi kurir untuk jasa PBP di platform *super app*. Peluang pemasukan ekonomi tersebut tampak semakin signifikan dan bermakna mengingat banyak di antara mitra kurir tersebut yang sebelumnya tidak memiliki pekerjaan. Hal ini tampak dari 23,6 persen mitra pengemudi roda dua yang menganggur sebelum bergabung menjadi mitra platform PBP *super app*. Adapun mitra pengemudi mobil yang sebelumnya menganggur mencapai 22,4 persen.

Dengan turut bergabung di dalam rantai layanan PBP, menurut data Oxford Economics, mitra pengemudi sepeda motor mencatatkan rerata tambahan pendapatan dari Rp 1,43 juta per bulan menjadi Rp 4 juta per bulan; sementara mitra pengemudi mobil menerima rerata kenaikan pendapatan Rp 5,55 juta per bulan menjadi Rp 9,21 juta per bulan.⁴⁹

Tidak hanya itu, aktivitas mitra pengemudi platform PBP turut menyokong perekonomian digital. Mitra pengemudi layanan PBP diperkirakan berkontribusi Rp 44,4 triliun nilai tambahan bruto (GVA) terhadap PDB Indonesia di tahun 2023. Dari jumlah tersebut, sebanyak 59,68 persen merupakan kontribusi langsung, 32,21 persen adalah dampak yang ditimbulkan atau *induced impact* dari pengeluaran mitra pengemudi dan para pekerja yang terlibat di rantai pasokan layanan PBP, dan 8,11 persen merupakan kontribusi tidak langsung.⁵⁰

Rincian tersebut menunjukkan dampak ekonomi mitra pengemudi layanan PBP yang bersifat multiplikatif. Oleh karena itu, kebijakan yang berpotensi meningkatkan biaya operasional, seperti kewajiban penyediaan fasilitas pergudangan atau tempat sortir serta definisi jangkauan

⁴⁹ Sunitiyoso et al, "Research Report: Ride Hailing Industry 2023," Institut Teknik Bandung, Sep. 22, 2023.

⁵⁰ Sodhi dan Yong, "The Economic Impact of the On-demand Service Industry in Indonesia," Oxford Economics, Jan. 24, 2025, Hal. 17-18.

layanan pos yang harus meliputi pengantaran jarak jauh, berisiko melemahkan efek pengganda ekonomi yang selama ini dihasilkan oleh ekosistem PBP, khususnya mitra platform.

Dengan kata lain, tambahan biaya bagi penyelenggara layanan PBP untuk memenuhi kewajiban dari PM Komdigi No. 8/2025 atas aset fisik yang tidak diperlukan untuk kelangsungan usaha mereka dapat berdampak negatif bagi kelangsungan kerja para mitra pengemudi platform PBP. Kemitraan dengan platform PBP berperan sebagai bantalan bagi mitra pengemudi di tengah gejolak dalam pasar tenaga kerja. Dampak negatif dari kebijakan tersebut terhadap kinerja bisnis mitra UMKM platform PBP melalui potensi peningkatan biaya layanan PBP dapat mengurangi penerimaan mitra pengemudi yang secara langsung bergantung pada volume pesanan.

6.3. Potensi efek kepada pelaku UMKM & konsumen

Bagi konsumen jasa logistik, ketersediaan pilihan merupakan faktor yang paling krusial. Kebutuhan pengiriman tidak bersifat seragam, melainkan sangat dinamis dan ditentukan oleh situasi dan karakteristik masing-masing pengiriman. Dalam konteks ini, istilah “konsumen” tidak hanya merujuk pada pengguna akhir, tetapi juga mencakup *merchant* partner dan pelaku usaha, khususnya UMKM dan penjual daring, yang menjadikan jasa pengiriman sebagai bagian tak terpisahkan dari proses bisnis mereka.

Hadirnya layanan PBP juga memberikan kemudahan bagi konsumen yang memungkinkan proses pengantaran barang, termasuk yang terintegrasi dengan platform *e-commerce*, dalam waktu satu hari atau secara instan berbasis permintaan. Fleksibilitas tersebut memperluas opsi bagi konsumen yang memiliki kebutuhan dan preferensi yang beragam dan subjektif.⁵¹ Digitalisasi penjual makanan jadi dan pemasok bahan kebutuhan sehari-hari, termasuk UMKM, yang didukung beberapa platform PBP memperluas opsi yang dapat dipilih konsumen. Sehingga, proyeksi nilai transaksi konsumen pada platform PBP yang terintegrasi dengan transportasi daring mampu mencapai Rp 382,62 triliun pada tahun 2023. Pengantaran barang dan makanan mencakup sekitar Rp 207,61 triliun dari total nilai transaksi.⁵²

6.3.1. Efek kepada pelaku UMKM

Menurut Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, UMKM menjadi kalangan kunci pada ekosistem ekonomi digital Indonesia, yang ditaksir telah berkontribusi sebesar 60 persen terhadap PDB. Di sisi lain, menurut Deputy Bidang Usaha Kecil, Kementerian UMKM, PM Komdigi No. 8/2025, khususnya dalam konteks kewajiban penyediaan gudang dan pusat sortir kepada penyedia PBP, berpotensi meningkatkan biaya operasional, mengurangi fleksibilitas dan kecepatan layanan, serta mendorong kenaikan tarif yang berdampak langsung pada UMKM mikro dan kecil. Dalam skala lebih luas, beban infrastruktur fisik juga berisiko mengurangi cakupan layanan, terutama di wilayah dengan volume rendah, sehingga kebijakan

⁵¹ OECD, “OECD Competitive Neutrality Reviews: Small-Package Delivery Services in Indonesia,” 2021, Hal. 42-43.

⁵² Sunitiyoso et al, “Research Report: Ride Hailing Industry 2023,” Institut Teknik Bandung, Sep. 22, 2023.

yang tidak proporsional berpotensi menurunkan kualitas layanan PBP, melemahkan daya saing UMKM, dan menghambat inklusivitas ekonomi digital nasional.

Jasa pengiriman konvensional dan jasa PBP menawarkan proposisi nilai yang berbeda secara fundamental. Jasa pengiriman konvensional umumnya lebih ekonomis dan cocok untuk pengiriman jarak jauh dengan biaya yang terjangkau. Adapun jasa PBP menitikberatkan pada kecepatan dan fleksibilitas, dengan pengiriman langsung tanpa melalui proses konsolidasi, sortir, maupun distribusi berjenjang yang memakan waktu relatif lama.

Dalam konteks tersebut, PM Komdigi No. 8/2025 berisiko menggeser karakter operasional jasa PBP agar semakin menyerupai jasa pengiriman konvensional, padahal logistik konvensional sebetulnya turut bergerak ke arah digitalisasi layanan mereka, yang dinilai memudahkan dan menghadirkan efisiensi proses pengiriman barang. Ketentuan yang mendorong atau mensyaratkan kepemilikan aset fisik seperti pergudangan atau pusat sortir, serta definisi jangkauan layanan pos yang harus meliputi pengantaran jarak jauh, berpotensi mengubah model bisnis PBP yang selama ini berupa pengiriman langsung dan berbasis permintaan atau *on-demand*. Perubahan tersebut dapat mereduksi pembeda utama jasa PBP yang justru menjadi alasan utama konsumen memilih layanan PBP.

Kewajiban investasi pada aset seperti gudang atau fasilitas sortir serta definisi jangkauan layanan pos yang harus meliputi pengantaran jarak jauh juga berisiko meningkatkan struktur biaya jasa PBP, yang pada akhirnya akan dibebankan kepada konsumen. Selain itu, apabila jasa PBP diwajibkan menggunakan proses konsolidasi, sortir, atau distribusi berjenjang, maka akan muncul pula risiko bertambahnya waktu pengiriman, sehingga mengurangi keunggulan utama PBP dari sisi kecepatan dan responsivitas yang menjadi andalan banyak pelaku UMKM.

6.3.2. Efek kepada konsumen

Menurut Manajer Bidang Pengaduan dan Hukum Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) Arianto Harefa, pada akhirnya, jika terjadi perubahan yang dipaksakan pada operasional bisnis PBP yang menjadi tempat bergantung bisnis UMKM dan mitra kurir, yang menjadi korban selanjutnya adalah konsumen akhir. Menurutnya, keluhan yang paling sering diterima pihaknya dari konsumen terkait jasa PBP adalah yang berkaitan dengan keamanan proses pengiriman, seperti barang rusak selama perjalanan. Temuan ini menunjukkan bahwa tantangan utama PBP bukan terletak pada ketiadaan infrastruktur fisik, melainkan pada standar operasional dan pengelolaan risiko dalam proses pengantaran.

Keterangan dari YLKI tersebut juga diperkuat dengan penjelasan dari Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi yang menyatakan bahwa faktor penting dalam layanan PBP terdapat pada sisi *safety*, *transparency*, dan *accountability* yang perlu dijunjung oleh penyedia layanan PBP.

Dari sudut pandang konsumen akhir, jasa PBP memainkan peran yang sangat penting dalam ekosistem sektor logistik, terutama untuk kebutuhan pengiriman cepat dan fleksibel. Oleh karena itu, tata kelola yang paling dibutuhkan konsumen bukanlah pengaturan yang berpotensi mendisrupsi model PBP atau menghilangkan keunggulannya, melainkan kebijakan yang berfokus pada peningkatan kualitas proses pengantaran, seperti bagaimana

cara menangani barang *fragile* dan/atau *perishable* sehingga diterima konsumen dalam kondisi sempurna.

Di sisi lain, disrupsi yang berpotensi terjadi pada layanan PBP juga akan berimplikasi negatif terhadap cara pandang dan kepercayaan konsumen terhadap layanan PBP. Menurut para pelaku bisnis dan penyedia layanan PBP, perkembangan diversifikasi layanan logistik yang berbasis platform digital di Indonesia telah berjalan selama beberapa tahun ini, hingga menciptakan kepercayaan para pengguna akhir terhadap layanan yang diberikan. Potensi kemunduran pada kepercayaan konsumen terhadap layanan PBP justru bertolak belakang dengan semangat regulator, khususnya Kementerian Komdigi, yang hendak melindungi konsumen layanan jenis ini. Hal ini disampaikan oleh Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital, Kementerian Komdigi, yang menegaskan bahwa pihaknya hendak membangun kepercayaan seluruh pemangku kepentingan, termasuk konsumen, demi memperkuat sektor logistik dalam menopang perkembangan ekonomi digital di Indonesia.

7. Kesimpulan dan rekomendasi

7.1. Kesimpulan

Terdapat beberapa poin kesimpulan yang dapat diambil dari temuan dan analisis mengenai tata kelola PBP sebagaimana yang telah disampaikan di atas, yang meliputi:

- PBP merupakan jenis cabang layanan dari perposan yang selanjutnya turut menaungi konseptualisasi tata kelola logistik, dengan fitur platform digital menjadi faktor diversifikasi utama. Selain itu, **terdapat beberapa karakter yang membedakan antara PBP dengan logistik konvensional**, seperti: *point-to-point* vs. *hub-and-spoke*; sarat aset fisik vs. ringan aset; rantai logistik komprehensif vs. rantai logistik sederhana; jangkauan luas vs. hanya jangkau jarak pendek; dan lain sebagainya.
- **Perbedaan-perbedaan tersebut di atas tampak saling mengisi pasar logistik di Indonesia yang memiliki spektrum yang luas**, mulai dari pengusaha skala besar, pelaku UMKM, dan jenis konsumen yang juga sangat beragam. Keberadaan PBP tampak memberikan penawaran alternatif layanan pengantaran yang disambut oleh para aktor di pasar, bahkan turut menjadi komponen penting meski hadir belakangan. Manfaat layanan PBP telah menjadi tulang punggung ekosistem ekonomi digital, yang selanjutnya menjadi faktor penting visi pertumbuhan ekonomi nasional 8 persen yang dicanangkan oleh Presiden Prabowo Subianto.
- Dari beragam informasi dari sisi regulator, khususnya Kementerian UMKM, Kementerian Perdagangan, dan Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, meski tampak memiliki jenis kegiatan bisnis yang meluas hingga ke sektor transportasi dan perdagangan, **inti bisnis layanan PBP yang memiliki gravitasi di platform digital menjadi pertimbangan utama untuk menempatkannya di bawah naungan Kementerian Komdigi**.

- Beberapa pengaturan di dalam **PM Komdigi No. 8/2025 seperti Pasal 5(4), Pasal 12(1), dan Pasal 13 masih tampak berpaku pada pengelolaan logistik konvensional** dan belum mengakomodasi perbedaan karakteristik layanan PBP.
- **Analisis KBLI versi tahun 2020 menunjukkan bahwa bisnis layanan PBP paling sesuai masuk dalam klasifikasi 532, secara khusus pada kelompok 53201 yang menjadi domain Kementerian Komdigi.** Kesimpulan tersebut semakin diperkuat dengan perkembangan KBLI versi 2025 yang baru dirilis pada 17 Desember 2025 lalu. Dalam versi baru ini, kategori H berubah nama menjadi transportasi dan penyimpanan. Pada golongan pokok 53, terdapat turunan baru berupa jasa intermediasi pos dan kurir (5330). Sub-golongan ini mencakup aktivitas perantara dalam layanan pos dan kurir, yaitu mempertemukan klien dengan penyedia layanan dengan imbalan berupa biaya atau komisi.
- Studi perbandingan ke negara-negara seperti Tiongkok, Singapura, Thailand, Vietnam, dan Filipina, yang memiliki karakteristik pasar dan tata kelola logistik mirip dengan Indonesia, menunjukkan bahwa perlu ada pengaturan yang sesuai dengan karakteristik layanan PBP agar jenis bisnis ini dapat optimal mendukung ekonomi negara secara keseluruhan.
 - **Tiongkok** memiliki konteks perkembangan PBP yang unik dibandingkan negara-negara Asia lainnya ketika sektor *e-commerce* skala besar telah tumbuh dan matang terlebih dahulu sebelum layanan PBP menjadi arus utama. Keunikan tersebut diiringi dengan kebijakan yang juga khas dengan membentuk identitas regulasi tersendiri bagi “platform pengantaran instan” sambil tetap mempertahankan rezim pos dan *express delivery* yang sudah ada.
 - **Singapura** memberikan kelonggaran bisnis terhadap PBP dalam rangka menghindari risiko peningkatan biaya kepatuhan yang berpotensi menghambat pemanfaatan layanan pengantaran oleh bisnis lokal. Pendekatan regulasi Singapura cenderung ramah inovasi dan berfokus pada manajemen risiko liabilitas ketimbang pembatasan struktural. Namun demikian, perlu dicatat bahwa pendekatan yang sangat terbuka ini tidak terlepas dari karakteristik Singapura sebagai negara-kota dengan wilayah geografis kecil dan sistem logistik yang relatif sederhana.
 - **Thailand** memang menempatkan PBP di bawah kewenangan Kementerian Perhubungan, tapi kendaraan angkutan barang di negara tersebut bukan berasal dari kendaraan pribadi mitra kurir, melainkan kendaraan komersial. Keunikan tersebut sebagian besar lahir dari kebutuhan struktural dalam sistem hukum Thailand. Rezim pos di Thailand pada praktiknya hanya berlaku bagi operator pos milik negara, yaitu Thailand Post. Sektor swasta tidak memiliki jalur untuk masuk melalui rezim pos tersebut.
 - **Vietnam** memiliki konteks yang paling mendekati Indonesia dalam hal penempatan PBP di dalam kerangka jasa pos. Namun, pendekatan Vietnam relatif lebih longgar dibanding negara perbandingan lain (kecuali Singapura). Penyelenggara pos swasta, termasuk PBP, hanya memerlukan izin usaha bisnis umum. Akan tetapi, berbeda

- dengan Singapura, kondisi ini dikarenakan oleh lanskap PBP Vietnam yang bersifat sangat kompetitif (*hypercompetitive*). Hambatan masuk pasar yang rendah dan permintaan jasa PBP yang tinggi mendorong banyak pemain domestik dan regional masuk secara agresif, sehingga persaingan harga menjadi sangat ketat.
- **Filipina** menonjol sebagai negara dengan rezim PBP yang paling terfragmentasi di antara negara pembanding lainnya. Pada praktiknya, PBP diperlakukan sebagai bisnis swasta umum, tanpa kewajiban lisensi pos nasional maupun klasifikasi sebagai angkutan umum. Akan tetapi, ketiadaan mekanisme perizinan terpusat tersebut membuat operator harus berhadapan dengan persyaratan dan pungutan yang berbeda-beda dari masing-masing pemerintah daerah. Fragmentasi administratif ini berdampak pada tingginya biaya kepatuhan bagi penyedia jasa PBP di Filipina, seiring dengan besarnya wilayah operasional penyelenggara PBP.
 - Terdapat beberapa potensi skenario dari diimplementasikannya PM Komdigi No. 8/2025, yang meliputi:
 - **Skenario konvergensi PBP menjadi pos konvensional:** berpotensi mengubah struktur biaya, model layanan, dan tingkat efisiensi PBP, yang pada akhirnya akan meningkatkan biaya PBP dan biaya logistik secara umum, sehingga memengaruhi kontribusinya terhadap perekonomian nasional.
 - **Skenario hilangnya izin pos bagi penyedia layanan PBP:** penyedia PBP menghadapi ketidakpastian hukum yang menempatkan operasional harian mereka dalam posisi berisiko, sementara penghentian layanan hampir tidak memungkinkan karena sifat bisnis yang sangat likuid dan perannya yang krusial bagi pelaku UMKM dan konsumen akhir.
 - **Skenario peralihan ke kewenangan Kementerian Perdagangan:** pada satu sisi, skenario ini memberikan kejelasan administratif karena layanan PBP juga berbasis aplikasi digital sebagaimana platform digital perdagangan. Namun pada sisi lain, rezim pengaturan PMSE dirancang untuk mengatur fasilitasi transaksi perdagangan elektronik, sehingga penerapannya pada PBP berisiko menimbulkan ketidaksesuaian, khususnya terkait kewajiban penguasaan dan penyimpanan data transaksi perdagangan yang secara faktual berada di luar fungsi dan kontrol PBP sebagai penyedia jasa pengantaran barang, sehingga terjadi risiko kepatuhan.
 - **Skenario peralihan ke kewenangan Kementerian Perhubungan:** pada satu sisi memberikan kejelasan status usaha, namun pada sisi lain membawa perubahan yang signifikan terhadap struktur operasional PBP. Dalam kerangka ini, Kementerian Perhubungan memang memiliki berbagai kebijakan sektoral, seperti penetapan tarif per kilometer sebagaimana yang menjadi paradigma tata kelola transportasi daring. Akan tetapi, pengaturan tersebut tetap harus beradaptasi dengan tata kelola logistik yang memiliki standar berbeda dengan yang menjadi kewenangan Kementerian Perhubungan.

- Terdapat beberapa potensi efek pengelolaan PBP melalui PM Komdigi No. 8/2025 kepada beberapa pelaku pasar yang menjadi penyedia dan penikmat manfaat layanan PBP, yang meliputi:
 - **Efek kepada mitra platform PBP:** kebijakan yang berpotensi meningkatkan biaya operasional, seperti kewajiban penyediaan fasilitas pergudangan atau tempat sortir serta definisi jangkauan layanan pos yang harus meliputi pengantaran jarak jauh, berisiko melemahkan efek pengganda ekonomi yang selama ini dihasilkan oleh ekosistem PBP, khususnya mitra platform.
 - **Efek kepada pelaku UMKM:** apabila jasa PBP diwajibkan menggunakan proses konsolidasi, sortir, atau distribusi berjenjang, maka akan muncul pula risiko bertambahnya waktu pengiriman, sehingga mengurangi keunggulan utama PBP dari sisi kecepatan dan responsivitas yang menjadi andalan banyak pelaku UMKM.
 - **Efek kepada konsumen:** jika terjadi gangguan pada operasional bisnis PBP yang menjadi tempat bergantung bisnis UMKM dan mitra kurir, yang menjadi korban selanjutnya adalah konsumen akhir. Gangguan yang berpotensi terjadi pada layanan PBP juga akan berimplikasi negatif terhadap cara pandang dan kepercayaan konsumen terhadap layanan PBP.

7.2. Rekomendasi

7.2.1. Rekomendasi jangka pendek

Dalam rangka menekan kemungkinan munculnya efek negatif kepada seluruh pemangku kepentingan dalam ekosistem ekonomi digital, perlu ada beberapa penyesuaian yang dilakukan oleh regulator, khususnya dalam menyambut PM No. 8/2025 yang akan berlaku efektif dalam waktu dekat. Beberapa penyesuaian yang dapat dilakukan meliputi:

- Dalam rangka mengantisipasi potensi dampak negatif yang mungkin muncul dari PM No. 8/2025 terhadap PBP, **Kementerian Komdigi perlu membuat beberapa peraturan teknis turunan seperti Keputusan Menteri, Surat Edaran, dan/atau Pedoman Pelaksanaan yang memuat pengaturan yang lebih spesifik.**
 - Jenis-jenis pengaturan tersebut di atas bisa menjadi acuan bagi operasional PBP yang memiliki karakter berbeda dengan logistik konvensional yang menjadi objek pengaturan dari PM No. 8/2025.
 - Pada tingkat pengaturan tersebut, dapat diperjelas diversifikasi layanan logistik konvensional maupun PBP, sehingga kewajiban yang perlu dipenuhi oleh penyedia jasa PBP sesuai dengan model bisnis yang ada.
 - Jika dilihat dari kompleksitas pembuatannya, jenis-jenis pengaturan teknis tersebut relatif lebih mudah untuk dibuat pada tingkat kementerian, baik melalui menteri maupun direktorat jenderal, sehingga kehadirannya mampu dengan cepat menyambut kebutuhan operasional PBP guna menopang ekosistem ekonomi digital tanpa berjeda.

- **Revisi PM No. 8/2025 dapat dilakukan dalam rangka membuat sebuah peraturan teknis yang mencakup PBP sebagai satu kesatuan layanan pos, dengan memperhatikan dan mengakomodasi karakter unik PBP jika dibandingkan dengan pos konvensional.** Revisi PM No. 8/2025 dapat menjadi pertimbangan guna menempatkan layanan PBP sebagai bagian dari sektor pos yang sama-sama hadir, bersama layanan konvensional, menciptakan suatu ekosistem logistik yang efisien dan mampu memenuhi kebutuhan pasar serta konsumen.
 - Meski baru dibuat, tidak menutup kemungkinan PM tersebut direvisi sebagaimana yang pernah terjadi kepada PM Ketenagakerjaan No. 2/2022 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pembayaran Manfaat Jaminan Hari Tua yang diundangkan pada 4 Februari 2022 dan langsung direvisi pada 26 April 2022 melalui PM Ketenagakerjaan No. 4/2022. Salah satu penyebab revisi PM tersebut adalah penyederhanaan syarat administratif bagi peserta yang mengalami putus kerja atau pensiun untuk mencairkan dana jaminan hari tua. Peristiwa tersebut menggambarkan bagaimana PM mengalami perubahan dalam waktu singkat guna mengakomodasi kebutuhan praktis para pihak yang menjadi objek peraturan tersebut.
 - Pembuatan PM yang tidak melibatkan banyak pihak di luar kementerian, seperti DPR RI dalam pembuatan UU atau K/L lain dalam pembuatan PP, menjadi keunggulan tersendiri untuk segera menjalani revisi jika kiranya ada hal penting yang perlu diadaptasi. Memang pada proses pembuatan PM masih perlu harmonisasi di Kementerian Hukum, tapi tingkat PM dalam peraturan perundang-undangan sepatutnya menjadi kemudahan bagi pembuat PM untuk segera melakukan revisi kiranya ada satu dan lain hal yang perlu diakomodasi di dalam PM tersebut.

7.2.2. Rekomendasi jangka panjang

Dalam rangka menghadirkan arsitektur tata kelola yang komprehensif bagi layanan PBP, regulator dapat melakukan beberapa hal untuk jangka panjang, seperti:

- Pertimbangan perkembangan ekonomi digital di dalam tata kelola pengiriman barang pada dasarnya sudah menjadi poin pertimbangan pertama yang ada di dalam PM Komdigi No. 8/2025 yang menyatakan “bahwa penyelenggaraan pos memiliki peran penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi digital dan arus pengiriman barang sehingga perlu diselenggarakan secara efektif, efisien, dan berdaya saing.” Oleh karena itu, **model bisnis PBP yang merupakan transformasi layanan pos yang didorong oleh perkembangan teknologi sudah sepatutnya mendapatkan perhatian dari regulator, khususnya Kementerian Komdigi**, agar model bisnis tersebut memiliki dasar hukum yang memadai.
- Secara umum, pengaturan PBP yang erat kaitannya dengan tata kelola logistik memang menjadi kewenangan Kementerian Komdigi yang bernaung di bawah Kementerian Koordinator bidang Politik dan Keamanan, tapi secara struktur regulator lainnya, seperti Kementerian Perdagangan dan Kementerian UMKM, justru berada di bawah koordinasi Kementerian Koordinator bidang Perekonomian. Dengan demikian, **pemerintah perlu meninjau kembali struktur regulator sektor logistik agar berada di bawah**

koordinasi yang jelas guna menciptakan tata kelola yang efektif dan menghindari tumpang tindih kewenangan.

- Prinsip Universal Postal Union 2016, yaitu yang meliputi kegiatan CPTD, telah diadopsi di dalam PM Komdigi No. 8/2025, tapi belum diatur di dalam UU No. 38/2009 tentang Pos. Oleh karena itu, **diperlukan revisi UU No. 38/2009 dalam rangka memberikan dasar hukum yang memuat ketentuan terbaru mengenai pengelolaan sektor pos/logistik dan yang lebih memadai bagi layanan PBP sebagai sebuah inovasi bisnis** yang karakter dan keuntungannya telah berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi digital Indonesia.

8. Daftar peserta FGD dan narasumber wawancara

8.1. Daftar Peserta FGD I

No.	Nama	Jabatan	Afiliasi/Organisasi
1.	Dr. Stevanus Wisnu Wijaya	Wakil Rektor II	Universitas Prasetya Mulya
2.	Dr. Erni Tajib	Direktur	Pusat Pembelajaran Digital Trisakti (PPDT)
3.	Dr. Sofian Lusa	Direktur Eksekutif	INDIS Institute
4.	Adinova Fauri	Peneliti Ekonomi	Centre for Strategic and International Studies (CSIS) Indonesia
5.	Rangga Atmadilaga	Manajer Kebijakan Publik dan Hubungan Pemerintah	GoTo
6.	Anugerah Akbar Maulana	Staf Kebijakan Publik dan Hubungan Pemerintah	Lalamove
7.	Clarina Andreny	Kepala Strategi Kebijakan Urusan Publik	Grab Indonesia

8.2. Daftar Peserta FGD II

No.	Nama	Jabatan	Afiliasi/Organisasi
1.	Afrial Dinora	Ketua Bidang Transportasi dan Infrastruktur	Asosiasi Perusahaan Jasa Pengiriman Ekspres, Pos dan Logistik Indonesia (ASPERINDO)
2.	Budi Primawan	Ketua Bidang Transportasi dan Infrastruktur	Indonesia E-commerce Association (idEA)
3.	Agung Yudha	Direktur Eksekutif	Asosiasi Mobilitas dan Pengantaran Digital Indonesia (MODANTARA)
4.	Arianto Harefa	Manajer Bidang Pengaduan dan Hukum	Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI)
5.	Yani Sardini	Sekretaris Jenderal	Komunitas Sekumpulan Perempuan Bisa (SERABI)

8.3. Daftar narasumber wawancara

No.	Nama	Jabatan	Afiliasi/Organisasi
1.	Gunawan Hutagalung	Direktur Pos dan Penyiaran	Direktorat Jenderal Ekosistem Digital, Kementerian Komunikasi dan Digital
2.	Sonny Hendra Sudaryana	Plt. Direktur Pengembangan Ekosistem Digital	Direktorat Jenderal Ekosistem Digital, Kementerian Komunikasi dan Digital
3.	Theodore Sutarto	Asisten Deputi Pengembangan Ekonomi Digital Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian	Kementerian Koordinasi Bidang Ekonomi

4.	Dyah Wahyu Purbandari	Analisis Kebijakan Ahli Madya	Keasdepan Pengembangan Logistik Nasional, Kementerian Koordinasi Bidang Ekonomi
5.	Irene Yasmine	Ketua Tim Pembinaan Sarana Perdagangan dan Digitalisasi Pasar Rakyat	Direktorat Sarana Perdagangan dan Logistik, Direktorat Jenderal Perdagangan Dalam Negeri, Kementerian Perdagangan
6.	Temmy Satya Permana	Deputi Bidang Usaha Kecil	Kementerian Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah

Keterangan: Periode pelaksanaan pengumpulan data dilaksanakan sebelum periode Desember 2025 sampai Februari 2026.

Tenggara Strategics adalah lembaga riset dan konsultasi bisnis dan investasi yang didirikan oleh Centre for Strategic and International Studies (CSIS), *The Jakarta Post*, dan Universitas Prasetiya Mulya. Dengan menggabungkan keunggulan ketiga organisasi tersebut, kami bertujuan untuk membantu komunitas bisnis dengan kajian-kajian yang andal dan komprehensif terkait bidang-bidang yang dapat membantu para pemimpin bisnis mengambil keputusan strategis.



PT Trisaka Wahana Tenggara

The Jakarta Post Building
Jl. Palmerah Barat 142-143
Jakarta 10270
+62 21 5300476/8
info@tenggara.id
www.tenggara.id

Dewan Komisaris:

Jusuf Wanandi, Djisman S. Simandjuntak,
Endy M. Bayuni

Dewan Direksi:

Riyadi Suparno, Yose Rizal Damuri,
Fathony Rahman

Penanggung Jawab:

Riyadi Suparno

Peneliti & Penulis:

Andreas Meidyan, Arita Nugraheni, Bayo Adhika Putra,
Dananjaya Rijaluzaman, Dwi Atmanta, Ferdinand Phoe,
Galby R. Samhudi, Intan Salsabila Firman, Irvan
Iswaraputra, Nadine Marijke Oen, Shifa Rafida Fitri,
Yessy Rizky

Selain itu, kami memiliki akses kepada para peneliti dan pakar di Centre for Strategic and International Studies (CSIS), *The Jakarta Post*, dan Universitas Prasetiya Mulya.

