

# PENYEDERHANAAN BIROKRASI DAN PENINGKATAN PELAYANAN PELABUHAN LAUT SEBAGAI PERWUJUDAN POROS MARITIM DUNIA BERDASARKAN PERSPEKTIF PANCASILA

Bambang Sukoco, Program Studi Magister Ilmu Hukum,  
Universitas Trisakti, e-mail: [bambanglllaw@gmail.com](mailto:bambanglllaw@gmail.com)

doi: <https://doi.org/10.24843/KS.2022.v10.i11.p05>

## ABSTRAK

Penulisan paper ini bertujuan untuk menganalisis penyederhanaan birokrasi dan peningkatan pelayanan pelabuhan laut di Indonesia. Sebagai negara kepulauan yang membujur dari Sabang hingga Merauke dengan masing-masing pulau memiliki perairan dan daratan yang luas, maka pelabuhan menjadi fungsi strategis di Indonesia. Isu masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana kondisi pelayanan dan birokrasi di pelabuhan Indonesia serta bagaimana mewujudkan pelabuhan berporos maritim berdasarkan perspektif Pancasila. Penelitian ini bersifat deskriptif dengan menggunakan metode normatif. Hasil dari analisis penelitian menunjukkan bahwa pelabuhan di Indonesia masih tidak efektif dan efisien banyaknya *stakeholder* baik pemerintah maupun swasta di pelabuhan laut yang tidak terintegrasi dan tumpang tindih yang menyebabkan inefisiensi. Pelabuhan yang kurang produktif serta inefisien membuat muatan internasional tidak tertarik untuk singgah di pelabuhan Indonesia. menyebabkan. Maka solusi atas masalah tersebut ialah perlu dilakukan refungsionalisasi dan rekonstruksi ke pelabuhan terutama di era globalisasi dengan tetap berpedoman pada Pembukaan UUD 1945 dan Pancasila guna mewujudkan pelabuhan berporos maritim berdaya saing di dunia internasional.

**Kata Kunci:** Pelabuhan, Pancasila, Globalisasi

## ABSTRACT

*This paper purpose to analyze the simplification of the bureaucracy and the improvement of seaport services in Indonesia. As an archipelagic country that stretches from Sabang to Merauke with each island having extensive waters and land, the port becomes a strategic function in Indonesia. The issues in this research are how the conditions of service and bureaucracy in Indonesian ports are and how to realize a maritime axis port based on the Pancasila perspective. This research is descriptive by using the normative method. The results of the research analysis show that ports in Indonesia are still ineffective and efficient because many stakeholders, both government and private, in seaports are not integrated and overlapping which causes inefficiency. Ports that are less productive and inefficient make international cargo not interested in stopping at Indonesian ports. cause. So the solution to this problem is that it is necessary to carry out refunctionalization and reconstruction of ports, especially in the era of globalization while still being guided by the Preamble to the 1945 Constitution and Pancasila in order to create a competitive maritime axis port in the international world.*

**Keywords:** Port, Pancasila, Globalization

## 1. Pendahuluan

### 1.1. Latar Belakang Masalah

Sebagai negara kepulauan atau yang dikenal dengan *archipelagic state*, Indonesia termasuk negara yang mempunyai letak geografis yang strategis di dunia. Berdasarkan rapat yang dilakukan oleh UNCSGN serta UNGEGN yang dilakukan di Amerika tepatnya New York, pada tahun 2017 yang memastikan total pulau di Indonesia sebanyak 16.056 pulau<sup>1</sup>. Pulau-pulau itu kemudian terpisah oleh laut, garis pantai di Indonesia kini diketahui sepanjang 99.093 km<sup>2</sup>. Sedangkan luas daratan di Indonesia kurang lebih 2,012 juta km<sup>2</sup> serta luas perairan laut 5,8 juta km<sup>2</sup> kemudian 2,7 juta km<sup>2</sup> masuk pada Kawasan ZEE<sup>2</sup>. Akibatnya luas daratan dengan luas lautan berbanding 2,5 kali lipat dari luas daratan, tentunya kondisi ini punya potensi besar dari aspek kekayaan alam yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan pembangunan ekonomi pada negara.

Selain itu secara posisi Indonesia berkedudukan sangat strategis, ini dapat dilihat dari sudut astronomis yang terletak pada daerah tropis atau khatulistiwa kemudian dari posisi geografis, Indonesia terletak diantara 2 Samudera Pasifik dan Hindia kemudian 2 Benua Asia dan Australia, hal ini membuat Indonesia dapat dikatakan menjadi poros maritim dunia. Kepulauan yang membujur dari Sabang hingga Merauke dengan masing-masing pulau memiliki perairan dan daratan yang luas, hal ini berpengaruh besar terhadap jalur perdagangan nasional serta pelayaran dunia internasional<sup>3</sup>.

Terhadap anugerah dan potensi yang dimiliki, Indonesia bisa mengembangkan bermacam-macam kegiatan jasa maupun industri, seperti kegiatan industri pertambangan laut (*deep sea mining*), perikanan, sampai pariwisata nasional. Salah satu cara untuk memaksimalkan potensi SDA yang dimiliki, maka diperlukan adanya prasarana yang dapat menunjang aktivitas usaha di bidang kelautan Indonesia. Sarana-prasarana tersebut ialah pelabuhan<sup>4</sup>.

Pelabuhan secara konseptual mempunyai beberapa fungsi strategis yang diemban, (1) sebagai mata rantai (*link*), hal ini berarti pelabuhan menjadi rantai terhadap proses moda penghubung dari tempat asal (dalam hal ini barang atau orang) ke tempat tujuan. (2) sebagai titik temu (*interface*), hal ini berarti Pelabuhan menjadi pertemuan 2 moda transportasi (misalnya dalam hal ini pertemuan transportasi darat dan transportasi laut). (3) sebagai pintu gerbang (*gateway*), hal ini berarti setiap angkutan laut atau kapal yang singgah ke wilayah atau negara maka kapal tersebut

---

<sup>1</sup> Akhyari Hanato, *Inilah Jumlah Resmi Pulau di Indonesia Dikukuhkan di New York Agustus ini*, Diakses pada laman. <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/08/19/dikukuhkan-di-new-york%20-agustus-ini-inilah-jumlah-resmi-pulau-di-indonesia>. Pada tanggal 30 April 2022.

<sup>2</sup> Muhammad Ramdhan and Arifin Taslim, "Aplikasi Sistem Informasi Geografis Dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia ( Application of Geographic Information System for Assessment of Indonesia Marine Proportion )," *Jurnal Ilmiah Geomatika* 19, no. 6 (2013): 141-146, <http://jurnal.big.go.id/index.pahp/GM/article/viewFile/208/205>.

<sup>3</sup> Nurbidawati, *Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia* (Jakarta: Direktorat Pembinaan SMA-Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2019), [http://repositori.kemdikbud.go.id/20634/1/Kelas\\_XI\\_Geografi\\_KD\\_3.1\\_%284%29.pdf](http://repositori.kemdikbud.go.id/20634/1/Kelas_XI_Geografi_KD_3.1_%284%29.pdf).

<sup>4</sup> Hariyadi et al., *Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan: Investasi Swasta Dan Peningkatan Daya Saing*, 2020. h.10.

wajib untuk mematuhi prosedur hingga peraturan yang berlaku di wilayah pelabuhan tersebut berada<sup>5</sup>.

Peran pelabuhan menjadi hal penting mengingat penyeberangan dan transportasi laut menjadi moda penghubung 90% lebih perdagangan baik itu perdagangan dalam negeri dan internasional. Indonesia dari 50 pelabuhan laut container terbesar dunia, berdasarkan *World Shipping Council* (WSC), Indonesia menempati urutan ke 22, lalu pada tahun 2019 terkait infrastruktur pelabuhan, Indonesia masih tertinggal apabila dilihat dengan negara-negara tetangga. Menurut *The Global Competitiveness* (GCR) Indonesia dari total 141 negara, Indonesia hanya menduduki posisi 61, sedangkan Singapura menempati urutan ke 1, kemudian Malaysia menempati urutan ke 19, sebagai kesamaan negara kepulauan<sup>6</sup>. Berdasarkan penjelasan di atas menjadi ironi di Indonesia, begitupun terkait produktivitas bongkar muat, pengurusan dokumen kepabean hingga kondisi kongesti, membuat pelabuhan Indonesia hanya mendapat nilai 3.6 jauh dengan negara Singapura 6.8 dan Malaysia 5.6<sup>7</sup>. Keluh kesah menjadi hal yang tidak bisa dihindarkan bagi pengusaha terhadap minimnya fasilitas untuk bongkar muat maupun bersandar kapal, yang memerlukan waktu berhari-hari<sup>8</sup>. Maka menjadi hal lumrah apabila minimnya minat investor di bidang perkapalan serta pendistribusian barang antar pulau pun juga tersendat.<sup>9</sup>

Pada tahun 2020 data Asosiasi Logistik Indonesia juga menyampaikan bahwa biaya logistik Indonesia masuk dalam kategori biaya logistik yang tinggi yaitu 26,4%. Apabila di *compare* dengan negara lain, Indonesia menduduki peringkat 46 dari 160 negara berdasar *Logistic Performance Index* (LPI) oleh World Bank pada tahun 2018. Kajian yang dilakukan Sekretariat Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (disebut dengan Stranas PK) menemukan banyak faktor penyebab tingginya biaya logistik, diantaranya sebagai berikut: *Pertama*, birokrasi serta layanan yang belum terintegrasi, *Kedua*, banknya instansi pemerintah yang membuat tumpang tindih, *Ketiga*, koordinasi tidak berjalan yang menyebabkan inefisiensi, *Keempat*, banyaknya praktik suap dikarenakan pelayanan tidak berbasis sistem<sup>10</sup>.

Peluang emas atas anugerah yang diberikan dengan 2/3 wilayah Indonesia terdiri dari perairan, kemudian ribuan pulau yang berjajar dari Sabang hingga Merauke, serta posisi strategis di persilangan rute perdagangan dunia, berdasarkan faktor-faktor tersebut membuat Indonesia mempunyai peluang dan keuntungan tinggi, memprihatinkan apabila Indonesia belum mampu mengelola dengan baik. Oleh

---

<sup>5</sup> Pius Honggo Wijoyo, *Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Harbour Bay Pulau Batam*, 2008. h.16.

<sup>6</sup> Rafika Sari, *Op. Cit.* h.8.

<sup>7</sup> Kementerian Perindustrian, *Menurunkan Waktu Tunggu di Pelabuhan*, Diakses pada laman [http://kemenperin.go.id/artikel/9679/Menurun\\_kan-Waktu-Tunggu](http://kemenperin.go.id/artikel/9679/Menurun_kan-Waktu-Tunggu). Diakses pada tanggal 29 April 2022.

<sup>8</sup> Elfrida Gultom, "Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis" 19, no. 3 (2017): 419-444. h.421.

<sup>9</sup> Aulia, *Pelabuhan Laut di Indonesia*, Diakses pada laman. <https://id.scribd.com/document/348985392/Pelabuhan-Laut-Indonesia>. Diakses pada tanggal 29 April 2022.

<sup>10</sup> Stranas PK, *Laporan Pelaksanaan: Strategi Nasional Pencegahan Korupsi* (Jakarta, 2021). Diakses pada laman. <https://www.stranaspk.id/media-detail.html?id=126&cat=pers>. Pada tanggal 29 April 2022.

sebab itu tulisan ditunjukkan untuk dapat menyelesaikan masalah pengelolaan pelabuhan guna mewujudkan sebagai poros maritim berlandaskan Pancasila.

## 1.2. Rumusan Masalah

- 1) Bagaimana Kondisi Pelayanan Dan Birokrasi Di Pelabuhan Indonesia?
- 2) Bagaimana Mewujudkan Pelabuhan Berporos Maritim Berdasarkan Perspektif Pancasila?

## 1.3 Tujuan Penulisan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis kondisi pelayanan dan birokrasi di pelabuhan Indonesia serta untuk mengidentifikasi bentuk ideal dalam Mewujudkan Pelabuhan Berporos Maritim Berdasarkan Perspektif Pancasila.

## 2. Metode Penelitian

Dalam penyusunan penelitian ini menggunakan metode normatif, tentunya dalam penelitian normatif hukum dikonsepsikan dengan dogma-dogma, asas, kaedah, dan norma<sup>11</sup>. Kemudian objek penelitian ialah berupa norma peraturan hukum positif terutama berkaitan dengan peraturan khususnya pelabuhan laut. Pendekatan penelitian menggunakan pendekatan konsep (*conceptual approach*) serta pendekatan perundang-undangan (*statue approach*)<sup>12</sup>. Selanjutnya data guna menyusun dalam penelitian ini ialah data sekunder, bahan hukum primer ialah buku, kamus hukum, serta jurnal hukum. Data sekunder diperoleh dengan studi dokumentasi. Penyajian data dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif, penarikan kesimpulan menggunakan metode deduktif.

## 3. Hasil dan Pembahasan

### 3.1. Kondisi Pelayanan dan Birokrasi Di Pelabuhan Indonesia

Indonesia sebagai negara maritim yang mempunyai pulau-pulau yang terbentang dari Sabang hingga Merauke, banyaknya jumlah pulau maka jarak antar pulau diperlukan penghubung atau konektivitas untuk menyangga stabilitas perekonomian bangsa agar merata. Pelabuhan memiliki peranan penting dalam mendorong mobilitas hingga pertumbuhan ekonomi perdagangan baik itu Indonesia atau luar negeri. Oleh sebab itu pelabuhan menjadi faktor penting bagi pemerintah hingga masyarakat dalam memenuhi kebutuhan serta menjalankan perekonomian negara.

Ketersediaan pelabuhan di tengah kondisi geografis Indonesia yang 2/3 bagian adalah perairan serta banyaknya pulau, Pelabuhan menjadi hal sektoral di negara, hal ini kemudian diatur dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayanan, yang

---

<sup>11</sup> Sulistyowati dan Sisharta, *Metode Penelitian Hukum (Konteslasi dan Refleksi)*, Yayasan Obor Indonesia, Jakarta, 2013. h. 42.

<sup>12</sup> Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, 2010. h. 295.

menyebutkan bahwa pelabuhan sebagai area yang terdiri dari perairan dan daratan dengan terdapat batas-batas sebagai area kegiatan pemerintah maupun pengusaha, digunakan untuk tempat kapal bersandar, bongkar muat barang atau naik turunnya penumpang yang dilengkapi dengan sarana serta prasarana, fasilitas keamanan pelayaran hingga fasilitas keselamatan.

Pelabuhan laut sebagai moda angkutan laut di Indonesia punya posisi yang strategis bagi pertumbuhan ekonomi, terutama Indonesia sebagai negara berkembang hal ini mengingat : *Pertama*, Pelabuhan laut menjadi sumber dan tempat untuk mendapatkan *income* berupa devisa, dengan cara mengekspor komoditas atau barang ke luar negeri. *Kedua*, Pelabuhan laut memberikan akses langsung ke pasaran dunia, hal ini menjadi peluang bagi negara untuk berdagang hingga bisnis dengan banyak negara di dunia, *Ketiga*, kegiatan mengimpor bahan baku, barang-barang konsumsi, serta menarik investor luar negeri guna mendatangkan investasi atau modal dari negara maju melalui pelabuhan. *Keempat*, memiliki pelabuhan besar dengan dilengkapi sarana-prasarana dapat menjamin negara untuk tidak ketergantungan ekonomi kepada negara lain<sup>13</sup>. Serta peran pelabuhan mempunyai fungsi berbeda-beda tergantung kegiatan yang dilakukan, yang dijelaskan penulis dalam tabel dibawah ini:

Tabel 1.1

## Jenis dan Pengelola Pelabuhan

Jenis	Pengelola	Keterangan
Pelabuhan Komersial	PT (Persero) Pelabuhan Indonesia	PT (Persero) Pelindo, sebagai penopang langsung pertumbuhan pertanian, perkebunan hingga industri yang berorientasi melakukan kegiatan ekspor bagi wilayah yang bersangkutan
Pelabuhan Umum	Dikelola Pemerintah	Pelabuhan yang dikelola langsung oleh pemerintah yang bermakna bahwa pelabuhan dikelola guna mengembangkan sosial-budaya, ekonomi, serta untuk berlangsungnya peran pemerintahan di aspek keamanan dan pertahanan dari wilayah atau pulau terluar.
Pelabuhan Khusus	Industri Bersangkutan	Dikelola dan dibangun oleh industri yang bersangkutan, hal ini bermakna bahwa pengelolaan pelabuhan bersifat komersial

Pelabuhan di Indonesia akan memberikan andil yang sangat besar, apabila negara dapat menjalankan fungsi pelabuhan dengan efisien dan efektif. Tetapi keinginan untuk menciptakan hal tersebut tidaklah mudah, terdapat banyak masalah dalam kegiatan di Pelabuhan. Masalah pelabuhan merupakan masalah yang menyangkut antara jasa pelabuhan, muatan, dan kapal. Kapal membutuhkan tempat

<sup>13</sup> Adam Lestariono, *Tinjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan*, Seminar Sehari: Tolok Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan, Fakultas Teknologi Kelautan ITS Kerjasama dengan DepHub, Surabaya, h. 32.

untuk bersandar serta sarana-prasarana selama di pelabuhan, kemudian muatan membutuhkan jasa guna peralihan barang dari kapal laut ke moda darat, dan pelabuhan menyajikan sarana-prasarana dalam memberikan jasa pelabuhan seperti: terminal, dermaga, navigasi, telekomunikasi, dermaga, lapangan penimbunan, perkantoran, dan peralatan bongkar muat<sup>14</sup>.

Permasalahan dalam aktivitas pelabuhan membuat pemerintah turun tangan, salah satu sikap yang diambil yaitu dengan mengeluarkan Perpres 54 Tahun 2018 tentang Strategi Nasional Pencegahan Korupsi (Stranas PK). Stranas PK ialah kebijakan secara nasional dengan fokus dan sasaran mengenai pencegahan korupsi yang digunakan sebagai rujukan pejabat dan pemangku kepentingan dalam menjalankan gerakan pencegahan korupsi di Indonesia. Dalam pelaksanaan Stranas PK dibentuklah sebuah badan Timnas PK atau Tim Nasional Pencegahan Korupsi yang terdiri dari menteri di bidang perencanaan pembangunan nasional (Bappenas), menteri dalam negeri (Mendagri), Menteri aparatur negara (KemepanRB), kepala lembaga non-struktural dan unsur pimpinan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK). Terdapat 3 fokus dan sasaran Stranas PK yaitu: *Pertama*, Perizinan dan tata niaga, *Kedua*, Keuangan negara, dan *Ketiga*, penegakan hukum dan reformasi birokrasi.

Pada tahun 2021-2022 Stranas PK menemukan penyebab mahalnya tarif logistik di Indonesia yang disebabkan beberapa sebab yaitu, ditemukannya birokrasi dan pelayanan di awasan pelabuhan tidak terintegrasi serta terjadinya tumpang tindih dikarenakan banyaknya instansi dan *stakeholder* di kawasan pelabuhan, kondisi ini diperparah dengan banyaknya KKN yang disebabkan pelayanan tidak berbasis teknologi, yang membuat rendahnya akuntabilitas serta transparansi dalam pemberian layanan. Hal ini juga menghilangkan potensi PNPB karena pelayanan masih menggunakan sistem manual di beberapa pelabuhan

Dalam kegiatan yang dilakukan oleh Stranas PK, Ketua KPK yang juga sebagai anggota Timnas PK, yaitu Firli Bahuri memaparkan 4 masalah yang ditemukan diantaranya; *Pertama*, dalam pemberian layanan jasa kepelabuhanan masih ditemukan yang tidak direkam ke dalam sistem serta tarif yang dibayarkan oleh pengguna jasa tidak sesuai, *Kedua*, Kesyahbandaran beserta Otoritas Pelabuhan dalam pemberian layanan ditemukan tidak menggunakan sistem aplikasi INAPORTNET, hal ini mengakibatkan penerimaan negara dapat hilang jika proses tidak dilaporkan ke dalam sistem; *Ketiga*, dalam pemberian layanan jasa bongkar muat, ditemukan ketidaksesuaian antara kualifikasi, kebutuhan, kelembagaan serta proses implementasi pada proses bongkar muat di pelabuhan. Akibat yang ditimbulkan selain merugikan pengguna jasa dan tenaga kerja bongkar muat itu sendiri akibat panjangnya birokrasi dalam bongkar muat; *Keempat*, belum terintegrasinya pelayanan jasa pelayanan pelabuhan antara satu instansi dengan instansi lain yang disebabkan karena belum adanya SDM yang mencukupi dan kompeten<sup>15</sup>.

Pelabuhan yang produktif dan efisien mempunyai nilai lebih dan menjadi keunggulan dalam memikat muatan internasional untuk singgah di pelabuhan. Hal sebaliknya apabila kondisi pelabuhan kurang produktif maupun efisien, Pelabuhan menjadi area yang kurang diminat bagi muatan internasional, implikasi terhadap

---

<sup>14</sup> M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, Cetakan Kedua. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004. h. 226.

<sup>15</sup> Stranas PK, *Op Cit.* h.1.

kelemahan itu juga berpengaruh signifikan bagi perekonomian negara. Negara di Asia Tenggara yang memiliki traffic tertinggi yaitu Negara Singapura yang memiliki traffic petikemas sekitar 37 juta TEUs, atau diperkirakan sekitar 80%-nya merupakan kargo *transshipment* dari negara-negara lain.

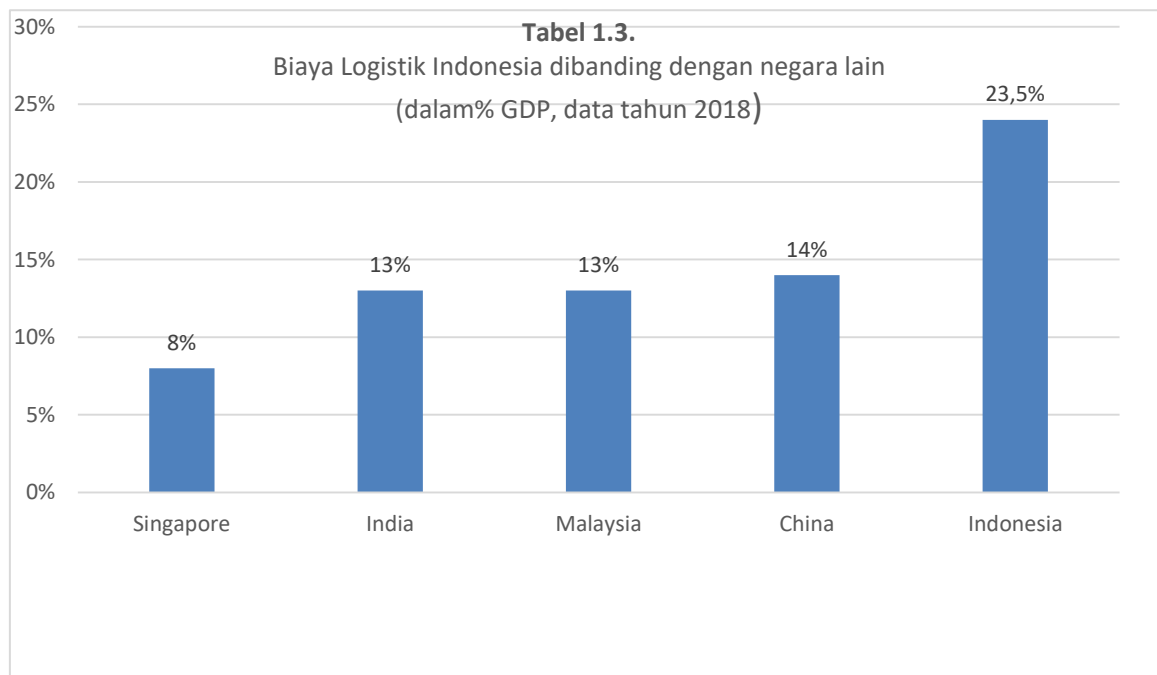
Diketahui banyaknya *stakeholder* di pelabuhan yang membuat efisiensi dan produktifitas kurang optimal. Penulis sajikan melalui tabel dibawah ini:

**Tabel 1.2**  
*Stakelholder* atau Pihak-Pihak di Pelabuhan

<i>Stakeholder</i>	Kedatangan Kapal	Bongkar Muat
Komersil	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perusahaan Pelayaran/agen pelayaran</li> <li>2. BUP Pelabuhan/terminal operator</li> <li>3. BUP Pemanduan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. BUP pelabuhan/TO</li> <li>2. Perusahaan pelayaran/agen pelayaran</li> <li>3. PBM</li> <li>4. JPT</li> <li>5. Trucking</li> <li>6. Forwarder</li> </ol>
Pemerintah	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kementerian Dalam Negeri (Pemerintah daerah)</li> <li>2. Kementerian Keuangan (Bea cukai)</li> <li>3. Kementerian Perhubungan (Perhubungan laut)</li> <li>4. Kementerian Kelautan Dan Perikanan (Karantina)</li> <li>5. Kementerian BUMN (Pelindo serta BUMD)</li> <li>6. Kementerian Pertanian (Karantina)</li> <li>7. Kementerian Kesehatan (Karantina)</li> <li>8. Kementerian Hukum dan HAM (Imigrasi)</li> <li>9. Kementerian Perdagangan (PKBM dan Perijinan)</li> <li>10. Kementerian KUKM (PKBM dan Perijinan)</li> <li>11. Kementerian Ketenagakerjaan (PKBM dan Perijinan)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Otoritas pelabuhan</li> <li>2. Kesyahbandaraan (Kemenhub)</li> <li>3. Bea Cukai (Kemenkeu)</li> <li>4. Kantor Kesehatan Pelabuhan (Kemenkes)</li> <li>5. Balai Besar Karantina Pertanian</li> </ol>

Banyaknya *stakeholder* dan instansi di kawasan pelabuhan laut membuat birokrasi dan pelayanan tidak terintegrasi serta tumpang tindih, hal ini membuat banyak aspek yang kurang produktif dengan diikuti kurangnya koordinasi di tiap instansi. Kemudian data yang disampaikan oleh Kemenkeu pada tahun 2019 menunjukkan biaya logistik di Indonesia dikategorikan golongan tinggi yaitu mencapai 23,5% dari PDB. Dari nilai tersebut terdapat 2,7% administrasi, 2,8% laut, 8,5% transportasi, 8,9% biaya inventori dan 0,8% biaya lainnya. Berdasarkan studi Pelindo I-IV nilai biaya logistik di Indonesia lebih tinggi apabila membandingkan dengan negara lain.

Terkait mahal nya biaya logistik hal ini dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu



peraturan pemerintah yang tidak kondusif, belum maksimalnya pemberian layanan, dan infrastruktur sarana-prasarana transportasi menyebabkan rendahnya performa dan memperpanjang waktu transportasi dan *overhead cost*. Selanjutnya terpusatnya produksi barang di Indonesia, jaringan pengalut (*utilisasi backhaul*) rendah dan perlu di *cover* dengan biaya tambahan untuk pengiriman<sup>16</sup>.

### 3.2. Mewujudkan Pelabuhan Berporos Maritim Berdasarkan Hukum Pancasila

Indonesia sebagai negara yang berdaulat dan mandiri sudah menjadi hal pasti memiliki sebuah ideologi dan falsafah negara. *Founding Father* memilih Pancasila menjadi ideologi serta falsafah Indonesia yang kemudian dinyatakan secara mendasar dan tepat guna mengakomodir seluruh kepentingan bangsa Indonesia dari Sabang hingga Merauke yang beraneka ragam dan majemuk. Pancasila yang sarat akan nilai-

<sup>16</sup> IDX Channel.com. *Biaya Logistik Mahal? Ternyata Ini Penyebabnya*. Diakses pada laman. <https://www.idxchannel.com/economics/biaya-logistik-mahal-ternyata-ini-penyebabnya>. Pada tanggal 30 April 2022.



nilai ketuhanan, kemanusiaan, persatuan, demokrasi serta keadilan sosial menjadikan nilai-nilai Pancasila menjadi landasan kuat negara Indonesia. 5 sila Pancasila menjadi tenaga penggerak baik pemerintah hingga masyarakat dalam menjalani kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara guna menggapai keinginan luhur Indonesia<sup>17</sup>.

Eksistensi Pancasila dapat dilihat dari 2 perspektif, sebagaimana dikutip Kaelan terhadap pendapat Notogaro yaitu, Pancasila dari perspektif kultural dan perspektif historis. Secara kultural nilai dan dasar pemikiran terkait Pancasila hal ini berakar pada kebudayaan dan nilai-nilai religius sebelum mendirikan sebuah negara. Lalu secara historis Indonesia sudah ditentukan oleh Tuhan YME, untuk tumbuh melalui proses dan menemukan jati dirinya sendiri sebagai suatu bangsa, hal ini merupakan pandangan hidup bangsa yang nilai-nilai sudah mewujudkan sebelum bangsa Indonesia membentuk negara<sup>18</sup>.

Sebagai dasar falsafah, Pancasila yang dipilih *The Founding Fathers* adalah sebagai *core philosophy* yang bermakna, bahwa dalam kehidupan bernegara dan berbangsa, Pancasila sebagai alas falsafat negara, secara yuridis hal ini tercatat dalam tertib peraturan atau hukum di Indonesia, yaitu dalam Pembukaan UUD 1945 serta Pancasila. Oleh sebab itu Pancasila menjadi sumber nilai dalam aktualisasi normatif maupun praktis dalam kehidupan berbangsa dan bernegara. Maka dapat dikatakan nilai-nilai Pancasila merupakan *das sollen* bagi bangsa Indonesia, sehingga seluruh derivasi atau turunan normatif dan praktis berpedoman kepada nilai-nilai yang termuat dalam Pancasila<sup>19</sup>.

Sebagai konsep negara hukum atau disebut *Rechtsstaat* yang kemudian tertulis dalam UUD 1945 dalam Pasal 1 ayat (3) bahwa Indonesia sebagai negara hukum. Konsekuensi hal ini adalah hukum dijadikan panglima dalam kehidupan bernegara bukan ekonomi bahkan politik. Hal itu sesuai yang dibicarakan oleh A.V. Dicey dengan slogan yang terkenal yaitu "*the rule of law, and not of man*" yang berarti hukum laksana penguasa tertinggi atau pemimpin hukum itu sendiri bukan orang. Kemudian menurut Julius Stahl ada 4 karakter penting dalam konsep negara hukum yaitu sebagai berikut:<sup>20</sup>

- Adanya Perlindungan HAM.
- Terdapatnya pembagian kekuasaan.
- Terdapatnya peradilan tata usaha negara (PTUN).
- Pemerintahan berdasarkan peraturan perundang-undangan.

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berkedudukan sangat strategis, sudut astronomis yang terletak pada daerah tropis atau katulistiwa kemudian dari posisi

---

<sup>17</sup> Muh. Wasith Achadi, *Pancasila Sebagai Falsafah Negara Indonesia*, Buku Ajar Mahasiswa Perguruan Tinggi di Indonesia, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Diakses melalui laman <https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/41049/>. Pada tanggal 30 April 2022

<sup>18</sup> Kaelan, 2007, *Pendidikan Kewarganegaraan, Paradigma*, Yogyakarta. h.8

<sup>19</sup> Kaelan, 2007, *Pendidikan Kewarganegaraan, Paradigma*, Yogyakarta. h.10

<sup>20</sup> Jimly Asshiddiqie, *Gagasan Negara Hukum Indonesia*, Diakses pada laman PN-Gunung Sitolo. [https://www.pn-gunungsitoli.go.id/assets/image/files/Konsep\\_Negara\\_Hukum\\_Indonesia.pdf](https://www.pn-gunungsitoli.go.id/assets/image/files/Konsep_Negara_Hukum_Indonesia.pdf). Pada tanggal 30 April 2022.

geografis, Indonesia terletak antara dua (2) benua dan dua (2) samudera hal ini membuat Indonesia dapat dikatakan menjadi poros maritim dunia. Kepulauan yang membujur dari Sabang hingga Merauke dengan masing-masing pulau memiliki perairan dan daratan yang luas, hal ini berpengaruh besar terhadap jalur perdagangan nasional serta pelayaran dunia internasional. Terhadap potensi yang dimiliki membuat pelabuhan laut menjadi sangat penting di Indonesia. Pengaturan terkait Pelabuhan diatur dalam tabel sebagai berikut:

Gambar 1.1



Peraturan yang lebih khusus terkait pelabuhan laut hal ini diatur dalam Permenhub No. PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Peraturan yang terdiri dari XV bab serta pasal sebanyak 105 pasal, memuat isu strategis diantaranya: penyelenggaraan kegiatan pelabuhan laut untuk digunakan sebagai pelayanan angkutan laut, rencana induk pelabuhan, penetapan area atau lokasi, daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan pelabuhan, pembangunan pelabuhan laut, pengembangan pelabuhan, operasionalisasi pelabuhan, terminal atau stasiun di luar rencana induk pelabuhan, pelabuhan yang terbuka bagi perdagangan dalam maupun luar negeri.

Tantangan terhadap aspek hukum dan reformasi birokrasi menjadi salah satu aspek yang mempengaruhi tingkat kepercayaan masyarakat kepada negara. Terkait sasaran dan tantangan yang dihadapi diantaranya sebagai berikut:

**Tabel 1.4**  
Tantangan dan Sasaran Penegakan Hukum dan Reformasi Birokrasi  
Dalam Peppres 54 Tahun 2018

No	Tantangan	Sasaran
1	Belum tercapainya koordinasi bagi para pihak dalam penanganan perkara seperti pertukaran data/informasi.	Pelaksanaan penegakan yang transparan serta akuntabel meliputi: a. peningkatan sistem informasi antar lintas lembaga penegak hukum, b. percepatan penanganan perkara berbasis TI.
2	Rendahnya tingkat adaptasi dalam penegakan hukum di era digital yang kian berkembang dan kompleks.	Penguatan pengelolaan manajemen SDM serta kualitas lembaga penegak hukum.
3	Penyelewengan dalam penegakan.	Terwujudnya budaya serta administrasi anti korupsi terutama bagi ASN
4	Belum merata atas akses keterbukaan informasi kepada publik serta partisipasi masyarakat dalam layanan publik	Terciptanya implementasi <i>open government</i> dalam manajemen pemerintahan.

Birokrasi pelayanan di pelabuhan diketahui masih rumit dan panjang yang memakan banyak waktu dikarenakan melibatkan banyak instansi pelayanan serta *stakeholders* baik itu pemerintah maupun swasta yang tidak terintegrasi yang menyebabkan biaya tinggi. Terhadap tantangan diatas Stranas PK menetapkan 12 aksi, salah satu aksi tersebut ialah pemangkasan birokrasi dan peningkatan pelayanan di 10 kawasan pelabuhan: Pelabuhan Tanjung Mas (Semarang); Pelabuhan Merak (Banten), Pelabuhan Semayang (Balik Papan), Pelabuhan Tanjung Priok (Jakarta), Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya); Pelabuhan Soekarno Hatta (Makassar), Pelabuhan Batu Ampar (Batam).

Sasaran output yang ditetapkan Stranas PK dalam Penegakan Hukum dan Reformasi Birokrasi di kawasan pelabuhan terdapat 4 yang dilaksanakan, yaitu sebagai berikut<sup>21</sup>:

1. Diberlakukannya regulasi tentang tata kelola TKBM yang sudah diperbarui (capaian yang didapat sebesar 50%).
2. Diberlakukannya regulasi tentang layanan jasa kepelabuhan yang selaras antara kewenangan pusat maupun daerah (capaian yang didapat sebesar 25%)
3. Diterapkannya pelayanan kepelabuhan berbasis teknologi dan sistem dengan pengawasan berbasis risiko (capaian yang didapat sebesar 39,35%)
4. Diterapkannya *National Logistics Ecosystem* (NLE) di 10 kawasan Stranas PK (capaian yang didapat sebesar 52,71%).

Selanjutnya guna meningkatkan kinerja logistik nasional, meningkatkan daya saing perekonomian nasional, memperbaiki iklim investasi. Maka pemerintah juga melakukan program terkait agenda penataan ekonomi logistik nasional yang diatur

<sup>21</sup> Stranas PK, *Laporan Pelaksanaan Strategi Nasional Pencegahan Korupsi Triwulan IV Tahun 2021-2022*. Jakarta. Sekretariat Nasional Pencegahan Korupsi.

dalam Inpres 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional guna mengharmonisasikan sirkulasi lalu lintas barang dan dokumen domestik hingga internasional sejak kedatangan sarana pengangkut sampai tiba di area gudang.

Rencana aksi ini berorientasi pada kerja sama antar instansi baik itu para menteri, sekretariat kabinet, kepala kepolisian, kepala lembaga nonstruktural dan gubernur. Kerjasama ini melalui simplifikasi proses, pertukaran data, kemudian penghapusan repetisi dan duplikasi, serta didukung dengan sistem teknologi informasi yang mencakup seluruh proses logistik terkait. Dengan upaya dan kebijakan yang diambil pemerintah Indonesia berjanji untuk dapat biaya maupun waktu di pelabuhan, tidak lupa juga termasuk memangkas birokrasi yang tidak perlu (*debottlenecking*) serta terus mendorong semua instansi untuk memberikan pelayanan yang baik dan unggul untuk dapat mengurangi tarif logistik nasional dan membebaskan Indonesia dari fenomena dan stigma ekonomi dengan tarif tinggi

#### 4. Kesimpulan

Indonesia sebagai negara kepulauan yang berkedudukan sangat strategis, Kepulauan yang membujur dari Sabang hingga Merauke dengan masing-masing pulau memiliki perairan dan daratan yang luas, hal ini berpengaruh besar terhadap jalur perdagangan nasional serta pelayaran dunia internasional. Kepastian waktu dan biaya, transparansi, dan akuntabilitas menjadi hal yang sangat berharga dalam layanan kawasan pelabuhan laut. Namun sayangnya hal itu masih menjadi tugas *stakeholder*, karena masih adanya celah terjadinya korupsi di pemerintah yang terlibat dan diperburuk dengan banyaknya *stakeholder* baik instansi pemerintah maupun swasta yang tidak optimal hingga koordinasi yang tidak berjalan yang berujung pada ketakefisienan pelayanan. Perlunya penegakan hukum guna memberikan sanksi yang tegas kepada para pelaku dengan menempuh penegakan hukum progresif. Dibutuhkannya sebuah refungsionalisasi dan rekonstruksi ke pelabuhan terutama di era globalisasi, sebagaimana tujuan NKRI yang termuat dalam Pembukaan UUD 1945 dan Pancasila efisiensi dan efektifitas pelayanan pelabuhan menjadi hal yang sangat penting untuk mewujudkan Pelabuhan berporos maritim berdaya saing di dunia internasional.

#### Daftar Pustaka

- Adam Lestari, "Tinjauan dan Permasalahan Indikator Kinerja Pelabuhan, Seminar Sehari: Tolok Ukur Kinerja Fasilitas Pelabuhan", Fakultas Teknologi Kelautan ITS Kerjasama dengan DepHub, Surabaya. 2013
- Aulia, "Pelabuhan Laut Indonesia", Diakses pada laman. <https://id.scribd.com/document/348985392/Pelabuhan-Laut-Indonesia>, diakses pada tanggal 29 April 2022.
- Gultom, Elfrida. "Pelabuhan Indonesia Sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis" *Kanun Jurnal Ilmu Hukum* 19, no. 3 (2017): 419-444.
- Hanato, Akhyari. "Dikukuhkan di New York Agustus ini, Inilah Jumlah Resmi Pulau di Indonesia", Diakses pada laman. <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2017/08/19/dikukuhkan-di-new-york%20-agustus-ini-inilah-jumlah-resmi-pulau-di-indonesia>. Pada tanggal 30 April 2022.

- Hariyadi, Juli Panglima Saragih, Rafika Sari, T. Ade Surya, Izzaty, Eka Budiyantri, Iwan Hermawan, and Yuni Sudarwati. *Pengembangan Pelabuhan Berkelanjutan: Investasi Swasta Dan Peningkatan Daya Saing*, 2020.
- IDX Channel.com. *Biaya Logistik Mahal? Ternyata Ini Penyebabnya*. Diakses pada laman. <https://www.idxchannel.com/economics/biaya-logistik-mahal-ternyata-ini-penyebabnya>. Pada tanggal 30 April 2022.
- Jimly Asshiddiqie, *Gagasan Negara Hukum Indonesia*, Diakses pada laman PN-Gunung Sitolo. [https://www.pn-gunungsitoli.go.id/assets/image/files/Konsep\\_Negara\\_Hukum\\_Indonesia.pdf](https://www.pn-gunungsitoli.go.id/assets/image/files/Konsep_Negara_Hukum_Indonesia.pdf). Pada tanggal 30 April 2022
- Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia Publishing, 2010.
- Kaelan, *Pendidikan Kewarganegaraan, Paradigma*, Yogyakarta.2007.
- Kementerian Perindustrian, "Menurunkan Waktu Tunggu", Diakses pada laman [http://kemenperin.go.id/artikel/9679/Menurun\\_kan-Waktu-Tunggu](http://kemenperin.go.id/artikel/9679/Menurun_kan-Waktu-Tunggu). Diakses pada tanggal 29 April 2022.
- M. Nur Nasution, *Manajemen Transportasi*, Cetakan Kedua Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004.
- Muh. Wasith Achadi, *Pancasila Sebagai Falsafah Negara Indonesia*, Buku Ajar Mahasiswa Perguruan Tinggi di Indonesia, Universitas Islam Negeri Sunan Kalijaga Yogyakarta, Yogyakarta. diakses melalui laman <https://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/41049/>. Pada tanggal 30 April 2022
- Nurbidawati. *Posisi Strategis Indonesia Sebagai Poros Maritim Dunia*. Jakarta: Direktorat Pembinaan SMA-Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2019. [http://repositori.kemdikbud.go.id/20634/1/Kelas\\_XI\\_Geografi\\_KD\\_3.1%284%29.pdf](http://repositori.kemdikbud.go.id/20634/1/Kelas_XI_Geografi_KD_3.1%284%29.pdf).
- PK, Stranas. *Laporan Pelaksanaan: Strategi Nasional Pencegahan Korupsi*. Jakarta, 2021.
- Ramdhan, Muhammad, and Arifin Taslim. "Aplikasi Sistem Informasi Geografis Dalam Penilaian Proporsi Luas Laut Indonesia ( Application of Geographic Information System for Assessment of Indonesia Marine Proportion )." *Jurnal Ilmiah Geomatika* 19, no. 6 (2013): 141-146. <http://jurnal.big.go.id/index.php/GM/article/viewFile/208/205>.
- Referensi Kepelabuhanan, *Alat Bantu Navigasi*, Pelabuhan Indonesia, Jakarta, 2000.
- Wijoyo, Pius Honggo. *Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Harbour Bay Pulau Batam*, 2008.