

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945) mengamanatkan Pemerintah Negara Indonesia yang melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial.

Pasal-pasal dalam UUD NRI 1945 menekankan pentingnya perekonomian yang berlandaskan asas kekeluargaan, penguasaan cabang produksi yang vital oleh negara, serta tanggung jawab negara dalam meningkatkan kesejahteraan sosial. Dengan demikian, pemahaman terhadap pasal-pasal ini menjadi fundamental dalam merumuskan kebijakan yang dapat memperkuat sistem logistik dan pengelolaan kepelabuhanan, serta memastikan bahwa semua pihak dapat berkontribusi secara optimal dalam mencapai tujuan bersama.

**Pasal 4 Ayat (1)** UUD NRI 1945: Menyatakan bahwa "Presiden Republik Indonesia memegang kekuasaan pemerintahan menurut Undang-Undang Dasar." Hal ini menunjukkan bahwa pengelolaan kepelabuhanan dan sistem logistik nasional berada di bawah kekuasaan

eksekutif, yang bertanggung jawab untuk menetapkan kebijakan yang mendukung integrasi dan efisiensi.<sup>1</sup>

**Pasal 33 Ayat (1)** UUD NRI 1945: Menyatakan bahwa "Perekonomian nasional disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan." Ini menekankan pentingnya kolaborasi antara berbagai pihak dalam sistem logistik untuk mencapai efisiensi dan keadilan dalam pengelolaan sumber daya. Selanjutnya **Pasal 33 Ayat (2)**: Mengatur bahwa "Cabang-cabang produksi yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara." Ini relevan dengan pengelolaan pelabuhan sebagai infrastruktur vital untuk rantai pasok nasional, yang harus dikelola dengan baik untuk kepentingan umum. Kemudian **Pasal 34**: Menyebutkan tanggung jawab negara terhadap kesejahteraan sosial. Dalam konteks ini, pengelolaan kepelabuhanan dan sistem logistik harus diarahkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui aksesibilitas dan efisiensi layanan.

Indonesia, sebagai negara maritim dengan ribuan pulau, memiliki sistem logistik yang kompleks dan penting untuk mendukung perekonomian nasional. Keberhasilan logistik nasional menjadi kunci dalam menjaga kelancaran arus barang, memfasilitasi perdagangan, dan meningkatkan daya saing ekonomi. Salah satu elemen penting dalam sistem logistik nasional adalah pengelolaan kepelabuhanan, yang

---

<sup>1</sup> | Nyoman Pujawan dan Mahendrawathi ER, 2024. *Supply Chain Management, Edisi 4, Lebih Lengkap Membahas Strategi, Perancangan, Operasional dan Perbaikan Supply Chain untuk Mencapai Daya Saing*, Yogyakarta, Lautan Pustaka Grup Andi. Hlm 3.

mencakup aktivitas pelayaran, bongkar-muat barang, serta penyimpanan dan distribusi barang di pelabuhan-pelabuhan strategis.

Sistem logistik nasional sebagai salah satu prasarana dalam membangun daya saing nasional serta mendukung pembangunan perekonomian nasional dalam menghadapi tuntutan perubahan kehidupan lokal, nasional, dan global sehingga perlu dilakukan sistem logistik secara terencana, terarah dan berkesinambungan.

Dalam beberapa tahun terakhir, konsep integrasi rantai pasok telah menjadi perhatian utama dalam pengelolaan logistik dan pelabuhan di Indonesia. Integrasi rantai pasok mengacu pada upaya untuk menyatukan dan mengoordinasikan seluruh proses logistik, mulai dari produksi hingga distribusi, dengan tujuan meningkatkan efisiensi, mengurangi biaya, dan meningkatkan pelayanan. Transformasi hukum dalam hal ini menjadi relevan, karena perubahan dalam peraturan dan kebijakan pemerintah memiliki dampak yang signifikan pada integrasi rantai pasok dan pengelolaan kepelabuhanan.<sup>2</sup>

Integrasi rantai pasok dalam produksi dan sistem logistik sangat penting karena memiliki dampak signifikan terhadap efisiensi operasional, pengurangan biaya, dan peningkatan kualitas produk. Dalam konteks bisnis yang semakin kompetitif, integrasi rantai pasok memungkinkan perusahaan untuk menyelaraskan dan mengoordinasikan semua elemen dalam rantai pasok, mulai dari pemasok bahan baku hingga konsumen akhir. Hal ini tidak hanya mengurangi waktu dan biaya yang terkait dengan proses operasional,

---

<sup>2</sup> Trina Fizzanty, *Pengelolaan Logistik Dalam Rantai Pasok Produk Pangan Segar Di Indonesia*, Jurnal Penelitian Pos dan Informatika, Voume 2 No.2, 2012, h. 123

tetapi juga meningkatkan responsivitas terhadap permintaan pasar yang berubah-ubah. Salah satu urgensi utama dari integrasi rantai pasok adalah kemampuannya untuk meningkatkan efisiensi operasional. Dengan menghilangkan duplikasi proses dan memperlancar aliran informasi, perusahaan dapat merencanakan dan menjalankan operasi dengan lebih baik. Sebagai contoh, integrasi sistem memungkinkan data bergerak dengan cepat dan akurat di seluruh rantai pasok, yang membantu dalam pengambilan keputusan yang lebih baik dan lebih cepat<sup>3</sup>. Selain itu, integrasi juga berkontribusi pada pengelolaan risiko yang lebih baik. Dalam situasi ketidakpastian pasokan atau gangguan operasional, perusahaan dengan rantai pasok yang terintegrasi memiliki kemampuan lebih baik untuk merespons dan memulihkan operasional mereka<sup>4</sup>.

Integrasi rantai pasok juga berpengaruh positif terhadap kualitas produk. Dengan koordinasi yang lebih baik antara berbagai elemen dalam rantai pasok, perusahaan dapat memastikan bahwa produk yang dihasilkan memenuhi standar kualitas tinggi. Hal ini tidak hanya meningkatkan kepuasan pelanggan tetapi juga memberikan keunggulan kompetitif di pasar. Selain itu, integrasi membantu perusahaan untuk beradaptasi dengan cepat terhadap perubahan permintaan pasar dan fluktuasi kebutuhan pelanggan, sehingga meningkatkan fleksibilitas dan ketahanan perusahaan.

---

<sup>3</sup> <https://www.vena.co.id/post/integrasi-rantai-pasok>

<sup>4</sup> <https://customstradeacademy.id/cta/pentingnya-integrasi-sistem-dalam-logistik-kepabeanaan/>

Secara keseluruhan, urgensi integrasi rantai pasok dalam produksi dan sistem logistik terletak pada kemampuannya untuk menciptakan efisiensi, mengurangi biaya, meningkatkan kualitas produk, serta memperkuat daya saing perusahaan di pasar global yang semakin kompleks.

Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim. Sistem logistik juga memiliki peran strategis dalam mensinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*). Untuk itu peran strategis Sistem Logistik Nasional tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, namun sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI).<sup>5</sup>

Saat ini kinerja Sistem Logistik Nasional masih belum optimal, karena masih tingginya biaya logistik nasional yang mencapai 27% (dua puluh tujuh persen) dari Produk Domestik Bruto (PDB) dan belum memadainya kualitas pelayanan, yang ditandai dengan (a) masih rendahnya tingkat penyediaan infrastruktur baik kuantitas maupun kualitas, (b) masih adanya pungutan tidak resmi dan biaya transaksi

---

<sup>5</sup> Kundori, dan Pranyoto Pranyoto. "Implementasi Kebijakan Transportasi Laut dalam Rangka Pengembangan Sistem Logistik Nasional, *Journal Majalah Ilmiah Bahari* Jogja, 2023.

yang menyebabkan ekonomi biaya tinggi, (c) masih tingginya waktu pelayanan ekspor-impor dan adanya hambatan operasional pelayanan di pelabuhan, (d) masih terbatasnya kapasitas dan jaringan pelayanan penyedia jasa logistik nasional, (e) masih terjadinya kelangkaan stok dan fluktuasi harga kebutuhan bahan pokok masyarakat, terutama pada hari-hari besar nasional dan keagamaan, dan bahkan (e) masih tingginya disparitas harga pada daerah perbatasan, terpencil dan terluar.<sup>6</sup>

Kondisi tersebut sangat mempengaruhi kinerja sektor logistik nasional, dimana berdasarkan survei Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/LPI*) oleh Bank Dunia yang dipublikasikan pada tahun 2023 posisi Indonesia anjlok 17 peringkat dari peringkat 46 (2018) menjadi 63 (2023) dengan penurunan skor dari 3,15 menjadi 3,0. Analisis SCI menunjukkan dari enam dimensi LPI Indonesia 2018 dan 2023, yang mengalami kenaikan adalah *Customs* (dari 2,7 menjadi 2,8) dan *Infrastructure* (dari 2,895 menjadi 2,9). Dari empat dimensi yang mengalami penurunan, penurunan terbesar pada dimensi *Timelines* (dari 3,7 menjadi 3,3) dan *Tracking & Tracing* (dari 3,3 menjadi 3,0), diikuti *International Shipments* (dari 3,2 menjadi 3,0), dan *Logistics Competence & Quality* (dari 3,1 menjadi 2,9).<sup>7</sup>

Jika dikelompokkan, logistik nasional memiliki empat masalah utama, yakni jumlah, kapasitas, kondisi atau kualitas, serta penyebarannya. Tak perlu membandingkan dengan Singapura yang telah lama dikenal sebagai salah satu negara logistik terbaik, tapi kita

---

<sup>6</sup> Cetak biru Sistem Logistik Nasional

<sup>7</sup> Akbar Johan, *The Role And Implication Of NLE on The Improvement of Indonesia's Logistic Performance Index*, Secretary General of the Indonesian Logistics and Forwarders Association (ALFI/ILFA), Makalah, 2023.

perlu setidaknya melakukan benchmark dengan Thailand (peringkat 32, skor 3,41), Vietnam (peringkat 39, skor 3,27) dan Malaysia (peringkat 41, skor 3,22). Jika kita *zoom* ke area infrastruktur, makin tampak ketertinggalan skor Indonesia (2,89) dibanding Thailand (3,14), Vietnam (3,01) dan Malaysia (3,15).<sup>8</sup>

Sistem logistik yang belum efisien menyebabkan kesenjangan harga yang tidak wajar antara wilayah timur dan barat Indonesia dimana hambatan logistik itu menyebabkan komoditas impor lebih murah daripada produk lokal. Statistik menunjukkan bahwa logistik Indonesia termasuk yang tertinggi di ASEAN, yakni 25 persen-30 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB). Padahal dengan mengingat kondisi geografis Indonesia, idealnya biaya logistik tidak melebihi 15 persen.<sup>9</sup>

Sistem logistik nasional yang masih kurang baik adalah biaya pengiriman yang tinggi. Distribusi barang antar wilayah maupun antar pulau menjadi tantangan tersendiri karena harga barang di luar Jawa lebih tinggi. Misalnya harga beras di satu provinsi bisa sampai 64 persen lebih tinggi dari harga beras provinsi lain. Adapun harga semen di Papua 20 kali lebih tinggi dari Jawa<sup>10</sup>.

Sistem Logistik Nasional akan dikembangkan menuju Sistem Logistik terintegrasi yang efektif dan efisien dengan menggunakan konsep Manajemen Rantai Pasok (Supply Chain Management/SCM) yang berbasis pada sinkronisasi, integrasi dan kolaborasi berbagai pihak

---

<sup>8</sup> <https://www.aplog.co/global/web/index.php?id=membangun-ekosistem-logistik-indonesia&r=news%2Fdetail>, diakses 1 November 2023, pukul 01.46 WIB

<sup>9</sup> <http://lipi.go.id/berita/single/Sistem-Logistik-Belum-Efisien/7430>, diakses 1 Juli 2023.

<sup>10</sup> *ibid*

terkait (pemangku kepentingan), dengan memanfaatkan penggunaan teknologi informasi yang diwadahi dalam suatu tatanan kelembagaan yang terpercaya dan sistem organisasi yang efektif. Sistem Logistik Nasional ini diharapkan dapat dioperasionalkan oleh pelaku dan penyedia jasa logistik yang profesional dan beretika, serta didukung oleh tersedianya infrastruktur logistik yang mencukupi dan handal.

Biaya logistik yang ekonomis tidak hanya soal memberi keuntungan bagi pelaku usaha, namun menjamin keadilan dan pemerataan akses terhadap bahan pokok yang penting bagi hajat hidup rakyat. Data menunjukkan, biaya logistik Indonesia tertinggi di Asia Tenggara, yakni 23,5 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB) pada 2019. Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia memprediksi pada 2020 biaya logistik turun menjadi 21,3 persen dari PDB.<sup>11</sup> Sebelumnya, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Pandjaitan menyatakan pemerintah ingin menekan biaya logistik nasional menjadi 17 persen dari PDB sesuai dengan Peraturan Presiden (Perpres) No. 18/2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional Tahun 2020-2024.<sup>12</sup>

Terakhir Menko Perekonomian Airlangga Hartarto menyampaikan bahwa “berdasarkan hasil kajian logistik yang dilakukan Bappenas, biaya logistik domestik saat ini mencapai 14,1 persen, sedangkan biaya logistik ekspor 8,98 persen.”<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> . <https://ekonomi.bisnis.com/read/20201007/259/1301737/biaya-logistik-di-indonesia-mencapai-235-persen-dari-pdb-ini-strategi-bea-cukai>, diakses 21 Oktober 2023

<sup>12</sup> <https://www.antaranews.com/berita/2723517/menko-luhut-targetkan-biaya-logistik-capai-17-persen-dari-pdb-di-2024>

<sup>13</sup> Paparan Menteri Bappenas berdasarkan Kajian Logistik Bappenas dengan SIRI (2022)

Dimensi *Timeliness* didefinisikan dalam LPI sebagai frekuensi pengiriman yang mencapai penerima dalam waktu pengiriman yang sudah dijadwalkan. Dwelling time di pelabuhan, bandara, atau darat cenderung berkorelasi negatif dengan skor LPI keseluruhan suatu negara. Dwelling time yang lama adalah pertanda masalah kinerja, tetapi dwelling time yang singkat tidak selalu menunjukkan kinerja logistik yang tinggi secara keseluruhan. Penurunan skor timeliness Indonesia diduga disebabkan oleh adanya bottlenecks di Pelabuhan akibat disrupsi Rantai Pasok yang terjadi pasca Pandemi Covid-19 dan keadaan Geopolitik dunia yang tidak stabil, Tracking & Tracing, berkaitan dengan kemampuan untuk melacak kiriman. Implementasi logistics tracking system di Indonesia masih tergolong rendah.<sup>14</sup>

Hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti dukungan teknologi informasi dan komunikasi yang belum memadai, kurangnya stimulus kebijakan serta rendahnya efisiensi kelembagaan yang terpadu. International Shipments berkaitan dengan kemudahan mengatur dan mengelola harga pengiriman internasional yang kompetitif. Rendahnya nilai Indonesia untuk dimensi ini, menunjukkan harga pengiriman internasional Indonesia masih kurang kompetitif, jika dibandingkan dengan negara tetangga seperti Malaysia yang memiliki skor 3,7. Skor LPI tidak hanya dapat menggambarkan kinerja logistik suatu negara, tetapi juga dapat menjadi salah satu pertimbangan investor untuk mengembangkan bisnisnya di Indonesia.

---

<sup>14</sup> *ibid*

Oleh karena itu, berbagai upaya perlu dilakukan untuk meningkatkan LPI itu, di samping meningkatkan kinerja logistik Indonesia secara umum. Peningkatan LPI Indonesia harus dilakukan dengan perencanaan lintas kementerian/lembaga terkait secara terintegrasi, serta melibatkan para pemangku kepentingan, terutama pelaku usaha terkait. Perencanaan itu dengan menyusun program secara sistematis berdasarkan kondisi dan permasalahan pada semua sektor. Revisi atas Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas), pembentukan UU logistik, dan pembentukan lembaga permanen bidang logistik menjadi tiga hal penting yang harus segera dipertimbangkan. Lembaga permanen itu, misalnya, sangat diperlukan mengingat logistik bersifat multisektoral dan multistakeholders. Beberapa kementerian/lembaga, bahkan kementerian koordinator, terkait dengan sektor logistik. Selain itu, sektor logistik juga menyangkut kepentingan pemerintah pusat dan semua pemerintah daerah. Implementasi *National Logistics Ecosystem* (NLE) yang menunjukkan perkembangan dan hasil yang baik perlu diperkuat, baik secara regulasi maupun kelembagaan, dengan dukungan semua kementerian/lembaga terkait.

Pada dasarnya obyek logistik tidak terbatas pada logistik barang, namun mencakup pula logistik penumpang, logistik bencana, dan logistik militer (pertahanan keamanan), sedangkan aktivitas pokok logistik meliputi pengadaan, produksi, pergudangan, distribusi,

transportasi, dan pengantaran barang yang dilakukan oleh setiap pelaku bisnis dan industri baik pada sektor primer, sekunder maupun tersier dalam rangka menunjang kegiatan operasionalnya.

Aktivitas logistik melibatkan berbagai pemangku kepentingan yang dapat dikategorisasikan kedalam dalam lima kelompok, yaitu:

1. Konsumen, merupakan pengguna logistik yang membutuhkan barang baik untuk proses produksi maupun untuk konsumsi. Konsumen inilah yang menentukan jenis dan jumlah barang yang akan dibeli, dari siapa dan dimana barang tersebut dibeli dan kemana barang itu diantarkan.
2. Pelaku Logistik (PL), merupakan pemilik dan penyedia barang yang dibutuhkan konsumen, yang terdiri atas: a. Produsen yang bertindak sebagai penghasil (sumber) barang baik melalui budidaya (pertanian, perikanan, peternakan, perkebunan, kehutanan), pertambangan, maupun proses pengolahan produksi; b. Penyalur (intermediare) yang bertindak sebagai perantara perpindahan kepemilikan barang dari produsen sampai ke konsumen melalui saluran distribusi (pedagang besar/wholesaler, grosir, distributor, agen, pasar, pengecer, warung, dan sebagainya) dalam suatu mekanisme tata niaga.
3. Penyedia Jasa Logistik (*Logistics Service Provider*), merupakan institusi penyedia jasa pengiriman barang (*transporter, freight forwarder, shipping liner, EMKL, dsb*) dari tempat asal barang (*shipper*) ke tempat tujuannya (*consignee*), dan jasa penyimpanan

barang (pergudangan, fumigasi, dan sebagainya). Asal barang bisa berasal dari produsen, pemasok, atau penyalur, sedangkan tempat tujuan bisa konsumen, penyalur, atau produsen.

4. Pendukung Logistik, merupakan institusi yang memberikan dukungan terhadap efektivitas dan efisiensi kegiatan logistik, dan memberikan kontribusi untuk menyelesaikan permasalahan logistik. Yang termasuk dalam kategori ini diantaranya adalah asosiasi, konsultan, institusi pendidikan dan pelatihan serta lembaga penelitian.
5. Pemerintah, merupakan (a) regulator yang menyiapkan peraturan perundangan dan kebijakan, (b) fasilitator yang menyediakan dan membangun infrastruktur logistik yang diperlukan untuk terlaksananya proses logistik, dan (c) integrator yang mengkoordinasikan dan mensinkronkan aktivitas logistik sesuai dengan visi yang ingin dicapai, dan pemberdayaan baik kepada pelaku logistik, penyedia jasa logistik maupun pendukung logistik.

Untuk melakukan aktivitas logistik diperlukan infrastuktur logistik yang terdiri atas simpul logistik (*logistics node*) dan mata rantai logistik (*logistics link*) yang berfungsi menggerakkan barang dari titik asal (*point of origin*) ke titik tujuan (*point of destination*). Simpul logistik dapat berupa pelaku logistik, maupun konsumen, sedangkan link logistik meliputi jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan.

Sistem Logistik Nasional tidak hanya berkaitan dengan aspek mikro sebagaimana diuraikan di atas, tetapi juga berkaitan dengan aspek lebih luas (makro) yang diwadahi dalam suatu tatanan nasional dalam bingkai kebijakan dan regulasi, serta berperan sebagai landasan hukum dan acuan dalam melakukan kegiatan logistik diantara para pemangku kepentingan sektor logistik nasional. Formatnya dapat berbentuk perundangan, aturan, ketentuan, kebijakan, dan mekanisme interaksi aktivitas logistik diantara pemangku kepentingan, yang mengakomodasi perspektif makro dan mikro dalam penanganan persoalan logistik nasional.

Sistem logistik yang belum efisien menyebabkan kesenjangan harga yang tidak wajar antara wilayah timur dan barat Indonesia dimana hambatan logistik itu menyebabkan komoditas impor lebih murah daripada produk lokal. Statistik menunjukkan bahwa logistik Indonesia termasuk yang tertinggi di ASEAN, yakni 25 persen-30 persen dari Produk Domestik Bruto (PDB). Padahal dengan mengingat kondisi geografis Indonesia, idealnya biaya logistik tidak melebihi 15 persen.<sup>15</sup>

Sistem logistik nasional yang masih kurang baik adalah biaya pengiriman yang tinggi. Distribusi barang antar wilayah maupun antar pulau menjadi tantangan tersendiri karena harga barang di luar Jawa lebih tinggi. Misalnya harga beras di satu provinsi bisa sampai 64 persen

---

<sup>15</sup> <http://lipi.go.id/berita/single/Sistem-Logistik-Belum-Efisien/7430>, diakses 1 Desember 2023.

lebih tinggi dari harga beras provinsi lain. Adapun harga semen di Papua 20 kali lebih tinggi dari Jawa<sup>16</sup>.

Sistem Logistik Nasional akan dikembangkan menuju Sistem Logistik terintegrasi yang efektif dan efisien dengan menggunakan konsep Manajemen Rantai Pasok (*Supply Chain Management/SCM*) yang berbasis pada sinkronisasi, integrasi dan kolaborasi berbagai pihak terkait (pemangku kepentingan), dengan memanfaatkan penggunaan teknologi informasi yang diwadahi dalam suatu tatanan kelembagaan yang terpercaya dan sistem organisasi yang efektif. Sistem Logistik Nasional ini diharapkan dapat dioperasionalkan oleh pelaku dan penyedia jasa logistik yang profesional dan beretika, serta didukung oleh tersedianya infrastruktur logistik yang mencukupi dan handal.

Proses perizinan yang rumit masih menjadi salah satu kendala utama bagi pelaku industri logistik di Indonesia. Meskipun pemerintah telah melakukan berbagai upaya untuk memperbaiki sistem ini, kompleksitas regulasi dan birokrasi yang ada tetap menghambat efisiensi operasional. Banyak pelaku usaha mengeluhkan panjangnya proses pengurusan izin operasional, yang mencakup izin pengiriman lintas daerah, serta kepatuhan terhadap regulasi perpajakan dan kepabeanan. Hal ini tidak hanya memperlambat waktu pengiriman

---

<sup>16</sup> *ibid*

barang tetapi juga meningkatkan biaya operasional, yang pada gilirannya mempengaruhi daya saing industri logistik nasional.<sup>17</sup>

Sebagai contoh, biaya logistik di Indonesia mencapai sekitar 23% dari Produk Domestik Bruto (PDB), jauh lebih tinggi dibandingkan dengan negara-negara lain di Asia Tenggara.<sup>18</sup> Proses perizinan yang panjang dan rumit sering kali membuat pelaku usaha harus menunggu sehari-hari atau bahkan berminggu-minggu untuk mendapatkan izin yang diperlukan. Meskipun pemerintah telah meluncurkan sistem *Online Single Submission* (OSS) untuk menyederhanakan proses ini, banyak pelaku usaha masih merasa kesulitan dalam navigasi sistem dan memenuhi semua persyaratan dokumen yang dibutuhkan.<sup>19</sup>

Pemerintah juga telah meluncurkan inisiatif seperti *National Logistic Ecosystem* (NLE) dan *Integrated National Single Window* (INSW) untuk meningkatkan efisiensi dalam proses perizinan kepabeanan dan logistik. Namun, meskipun terdapat penurunan waktu tunggu barang di pelabuhan dari 4,05 hari pada tahun 2017 menjadi 2,62 hari pada tahun 2023, tantangan regulasi tetap ada.<sup>20</sup> Oleh karena itu, diperlukan kolaborasi antara pemerintah dan sektor swasta untuk menyederhanakan regulasi dan mempercepat proses perizinan agar

---

<sup>17</sup><https://konstruksimedia.com/atasi-tantangan-supply-chain-sci-dorong-uu-logistik-dan-bentuk-lembaga-logistik-permanen>, Diakses 8 Januari 2025.

<sup>18</sup><https://autokirim.com/blog/studi-kasus-mengapa-logistik-di-indonesia-masih-menghadapi-tantangan-besar/>

<sup>19</sup><https://kontrakhukum.com/article/langkah-mudah-mengurus-izin-usaha-untuk-bisnis-jasa-logistik/> Diakses 22 Januari 2025

<sup>20</sup><https://www.beacukai.go.id/berita/transformasi-10-tahun-layanan-kepabeanan-mendorong-efisiensi-dan-kemudahan-di-pelabuhan-melalui-inovasi-digital.html>. Diakses 18 Oktober 2024.

industri logistik dapat berkembang lebih optimal dan bersaing di pasar global.

Kondisi formulasi pengaturan tatanan kelembagaan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) saat ini menunjukkan adanya kerangka regulasi yang belum sepenuhnya efektif dan koordinasi kelembagaan yang kurang optimal. Secara formal, Sislognas diatur oleh Perpres No. 26/2012 yang menetapkan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional 2011-2025.<sup>21</sup> Namun, implementasinya terhambat oleh ketidakselarasan regulasi sektoral, tidak adanya pembaruan *roadmap* setelah 2015, dan perubahan sistem hukum akibat UU Cipta Kerja<sup>22</sup>. Selain itu, terjadi kevakuman koordinasi setelah pembubaran KP3EI melalui Perpres 82/2020, yang sebelumnya berperan sebagai koordinator utama implementasi Cetak Biru Sislognas. Koordinasi saat ini dialihkan ke Kementerian Perekonomian dengan kelompok kerja *ad-hoc*, tetapi tanpa kewenangan pengambilan keputusan yang jelas.<sup>23</sup> Pemerintah berupaya melakukan penyempurnaan melalui Reformasi Logistik 4.0 dengan digitalisasi melalui *National Logistic Ecosystem* (NLE) sejak 2020 dan integrasi sistem informasi logistik antar moda transportasi.<sup>24</sup> Meskipun demikian, masih terdapat tantangan seperti tidak adanya otoritas tunggal yang

---

<sup>21</sup> [https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/17475/Perpres0262012\\_Lampiran3](https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/17475/Perpres0262012_Lampiran3). Diakses 22 Januari 2025.

<sup>22</sup> [https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/17491/Perpres0262012\\_Lampiran2.pdf](https://jdih.setkab.go.id/PUUdoc/17491/Perpres0262012_Lampiran2.pdf). Diakses 22 Januari 2025.

<sup>23</sup> *Ibid*

<sup>24</sup> <https://itb.ac.id/berita/peningkatan-kinerja-logistik-di-indonesia-refleksi-tantangan-dan-peluang-sistem-logistik-nasional/61154>. Diakses 22 Januari 2024

berwenang menetapkan standar dan sanksi, *fragmented authority* akibat pembagian kewenangan di beberapa kementerian, serta kesenjangan kapasitas antara pemerintah pusat dan daerah dalam implementasi kebijakan logistik.

Kondisi nyata model pengaturan rantai pasok yang responsif dalam Sistem Logistik Nasional saat ini menunjukkan adanya perkembangan signifikan, meskipun masih menghadapi berbagai tantangan. Salah satu aspek utama adalah pertumbuhan dan inovasi dalam rantai pasok, yang didorong oleh peningkatan e-commerce, program hilirisasi komoditas, dan pengembangan kawasan baru seperti Ibu Kota Negara (IKN). Transformasi digital juga menjadi kunci utama, dengan penerapan teknologi seperti *Artificial Intelligence (AI)*, *Internet of Things (IoT)*, dan *Big Data* untuk meningkatkan efisiensi operasional, prediksi permintaan, serta manajemen inventaris. Selain itu, keberlanjutan menjadi fokus penting, terutama dengan dorongan pemerintah terhadap logistik hijau untuk meningkatkan daya saing produk Indonesia di pasar global. Namun demikian, pengelolaan risiko rantai pasok juga menjadi tantangan besar, terutama setelah pandemi COVID-19 yang menunjukkan kerentanan sistem logistik global. Di sisi lain, pembangunan infrastruktur seperti pelabuhan, bandara, dan sistem transportasi terintegrasi terus dilakukan guna memperkuat konektivitas antarwilayah dan menurunkan biaya logistik yang masih tinggi. Tantangan geopolitik global, seperti konflik Rusia-Ukraina, turut memengaruhi kestabilan rantai pasok internasional yang berdampak pada Indonesia. Secara keseluruhan, model pengaturan rantai pasok

yang responsif di Indonesia harus mampu beradaptasi dengan perubahan teknologi, dinamika pasar, serta tantangan global untuk memastikan keberlanjutan dan daya saing logistik nasional di tingkat internasional.

Pengaturan hukum terkait logistik di Indonesia mengalami tumpang tindih dan ketidakharmonisan regulasi yang berdampak negatif pada efisiensi dan biaya logistik nasional. Banyak regulasi yang dikeluarkan oleh kementerian dan lembaga berbeda, seperti Kementerian Perdagangan, Kementerian Perindustrian, Badan Karantina, dan Badan Pengelola Dana Perkebunan Kelapa Sawit (BPDPKS), yang saling bertentangan atau menghambat operasional logistik, khususnya di Pusat Logistik Berikat (PLB). Contohnya, kebijakan Badan Karantina yang mewajibkan produk ekspor mengendap terlebih dahulu sebelum dikirim, serta kebijakan Domestic Market Obligation (DMO) dari Kemendag yang membatasi ekspor.<sup>25</sup>

Tercatat ada sekitar 27 regulasi tentang logistik yang tumpang tindih antar kementerian, seperti aturan terkait agen inspeksi, muatan maksimal angkutan barang, dan pungutan yang berbeda antar daerah. Hal ini menyebabkan tingginya biaya logistik dan menurunkan efisiensi sistem logistik nasional.<sup>26</sup> Hirarki Regulasi yang Lemah dan Kurangnya Regulasi Khusus dimana Regulasi utama yang mengatur sektor logistik adalah Perpres No. 26 Tahun 2012 yang memiliki hirarki relatif rendah

---

<sup>25</sup> <https://emedia.dpr.go.id/2025/05/21/fauzi-amro-soroti-tumpang-tindih-regulasi-hambat-operasional-pusat-logistik-berikat/>. Diakses 21 Mei 2025.

<sup>26</sup> <https://ekbis.sindonews.com/berita/845501/34/tumpang-tindih-regulasi-hambat-industri-logistik>. Diakses 21 Mei 2025.

dan tidak efektif dalam implementasi. Tidak adanya Undang-Undang khusus tentang logistik menyebabkan subsektor transportasi diatur terpisah-pisah oleh berbagai UU sektoral, sehingga koordinasi dan harmonisasi sulit terwujud.<sup>27</sup>

Terjadi pula birokrasi yang rumit dan kurang digitalisasi seperti penggunaan formulir hard copy dan prosedur yang berbelit-belit, juga menjadi penghambat efisiensi logistik di pelabuhan dan titik distribusi lainnya. Digitalisasi yang belum merata membuat regulasi sulit diimplementasikan secara efektif dan memperparah biaya logistik.<sup>28</sup>

Logistik di Indonesia tidak harmonis karena adanya beberapa faktor yang saling berkaitan dan menciptakan kompleksitas dalam sistem, antara lain:<sup>29</sup> Pertama, kompleksitas regulasi dan kebijakan pemerintah menjadi salah satu penyebab utama. Proses perizinan yang lambat dan tumpang tindih antara berbagai instansi menyebabkan inefisiensi operasional yang signifikan, memperlambat arus barang dan meningkatkan biaya logistik. Banyak lembaga yang terlibat dalam pengaturan logistik, namun masing-masing memiliki standar dan prosedur yang berbeda, sehingga menciptakan kebingungan dan ketidakpastian bagi pelaku usaha.

Kedua, egosektoral antarinstansi juga berkontribusi pada ketidakharmonisan ini. Setiap lembaga cenderung berfokus pada

---

<sup>27</sup> <https://supplychainindonesia.com/darurat-regulasi-logistik-nasional/> Diakses 21 Mei 2025

<sup>28</sup> <https://www.cnbcindonesia.com/news/20250206162741-8-608568/video-birokrasi-masih-rumit-jadi-pr-sistem-logistik-nasional>. Diakses 21 Mei 2025.

<sup>29</sup> <https://moneytalk.id/2024/11/01/dampak-kebijakan-terhadap-sektor-logistik/> Diakses 23 Desember 2024

kepentingan dan tujuan masing-masing tanpa mempertimbangkan sinergi dengan lembaga lain, yang mengakibatkan proses pengawasan dan koordinasi yang tidak efektif. Hal ini terlihat dari banyaknya pemeriksaan barang yang dilakukan secara berulang oleh berbagai instansi, yang tidak hanya menghabiskan waktu tetapi juga menambah biaya bagi para pengusaha.

Ketiga, kurangnya konektivitas infrastruktur antara moda transportasi darat, laut, dan udara menjadi tantangan besar. Meskipun terdapat kemajuan dalam pembangunan infrastruktur, integrasi antara berbagai moda transportasi masih terfragmentasi, sehingga menghambat efisiensi distribusi barang. Keterbatasan ini menyebabkan biaya logistik di Indonesia tetap tinggi, mencapai sekitar 23-24% dari PDB, jauh di atas rata-rata global.

Akhirnya, penggunaan teknologi yang belum optimal dalam sektor logistik juga menjadi faktor penghambat. Meskipun teknologi dapat meningkatkan efisiensi dan visibilitas dalam rantai pasok, penerapan sistem digital seperti pelacakan real-time masih rendah di Indonesia. Semua faktor ini berkontribusi pada ketidakharmonisan dalam sistem logistik nasional, sehingga diperlukan upaya kolaboratif untuk menciptakan regulasi yang lebih terintegrasi dan efisien guna meningkatkan daya saing logistik Indonesia di pasar global.

Disharmoni regulasi dalam sistem logistik nasional Indonesia merupakan persoalan serius yang menghambat efisiensi dan menimbulkan biaya logistik yang tinggi. Baik dari sisi praktik maupun aturan, ketidakharmonisan ini masih sangat terasa dan menjadi

penghambat utama dalam pengembangan sistem logistik yang efektif dan terintegrasi.

Disharmoni dari Sisi Aturan dapat dilihat dari tumpang tindih regulasi antar Kementerian dan Lembaga. Regulasi yang mengatur logistik tersebar di berbagai kementerian dan lembaga dengan aturan yang seringkali bertentangan atau tidak sinkron. Misalnya, regulasi terkait pemindahan barang di pelabuhan yang diatur berbeda oleh Kementerian Perhubungan dan Kementerian Keuangan, sehingga menimbulkan kebingungan dan ketidakpastian bagi pelaku usaha.<sup>30</sup> Terdapat sekitar 27 regulasi yang tumpang tindih dan kurang harmonis, seperti aturan muatan maksimal angkutan barang dan pungutan daerah yang berbeda-beda, sehingga menghambat kelancaran rantai pasok nasional.<sup>31</sup>

Secara hirarki regulasi Sistem logistik nasional lemah karena masih diatur oleh Perpres No. 26 Tahun 2012 yang memiliki hirarki rendah, sehingga sulit mengatasi konflik regulasi dan fragmentasi kewenangan antar instansi pemerintah. Selanjutnya ketidakselarasan antara Regulasi dan Praktik Lapangan. Beleid seperti Permenhub No. 116 Tahun 2016 dan Permenkeu No. 216/PMK.04/2019 yang mengatur barang longstay di pelabuhan belum sinkron sehingga menimbulkan hambatan operasional dan biaya tambahan.

---

<sup>30</sup> <https://www.logistiknews.id/2023/08/30/depalindo-ungkap-ini-biang-kerok-yang-bikin-cost-logistik-mahal/> Diakses tanggal 20 Mei 2025.

<sup>31</sup> *Ibid*

Disharmoni dari Sisi Praktik dapat dilihat dari Koordinasi yang Lemah Antar Pemangku Kepentingan. Fragmentasi pengelolaan logistik menyebabkan lemahnya koordinasi antara pemerintah, swasta, dan pelaku usaha, sehingga inisiatif peningkatan efisiensi sulit dijalankan secara terpadu. Masih banyak prosedur manual dan birokrasi berbelit yang memperlambat proses logistik, misalnya dalam pelayanan kepabeanan yang sering mengalami gangguan sistem Informasi Teknologi (IT), menghambat kelancaran arus barang.<sup>32</sup>

Terjadi ketimpangan distribusi dan muatan kosong. Distribusi barang yang terpusat di wilayah Jawa menyebabkan ketidakseimbangan *supply-demand* dan fenomena muatan kosong saat kapal kembali, yang menambah biaya logistik dan menurunkan efisiensi.<sup>33</sup> Rendahnya kepatuhan terhadap regulasi dan lemahnya pengawasan menyebabkan praktik ilegal dan inefisiensi, seperti importasi ilegal dan penghindaran aturan muatan maksimal.<sup>34</sup>

Berdasarkan fenomena sebagaimana yang diuraikan di atas maka penelitian ini menetapkan isu hukum yaitu regulasi yang mengatur tentang Sistem Logistik Nasional belum dapat menciptakan tata kelola rantai pasok dan logistik nasional yang efisien, efektif dan produktif.

---

<sup>32</sup> <https://supplychainindonesia.com/kebutuhan-mendesak-akan-badan-khusus-yang-bertanggung-jawab-atas-sistem-logistik-nasional/> Diakses Tanggal 25 Mei 2025.

<sup>33</sup> <https://www.cnnindonesia.com/ekonomi/20241125145207-97-1170414/stranas-pk-dorong-reformasi-logistik-nasional-lewat-manifes-domestik>. Diakses 25 Mei 2025.

<sup>34</sup> <https://www.logistiknews.id/2023/08/30/depalindo-ungkap-ini-biang-kerok-yang-bikin-cost-logistik-mahal/> Diakses 25 Mei 2025

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penelitian ini memfokuskan kajian pada sejumlah rumusan masalah sebagai berikut:

1. Apa hakikat pengaturan rantai pasok pada Sistem Logistik Nasional dalam Pengelolaan Kepelabuhanan?
2. Bagaimana formulasi pengaturan tatanan kelembagaan Sistem Logistik Nasional?
3. Bagaimana model pengaturan Rantai Pasok yang responsif pada Sistem Logistik Nasional dalam pengelolaan kepelabuhanan di Indonesia?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penulisan disertasi ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk menganalisis secara komprehensif dan menemukan hakikat regulasi Rantai Pasok pada Sistem Logistik Nasional dalam Pengelolaan Kepelabuhanan.
2. Untuk menganalisis secara komprehensif dan mengidentifikasi formulasi tatanan kelembagaan Sistem Logistik Nasional.
3. Untuk menganalisis secara komprehensif dan menemukan model pengaturan Rantai Pasok yang responsif pada Sistem Logistik Nasional dalam pengelolaan kepelabuhanan di Indonesia.

## **D. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara langsung maupun tidak langsung, antara lain:

### 1. Manfaat Teoretis

Studi mengenai Rantai Pasok Sistem Logistik Nasional dalam pengelolaan kepelabuhanan di Indonesia masih minim, sedangkan perkembangan isu logistik nasional sangatlah pesat. Hasil penelitian tentang reformulasi model Rantai Pasok pada Sistem Logistik Nasional yang ideal dalam pengelolaan kepelabuhanan di Indonesia diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dan memperkaya khasanah teoretis dalam studi ilmu hukum.

### 2. Manfaat Praktis

Hasil Penelitian ini dapat menjadi sumber informasi, rujukan, dan trend setter dalam pengembangan penelitian-penelitian selanjutnya tentang Rantai Pasok pada Sistem Logistik Nasional yang ideal dalam pengelolaan kepelabuhanan di Indonesia. Termasuk menghasilkan output berupa Jurnal, prosiding, dan literatur akademik dalam bentuk buku atau bahan ajar, sebagai acuan, masukan, dan bahan pertimbangan bagi pemerintah dalam menyusun cetak biru Formulasi Tatanan Kelembagaan Sistem Logistik Nasional di Indonesia.

## **E. Orisinalitas Penelitian**

Setidaknya ada tiga Disertasi yang membahas tentang harmonisasi hukum integrasi rantai pasok sistem logistik nasional dalam transformasi pengelolaan kepelabuhanan, yaitu:

1. Disertasi berjudul "Konvergensi Regulasi dan Kelembagaan Struktur Industri Logistik, Pos, dan Kurir" oleh Dwi Putra Darmawan dari Universitas Gadjah Mada. Disertasi ini membahas tentang

implementasi, regulasi, dan kelembagaan Sistem Logistik Nasional (Sislognas), termasuk harmonisasi dan sinkronisasi regulasi kebijakan, penyusunan regulasi dan kebijakan, serta penyederhanaan prosedur dalam rangka mencapai efisiensi logistik yang ditargetkan. Disertasi ini juga membahas tentang integrasi rantai nilai global dalam sistem logistik yang baik. Perbedaannya dengan rencana disertasi ini adalah pada kebaruan menemukan konsep ideal tentang Harmonisasi Hukum Integrasi Rantai Pasok Sistem Logistik Nasional dalam Transformasi Pengelolaan Kepelabuhanan

2. Disertasi berjudul "Sistem Logistik Nasional (Sislognas): Kajian Implementasi, Regulasi dan Kelembagaan" oleh Dian Kurniawan dari Universitas Indonesia. Disertasi tersebut membahas pula tentang pentingnya harmonisasi hukum integrasi rantai pasok sistem logistik nasional dalam transformasi pengelolaan kepelabuhanan untuk meningkatkan efisiensi layanan publik dan kinerja logistik nasional, serta membahas tentang implementasi, regulasi, dan kelembagaan Sislognas. Perbedaannya dengan rencana disertasi ini adalah pada kebaruan menemukan konsep ideal tentang Harmonisasi Hukum Integrasi Rantai Pasok Sistem Logistik Nasional dalam Transformasi Pengelolaan Kepelabuhanan.
3. Disertasi berjudul Politik Hukum Pengelolaan Pelabuhan Komersial Di Indonesia Oleh Badan Usaha Milik Negara Oleh Akhirman dari

Program Studi Doktor Ilmu Hukum Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar, 2023. Disertasi ini membahas politik hukum pengelolaan pelabuhan di Indonesia dan berusaha mendesain model pengelolaan pelabuhan komersial yang ideal dalam mengoptimalkan peran BUMN di sektor kepelabuhanan. Permasalahan yang dikaji adalah bagaimana politik hukum sektor kepelabuhanan di Indonesia dan implementasinya, serta model pengelolaan pelabuhan komersial yang ideal oleh BUMN. Perbedaannya dengan rencana disertasi ini adalah pada kebaruan menemukan konsep ideal tentang Harmonisasi Hukum Integrasi Rantai Pasok Sistem Logistik Nasional dalam Transformasi Pengelolaan Kepelabuhanan.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Landasan Teori

##### 1. Teori *Economic Analysis Of Law*

Teori *Economic Analysis of Law* (Analisis Ekonomi Hukum) adalah pendekatan teoretis dalam ilmu hukum yang mengintegrasikan konsep dan metode ekonomi ke dalam pemahaman tentang hukum dan kebijakan hukum. Teori ini melihat hukum sebagai alat untuk mencapai efisiensi ekonomi dan mengidentifikasi dampak ekonomi dari berbagai kebijakan hukum.

Sejarah telah menunjukkan bahwa masalah hukum selalu memiliki dimensi ekonomi. Alain Marciano percaya bahwa “hukum dan ekonomi dapat dipahami melalui asumsi metodologis dasar.” Dalam masyarakat manapun, aturan hukum mencakup setiap aspek kehidupan. Dalam dunia ekonomi politik, “ilmu ekonomi adalah tentang kelembagaan pada umumnya, dan tentang hukum pada khususnya.”<sup>35</sup>

Pendekatan EAL ini didasari oleh aliran utilitarianisme dari Jeremy Bentham yang menekankan pada kemanfaatan. Menurut Bentham, suatu ketentuan hukum dapat dikatakan sebagai hukum

---

<sup>35</sup> Fajar Sugianto, *Economic Analysis of Law: Seri Analisis Ke-ekonomian tentang Hukum*, Seri 1 Pengantar, (Jakarta: Kencana Prenamedia Group, 2013), hlm 45.

apabila dapat memberikan kemanfaatan yang sebesar-besarnya untuk orang terbanyak (*the greatest happiness of great number*).<sup>36</sup>

EAL merupakan suatu analisis hukum yang menggunakan konsep-konsep ekonomi. Tercatat bahwa pada tahun 1949 dilakukan upaya untuk menganalisis hukum dengan teori ekonomi. Dimulai di University of Chicago di bawah program penelitian peraturan antitrust yang disebut *Antitrust Project*. Dilanjutkan pada tahun 1960, *Journal of Law and Economics* menerbitkan sebuah artikel yang berjudul “*The Problem of the Social Cost*” oleh Ronald Coase. Artikel tersebut mengulas tentang undang-undang dan peraturan, dan bagaimana keduanya mempengaruhi perekonomian.<sup>37</sup> Publikasi perihal EAL selanjutnya ditulis oleh Richard Posner dalam bukunya yang berjudul *Economic Analysis of Law*. Richard Posner menjelaskan ideologi EAL sebagai berikut:<sup>38</sup> Ilmu ekonomi adalah ilmu yang dipilih dibuat oleh pelaku rasional yang memiliki kepentingan diri di dunia dimana sumber daya terbatas; analisis ekonomi mikro modern adalah bahwa pelaku

---

<sup>36</sup> Yuli Indrawati, *Economic Analysis of Law (EAL) atas Ketentuan Pasal 2 huruf g Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2013 tentang Keuangan Negara*, dikutip dari buku *Aktualisasi Hukum Keuangan Publik*, hlm 256.

<sup>37</sup> *Law and Economics: A Reader*, Ed. Alain Marciano, (London and New York: Routledge, 2009), hlm 3-4 dikutip dari buku Maria Soetopo Conboy, dan. Indriyanto Seno Adji, *Economic Analysis of Law: Krisis Keuangan dan Kebijakan Pemerintah*, hlm 134 – 135.

<sup>38</sup> Richard A. Posner, *Economic Analysis of Law*, Seventh Edition, (New York: Aspen Publishers, 2007), hlm 15. Fajar Sugianto, *Economic Analysis of Law: Seri Analisis Ke-ekonomian tentang Hukum, Seri 1 Pengantar*, (Jakarta : Kencana Prenamedia Group, 2013), hlm 45.

rasional akan berusaha untuk memaksimalkan kekayaan mereka dari terbatasnya sumber daya yang tersedia.

Posner menambahkan EAL dapat dijadikan suatu pendekatan untuk menjawab permasalahan hukum dengan mengutarakan definisi berbeda dan asumsi-asumsi hukum yang berbeda pula untuk mendapatkan gambaran tentang kepuasan (*satisfaction*) dan peningkatan kebahagiaan (*maximization of happiness*). Pendekatan ini erat kaitannya dengan keadilan di dalam hukum. Untuk melakukannya, maka hukum dijadikan *economic tools* untuk mencapai *maximization of happiness*. Pendekatan dan penggunaan analisis ini harus disusun dengan pertimbangan-pertimbangan ekonomi dengan tidak menghilangkan unsur keadilan, sehingga keadilan dapat menjadi economic standard yang didasari oleh tiga elemen dasar, yaitu nilai (*value*), kegunaan (*utility*), dan efisiensi (*efficiency*) yang didasari oleh rasionalitas manusia.<sup>39</sup> Berdasarkan konsep dasar ini, EAL menyimpulkan bahwa hukum diciptakan dan diaplikasikan untuk tujuan utama meningkatkan kepentingan umum seluas-luasnya (*maximizing overall social utility*).<sup>40</sup>

---

<sup>39</sup> Ibid, hlm 44

<sup>40</sup> Bushan J. Komadar, *Journal: The Raise and Fall of a Major Financial Instrument*, University of Westminster, 2007, hlm 1 dikutip dari buku Fajar Sugianto, *Economic Analysis of Law: Seri Analisis Ke-ekonomian tentang Hukum, Seri 1 Pengantar*, (Jakarta : Kencana Prenamedia Group, 2013), hlm 45.

EAL menjadi sangat penting untuk menjembatani dua nilai antinomi hukum yaitu keadilan (*justice*) dan kepastian hukum (*legal certainty*). Pendekatan EAL ini memberikan tiga manfaat, yaitu:<sup>41</sup>

- a. *The economic theory assists many legal scholars to obtain a certain perspective outside their own legal discipline* (ilmu ekonomi membantu para sarjana hukum dalam memperoleh suatu perspektif dari luar disiplin ilmu mereka)..
- b. *In a normative sense, an economic theory assists in explaining the value of conflicts by pointing out that one value, specifically efficiency, has to be sacrificed in order to achieve other values* (pada tingkat normatif, ilmu ekonomi membantu menjelaskan konflik-konflik nilai dengan menunjukkan berapa banyak satu nilai, khususnya efisiensi, harus dikorbankan untuk mencapai nilai yang lain).
- c. *In a positive analysis, an economic theory contributes on understanding that based on justification of a specific legal decision* (pada tingkat analisis positif, ilmu ekonomi memberikan kontribusi untuk pemahaman yang mendasari alasan-alasan keputusan hukum tertentu).

Menurut Maria Soetopo Conboy, EAL adalah aplikasi/perangkat dari teori ekonomi untuk mengevaluasi proses, formasi, struktur, dan dampak peraturan perundang-undangan

---

<sup>41</sup> Op cit, hlm 15

dan/atau kebijakan terhadap masyarakat. Esensi EAL adalah dampak dari putusan/kebijakan yang dilakukan hari ini untuk ke depannya dan tujuan EAL adalah untuk kesejahteraan masyarakat, sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 33 UUD NRI Tahun 1945.

Prinsip efisiensi dalam ekonomi berlaku dalam hal manfaat yang didapat haruslah lebih besar dari usaha/biaya yang dikeluarkan (*cost-benefit analysis*). Sedangkan dari perspektif filosofi hukum, konsep efisiensi akan memberikan gambaran tentang keadilan, karena menciptakan hukum yang berkeadilan hukum itu haruslah efisien.<sup>42</sup>

Sebagaimana tersebut di atas, EAL didasari oleh tiga konsep dasar yaitu yaitu nilai (*value*), kegunaan (*utility*), dan efisiensi (*efficiency*) yang didasari oleh rasionalitas manusia, dengan penjelasan sebagai berikut:

a. Konsep Pilihan Rasional (*rational choice*)

Konsep ini menjadi asumsi dasar dalam EAL. Konsep pilihan rasional dimulai dari asumsi dasar bahwa pada hakikatnya manusia adalah makhluk rasional. Konteks kepuasan manusia sifatnya tidak terbatas dan manusia tidak pernah puas terhadap apa yang mereka peroleh dan capai, sehingga mereka didorong untuk mengambil keputusan terbaik dari piluan-pilihan yang ada

---

<sup>42</sup> Fajar Sugianto, *Economic Analysis of Law: Seri Analisis Ke-ekonomian tentang Hukum, Seri 1 Pengantar*, (Jakarta: Kencana Prenamedia Group, 2013), hlm 45.

dari ketersediaan sumber daya yang langka. Hal ini dilakukan untuk peningkatan kemakmuran (*wealth maximization*), sehingga manusia sebagai makhluk ekonomi juga disebut sebagai *rational maximizer*.

Sebagai makhluk rasional, pilihan yang dipilihnya berdasarkan pertimbangan untung rugi, kelebihan-kekurangan dengan membandingkan biaya yang harus dikeluarkan dan hasil yang akan diperoleh. Selain membuat keputusan terhadap pilihannya, manusia juga mempunyai kemampuan untuk mencari alternatif terbaik berikutnya (*the next best alternative*) yang terbatas. Usaha dan kemampuan semacam ini dapat dikatakan sebagai peningkatan (*maximizing*). Suatu pilihan atau *choice* tidak bisa dilepaskan dari konsep kelangkaan atau *scarcity*. Hal ini sesuai dengan teori klasik ekonomi, yaitu setiap orang menginginkan sesuatu yang lebih dari apa yang tersedia untuk memuaskan dirinya.

b. Konsep Nilai (*value*)

Menurut Posner, suatu nilai (*value*) dapat diartikan sebagai sesuatu yang berarti atau penting (*significance*), keinginan atau hasrat (*desirability*) terhadap sesuatu, baik secara moneter atau non moneter, sehingga sifat yang melekat padanya berupa kepentingan pribadi (*self-interest*) manusia untuk mencapai kepuasan. Suatu nilai dapat diidentifikasi dengan karakteristik

yang melekat padanya, yaitu suatu pengharapan keuntungan (expected return) atau kerugian. Pertimbangan manusia dalam menentukan suatu nilai, pada akhirnya selalu ditujukan pada relevansi peningkatan kemakmuran (wealth maximization). Keuntungan Ekonomis dirumuskan dengan 
$$\text{Economic Profits} = \text{Total Revenue} - (\text{Explicit Cost} + \text{Implicit Cost})$$
 dan/atau keuntungan ekonomis lebih bersifat kepuasan atau kebahagiaan yang bersifat moneter dan non-moneter yang ditujukan kepada total utility.

c. Konsep Efisiensi (*efficiency*)

a. *Pareto Efficiency* (Vifredo Pareto)

Pareto menawarkan dua konsep alokasi keuntungan untuk mengukur efisiensi, yaitu Pareto Optimality dan Pareto Superiority. Pareto Optimality terjadi jika pembagian keuntungan bisa sampai pada satu tingkat yang sama-sama membuat semua orang berbahagia. Apabila hal tersebut tidak dimungkinkan, maka dapat diterapkan Pareto Superiority yang merupakan cara dimana paling sedikit ada satu orang yang merasa lebih berbahagia tanpa ada satu orang lain merasa lebih menderita. Penerapan dalam ketentuan hukum yaitu, semua ketentuan hukum dianggap baik, bila ketentuan hukum itu menaikkan kesejahteraan bersama (pareto optimality), atau paling tidak ketentuan hukum tersebut

membawa perubahan yang lebih baik bagi satu kelompok tanpa menurunkan kesejahteraan kelompok lain (pareto superiority).

b. *Kaldor-Hicks Efficiency*

Kaldor Hicks (Nicholas Kaldor & John R. Hicks) menyatakan bahwa berbagai cara bisa ditempuh asalkan kebahagiaan warga masih bisa terus ditingkatkan terlepas dari ada tidaknya warga lain yang menjadi berkurang kebahagiaannya. Disini yang dihitung totalitas (akumulasi) kebahagiaan setelah dibagi masih membawa kenaikan kebahagiaan. Jadi, kompensasi diterapkan. Cara ini akan mendorong hukum selalu memandang kebaikan hukum hanya berdasarkan kebahagiaan dari jumlah warga masyarakat terbesar (the greatest happiness of the greatest number).

c. *Coase Theorem*

Ronald H. Coase menganalisis hubungan antara aturan pertanggungjawaban (*rules of liability*) dan pengalokasian sumber daya (*allocation of resources*). Menurutnya, suatu aturan hukum baru dapat dikatakan bermanfaat, dan perlu dipertahankan, apabila aturan tersebut mampu meminimalkan biaya (*cost efficiency*). Biaya ini tidak hanya bagi para pihak yang berkepentingan secara langsung

tetapi juga harus diperhatikan bentuk-bentuk eksternalitas yang harus dipikul oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan terkadang eksternalitas yang harus dipikul oleh satu generasi, melainkan sampai ke generasi-generasi berikutnya. Eksternalitas (*externality*) adalah biaya atau keuntungan yang muncul dari suatu transaksi, yang harus ditanggung atau diterima oleh mereka yang sebenarnya tidak terlibat langsung dalam transaksi tersebut.

d. *Konsep Utilitas (Utility)*

Menurut Cooter dan Ulen, utilitas merupakan manfaat yang didapatkan karena pengambilan keputusan dalam memilih pilihan dengan alternatif penggunaannya. Dalam EAL, penggunaan konsep utilitas memiliki arti kegunaan atau manfaat dari barang ekonomi yang dapat memberikan/menghasilkan keuntungan yang mengarah kepada kesejahteraan. Terdapat dua jenis pengertian utilitas dalam EAL, pertama pengharapan kegunaan (*expected utility*) sebagaimana diartikan sebagai kebahagiaan oleh pemikir utilitarian. Kedua, utilitas dalam arti yang digunakan oleh filsuf utilitarianisme, yaitu kebahagiaan.

Analisis Ekonomi Hukum atau *Economic Analysis of Law* adalah salah satu jenis kajian hukum empirik khususnya kajian Sosio-Legal sebagai kajian yang memanfaatkan kajian atau studi

disiplin ilmu sosial terhadap proses bekerjanya atau pengaruh hukum dalam kehidupan sosial<sup>43</sup>. Perkembangan sosio-legal mengalami perkembangan seiring dengan berkembangnya kajian-kajian ilmu sosial khususnya kajian Ekonomi terhadap Hukum. Salah satu karakteristik penting dari kajian sosio-legal adalah kajiannya yang interdisipliner. Kajian Ekonomi Hukum merupakan kajian yang memanfaatkan Pendekatan Kajian Ilmu Hukum dan Kajian Ilmu Ekonomi

Istilah Analisis Ekonomi Hukum pertama kali dicetuskan oleh Richard Posner dalam bukunya "*Economic Analysis of Law*" menjelaskan bahwa penggunaan prinsip-prinsip Ilmu Ekonomi dalam penggunaan hukum karena "*.....economic is powerful tool for analyzing a vast range of legal question...*" selanjutnya dikatakan oleh Polinsky bahwa pendekatan ekonomi terhadap hukum dilakukan oleh ahli hukum yang dilakukan dengan maksud "*....in order to focus on how to think like an economic about legal rules*"<sup>44</sup>

Penjelasan dan pemahaman tentang konsep dasar analisis ekonomi hukum hanya dapat dilakukan apabila kajian tersebut terlebih dahulu dikaji dari Konsep dasar sinergitas ilmu hukum dan ilmu ekonomi sehingga berdasar dari kedua konsep dasar tersebut

---

<sup>43</sup> Irwansyah, 2020, Penelitian Hukum: Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel, Yogyakarta: Mirra Buana Media, hlm. 181

<sup>44</sup> Hikmahanto Yuwana, 1998, Analisis Ekonomi atas Hukum Perbankan, Hukum dan Pembangunan Volume 28, Nomor 1-3, hlm.1

selanjutnya dapat dilakukan analisis ekonomi hukum terhadap regulasi dan ketentuan perundang-undangan serta Perilaku Hukum Individu dan Perusahaan khususnya dalam perilakunya melakukan kegiatan bisnis dan kegiatan pembuatan serta pelaksanaan kontrak.

Ilmu Hukum atau Jurisprudence berasal dari dua kata Latin, yaitu *Juris* berarti hukum, *prudens* berarti ilmu, keahlian, teori, bahkan mencakup pengertian filsafat sehingga istilah Jurisprudence diartikan sebagai Ilmu Hukum, teori hukum atau filsafat hukum. Menurut Achmad Ali, Ilmu Hukum dapat dibedakan ke dalam 3 klasifikasi, atau dapat juga disebut dengan tiga pendekatan ilmu hukum yaitu:<sup>45</sup>

- a. *Ius Constitutum*, mengkaji secara normatif aturan-aturan dan asas-asas hukum yang ada dalam berbagai peraturan perundang-undangan atau sering disebut *law in books*
- b. *Ius Constituendum*, mengkaji tentang hal-hal yang ideal dalam hukum, atau disebut *law in idea*
- c. *Ius Operatum* mengkaji secara empiris terhadap hukum yang berfokus pada bagaimana hukum bekerja di dalam kenyataanya atau disebut *law in action*.

Pengkajian Ilmu hukum pada dasarnya tidak dapat hanya dikaji sebagai ilmu yang membahas tentang peraturan hukum yang

---

<sup>45</sup> Ibid

tertulis namun hukum mesti juga dikaji secara empiris dengan berfokus pada bagaimana hukum bekerja di dalam kenyataannya atau dalam tataran praktisnya, melihat bagaimana hukum dapat efektif untuk memberikan dampak berupa perilaku masyarakat, untuk mencapai tujuannya dari lahirnya aturan hukum tersebut.

Menurut Lawrence M Friedman pada dasarnya salah satu fungsi penting dari peraturan adalah sebagai penuntun perilaku, dalam kondisi bagaimana orang-orang menggunakan atau bereaksi terhadap peraturan hukum, dalam kondisi apa mereka menolak, menyalahgunakan, atau mengabaikan hukum.<sup>46</sup> Pendekatan ilmu hukum secara empiris (*Ius Operatum*) dalam mengkaji bagaimana hukum bekerja di dalam kenyataan melingkupi pada perilaku-perilaku individu, lembaga negara bahkan perusahaan yang pada kenyataannya bertindak bukan hanya atas dasar hukum namun juga bertindak atas dasar pertimbangan ekonomi sehingga Pengkajian tersebut memerlukan pendekatan social legal yang memiliki ciri khas menggunakan lintas disiplin ilmu (interdisipliner) yaitu Ilmu Ekonomi Hukum.

Pengkajian Hukum melalui pendekatan Analisis Ekonomi Hukum merupakan salah pendekatan yang telah banyak digunakan dan berkembang dalam pengkajian dan penelitian hukum melalui

---

<sup>46</sup> Friedman, Lawrence M, 2015, Sistem Hukum, Perspektif Ilmu Sosial diterjemahkan dari Buku *The Legal System, A Social Science Perspective*, Bandung: Nusa Media, hlm. 61

pendekatan empiris Ilmu Ekonomi pada dasarnya mempelajari bagaimana perilaku manusia menentukan pilihan.<sup>47</sup> Walter J. Wassels menambahkan selain mempelajari tentang perilaku manusia, ilmu ekonomi juga mengasumsikan bahwa setiap orang adalah makhluk rasional, selalu berkeinginan untuk peningkatan/perbaikan (maximization) demi kesejahteraannya, untuk mencapai keduanya itu mereka dapat melakukan yang dirasa terbaik buat mereka.<sup>48</sup>

Analisis ekonomi hukum berusaha menjawab dua pertanyaan dasar tentang aturan hukum yaitu apa pengaruh aturan hukum terhadap perilaku masyarakat dan apakah dampak aturan hukum diterima oleh masyarakat? Untuk menjawab hal tersebut diperlukan pendekatan yang digunakan analisis hukum dan ekonomi yaitu melihat Perilaku Hukum Individu dan Perusahaan (*the behavior of individuals and firms*) dan kerangka Kesejahteraan Ekonomi (*the framework of welfare economics*) untuk menilai keinginan masyarakat dari dampak yang dihasilkan.<sup>49</sup>

Sistem hukum dan Sistem Ekonomi memiliki persamaan dalam mengatur dan membahas tentang tingkah laku, Apabila Ekonomi bertujuan melihat perilaku individu atau perusahaan dalam

---

<sup>47</sup> Hikmahanto Yuwana, 1998, Analisis Ekonomi atas Hukum Perbankan, Hukum dan Pembangunan Volume 28, Nomor 1-3, hlm.1

<sup>48</sup> Fajar Sugianto, 2014, Economic Analysis of Law, Seri Analisis keekonomian tentang hukum, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, hlm. 20

<sup>49</sup> Louis Kaplow And Steven Shavell, *Economic Analysis Of Law, 2002, Handbook of Public Economics*, Volume 3, Elsevier Science B.V, hlm. 1666

melakukan kegiatan yang rasional dan ekonomis sedangkan hukum bertujuan untuk mempengaruhi perilaku melalui sanksi seperti hukuman penjara atau ganti rugi.<sup>50</sup> Sinergitas Ilmu Hukum dan Ilmu Ekonomi dapat dilihat bahwa keberadaan ilmu hukum dan ilmu ekonomi keduanya secara keilmuan berkaitan dengan perilaku manusia, secara luas Ilmu hukum mempelajari bagaimana mengatur perilaku manusia sementara Ilmu ekonomi mempelajari perilaku manusia itu sendiri yang terkhusus pada perilaku manusia dalam memenuhi kebutuhannya, sehingga keduanya memiliki korelasi yang erat, saling mengisi (*Interpendence*) satu dengan lainnya, saling membutuhkan dan tidak berdiri sendiri. Richard Posner berpendapat, Ilmu ekonomi merupakan ilmu pengetahuan tentang pilihan rasional di tengah-tengah keterbatasan sumber yang diinginkan manusia. Tugas ilmu ekonomi untuk menggali implikasi-implikasi terhadap dasar pemikiran bahwa manusia sebagai makhluk sosial selalu menginginkan perbaikan kehidupannya. Tujuan dan kepuasan di dalam perbaikan manusia tersebut dapat dikatakan kepentingan pribadi (privat). Keberadaan hukum di tengah-tengah kehidupan ini, pada dasarnya sebagai perangkat aturan atau sanksi-sanksi yang bertujuan untuk mengatur perilaku manusia yang pada hakikatnya berkeinginan untuk peningkatan

---

<sup>50</sup> Richard Posner, 2012, *Economic Analysis of Law, 6th edition*, Alphen: Wolters Kluwer, hlm. 3

kepuasannya, provinsi hal ini menjadi bagian dari ilmu ekonomi, sedangkan hukum, dibuat dan digunakan untuk tujuan meningkatkan kepentingan umum seluasluasnya.<sup>51</sup>

Setelah mengkaji sinergitas keilmuan dan sinergitas antara ilmu hukum dan ekonomi yang telah diuraikan di atas, dapat dipahami bahwa ilmu ekonomi membantu untuk dapat mengamati hukum dan ilmu hukum dengan perangkat analisis keekonomian untuk bagaimana kemudian mencapai tujuan dan cita-cita hukum melalui mendorong untuk menjalankan fungsi hukum sebagai *tools of social engineering* dan *tools of social control* dalam mengubah perilaku manusia (*altering behaviors*). Konsep pemikiran analisis keekonomian tentang hukum diawali dari pondasi Utilitarianisme yang dibangun oleh Jeremy Bentham, menekankan prinsip kemanfaatan sebagai doktrin ilmu hukum. Pemikiran ini sebenarnya merupakan jalan tengah ketika hukum dihadapkan kepada dua pemikiran yang saling bertolak belakang, yaitu keadilan (*justice*) dan kepastian hukum (*legal certainty*). Menurut Bentham, hukum barulah dapat diakui sebagai hukum apabila dapat memberikan kemanfaatan yang sebesar-besarnya kepada orang terbanyak.<sup>52</sup>

Menurut Bentham, tujuan suatu peraturan hukum harus dapat mencapai:

---

<sup>51</sup> Ibid hlm. 35

<sup>52</sup> Fajar Sugiarto, Op.Cit., hlm. 41-42

1. *To provide subsistence* (untuk memberi nafkah hidup);
2. *To provide abundance* (untuk memberikan kebutuhan berlimpah);
3. *To provide security* (untuk memberikan perlindungan);
4. *To provide equality* (untuk mencapai persamaan).

Posner menanggapi kerangka pemikiran utilitarianisme ini dengan konsepsinya sendiri tentang analisis keekonomian tentang hukum, namun tetap sedasar dengan konsep inti Bentham. Konsep tersebut oleh Posner berawal mula dari pengertian dasar bahwa pada dasarnya manusia sebagai makhluk hidup adalah *homo economicus*, artinya dalam mengambil tindakan untuk pemenuhan kebutuhan ekonomisnya, mereka mengedepankan nilai ekonomis dengan alasan-alasan dan pertimbangan ekonomis. Dalam melakukan semuanya itu, manusia selalu diberi pilihan untuk mendapatkan kepuasan atau kebahagiaan ekonomis yang pada akhirnya ditujukan kepada peningkatan kemakmuran (*wealth maximizing*), sehingga dapat dikatakan manusia merupakan makhluk yang memiliki rasionalitas baik dari segi moneter atau nonmoneter untuk meningkatkan taraf hidup mereka (*rational maximizers*).<sup>53</sup> Menurut Posner berperannya hukum harus dilihat dari segi nilai (*value*), kegunaan (*utility*) dan efisiensi (*efficiency*). Posner

---

<sup>53</sup> Achmad Ali, Op.Cit., hlm. 76-77

mendefinisikan efisiensi dengan mengatakan: “. . . *that allocation of resources in which value is maximized*”.<sup>54</sup>

Selanjutnya Posner mengemukakan pandangannya tentang penggunaan teori ekonomi dalam hukum dengan mengatakan, “*many of the doctrines an institution of the legal system are best understood and explained as efforts to promote the efficient of resources’ and that “the common law is best . . . explained as a system for maximizing the wealth of society*”.<sup>55</sup> Sehingga berdasarkan pernyataan Posner dapat dipahami bahwa konsep dasar dan tujuan pengkajian hukum ekonomi untuk melihat dan meningkatkan nilai, kegunaan dan efisiensi dari pelaksanaan dan pengaturan sistem hukum dalam suatu negara. Menurut Richard Posner ada 4 (empat) konsep dasar analisis keekonomian tentang hukum yang menjadi asumsi dasar serta menjadi teknik sentral di dalam analisis kerangka kerja (*Framework Analysis*) pembangunan analisis keekonomian tentang hukum. yaitu antara lain:<sup>56</sup>

- a. Konsep Pilihan Rasional (*Rational Choice*) mengenai konsep dasar manusia sebagai makhluk rasional untuk memilih pilihan berdasarkan pertimbangan untung rugi, kelebihan-kekurangan, kemampuan-keterbatasan, sesuai dengan tingkat

---

<sup>54</sup> May dan Brown, 2010, *Philosophy of Law, The Economic Analysis of Law*, United Kingdom: Wiley-Blackwell, hlm. 129

<sup>55</sup> Richard A. Posner, 1992, *Economic Analysis Of Law*, Fourth Edition, Boston, Toronto, London: Little Brown and Company, hlm. 11

<sup>56</sup> Fajar Sugianto, Op.Cit, hlm. 49-59

rasionalitasnya dengan membandingkan biaya yang harus dikeluarkan dan hasil yang akan diperoleh. Dan selain itu manusia juga memiliki kemampuan untuk mencari alternatif terbaik berikutnya (*the next best alternatif*) sebagai upaya peningkatan (*Maximizing*).

- b. Konsep Nilai (*Value*) mengenai konsep dasar bahwa manusia yang memiliki keinginan atau hasrat (*Desirability*) terhadap sesuatu yang berarti atau penting (*significance*) baik secara moneter atau non-moneter sehingga sifat yang melekat tersebut berupa kepentingan pribadi (*self-interest*).
- c. Konsep Efisiensi (*Efficiency*) mengenai konsep penilaian ekonomis dari suatu barang/jasa dalam suatu tindakan ekonomi demi mencapai keberhasilan maksimum, dengan cara menilai mutu kapasitas atau kesanggupan, daya produksi, kemampuan untuk menghasilkan hasil yang diinginkan secara tetap, memiliki daya guna dan tepat sasaran.
- d. Konsep Utilitas (*Utility*) mengenai konsep penilaian ekonomi dari hasil yang diperoleh melalui pengambilan keputusan dalam memilih pilihan dan pilihan alternatif lainnya, apakah hasil tersebut menghasilkan keuntungan yang lebih bermanfaat, berfaedah (*meritorious*) baik secara moneter maupun nonmoneter.

## 2. Teori *Mix Economy*

Sebagaimana negara-negara lain di dunia yang merumuskan tujuan negara dalam konstitusinya, Indonesia menetapkan tujuan negara yang secara konstitusional harus diwujudkan tujuan NKRI dituangkan dalam Pembukaan UUD NRI 1945 adalah " ... melindungi seluruh bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia dan untuk memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial ...". Tujuan ini mendapatkan landasan ideologis bahwa pencapaiannya harus dipandu dengan dasar filosofis (*philosophische gronslag*) Pancasila.

Pemerintah mendapatkan amanat ideologis dan konstitusional untuk mewujudkan tujuan negara dengan konsepsi yang dewasa ini memasuki babak *Good Corporate Governace*. Terhadap hal ini secara yuridis-ekonomi terdapat pemikiran sistematis yang dikembangkan oleh Wolfgang G. Friedman dalam *The State and The Rule of Law in A Mixed Economy*. Dikemukakan bahwa terdapat empat fungsi negara dalam ekonomi campuran.<sup>57</sup>

Keempat fungsi negara bukan untuk dibenturkan tetapi disinergiskan. Negara dibentuk memang untuk menyediakan

---

<sup>57</sup> W. Friedmann, *The State and The Rule of Law in a Mixed Economy*, Stevens & Sons, London, 1971, hlm 24-99.

layanan publik (*public services*) bagi rakyatnya dengan fungsi *provider, controller, entrepreneur* dan *umpire*. Negara memainkan peran dalam menciptakan keseimbangan seluruh dunia usaha (*enterprise*) agar "*public and private power*" tidak saling menjatuhkan, tetapi mendukung demi terwujudnya "*balance between public and private enterprise*".<sup>58</sup>

Fungsi NKRI secara ekonomi dalam pikiran W. Friedmann sebenarnya telah diformulasikan UUD NRI 1945. Norma hukum yang tercermin dalam Pasal 33 UUD NRI 1945 memberi pesan fundamental mengenai penyelenggaraan perekonomian nasional "... yang penting bagi negara dan yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara, kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat; dan perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional"<sup>59</sup>

Konteks Negara hukum dalam perekonomian, Friedmann<sup>60</sup> juga menyempatkan diri menguraikan tentang peranan Negara sebagai penengah (*umpire*). Ia memandang ....*the state as the repository of*

---

<sup>58</sup> *ibid*

<sup>59</sup> Mohammad Hatta, Penjabaran Pasal 33 UUD 45, Mutiara, Jakarta, 1980. Hlm

<sup>60</sup> Op cit, hlm 24

*legislative, administrative and judicial power must evolve some standards of justice....*perlu menjalankan kedudukan sebagai wasit yang menengahi pihak-pihak yang bersengketa. Pandangan yang cemerlang tersebut dengan segera menuai persoalan; bagaimanakah jadinya apabila salah satu pihak yang bersengketa itu adalah Negara, mengingat Negara dalam sistem ekonomi campuran (*mixed economy*) juga berkedudukan sebagai entrepreneur yang boleh mendirikan, memiliki dan mengelola perusahaan. Artinya, di samping sebagai pemain, Negara juga menjadi wasit. Dalam kondisi demikian apakah Negara mampu memberikan keadilan berdasarkan standard yang diciptakannya sendiri. Atas persoalan yang muncul dengan segera itu, dengan segera pula Friedmann<sup>61</sup> menjawab; *It therefore differentiate between the entrepreneurial and the arbitral function. ....it must retain certain.*

Dalam Negara kesejahteraan (*welfare state*) Negara memiliki peranan (intervensi) untuk memberikan kebijakannya dalam rangka menyeimbangkan beberapa kepentingan masyarakat dan pelaku usaha. Intervensi pemerintah dalam penyelenggaraan menara telekomunikasi ditinjau dari fungsi Negara dalam bidang ekonomi. Bahwa tidak ada suatu negara yang tidak memikirkan kesejahteraan

---

<sup>61</sup> Rudhi Prasetya. 1997. "Analisis Ekonomi Terhadap Hukum Kontrak Dalam Menyongsong Era Globalisasi". Jurnal Hukum Bisnis Vol 2. Jakarta.. Hlm. 19

rakyatnya. Campur tangan pemerintah atas kehidupan perekonomian dalam negara yang bersangkutan terutama dimaksudkan untuk memberikan perlindungan kepada warga sendiri.<sup>62</sup>

Wolfgang Friedman dalam mengkaji persoalan negara hukum dan ekonomi campuran (*mixed economy*) menyatakan ada 4 (empat) fungsi negara, yaitu : (1) fungsi penyedia (*provider*), (2) fungsi mengatur (*regulator*), (3) fungsi pengusaha (*entrepreneur*), dan (4) fungsi wasit (*umpire*).<sup>63</sup>

Sebagai provider, negara bertanggung jawab dan menjamin suatu standar minimum kehidupan secara keseluruhan, dan memberikan jaminan sosial lainnya. Sebagai regulator, negara membentuk aturan hukum dalam kehidupan bernegara. Sebagai enterpeuner, negara menjalankan sektor ekonomi melalui badan usaha milik negara/daerah (BUMN/BUMD), dan mengusahakan kondisi kondusif untuk berkembangnya dunia usaha. Sebagai umpire, negara menetapkan standar-standar yang adil bagi pihak yang bergerak di sektor ekonomi, terutama antara sektor swasta atau antar bidang-bidang usaha tertentu.<sup>64</sup>

Fungsi penyedia terdapat dalam negara yang menganut konsep negara kesejahteraan. Dalam hubungan dengan penyelenggaraan

---

<sup>62</sup> Rudhi Prasetya. 1997. Op cit, Hlm. 19

<sup>63</sup> Wolfgang Friedman. 1971. Loc cit, 25

<sup>64</sup> *Ibid.* Hlm. 3.

logistik nasional pemerintah menyediakan pelayanan publik bagi pengusaha dalam mengembangkan sarana penunjang logistik sebagai pemenuhan hak masyarakat atas logistik yang memadai. Fungsi mengatur negara mempunyai kewenangan membuat peraturan perundang-undangan, pengawasan, perizinan dan pembatasan atas kekuatan ekonomi yang merugikan rakyat. Dalam pelaksanaan penyelenggaraan menara telekomunikasi, maka pemerintah menetapkan peraturan perundang-undangan dan perizinan yang memberi pedoman terhadap penataan dan pengendalian menara telekomunikasi yang dapat memenuhi kebutuhan masyarakat atas perkembangan teknologi telekomunikasi dengan tetap memberikan jaminan keamanan terhadap keandalan bangunan, keindahan dan sesuai dengan rencana tata ruang wilayah. Fungsi pengusaha oleh negara dalam penyelenggaraan menara telekomunikasi, pelaku usaha (penyedia menara dan/atau penyelenggara telekomunikasi) dapat dilakukan oleh perorangan, koperasi, BUMN, BUMD, Badan Usaha Swasta, Instansi Pemerintah dan Instansi Pertahanan Keamanan Negara. Fungsi wasit, negara menjadi pengawas atau wasit terhadap pelaku ekonomi lainnya, dalam hal ini keberadaan lembaga yang melakukan usaha di bidang logistik serta mentaati semua peraturan perundang-undangan.

### 3. Teori Efektivitas Hukum

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto merupakan suatu patokan mengenai sikap tindak atau perilaku yang pantas dan teratur sehingga hukum dilihat sebagai tindak yang diulang-ulang dalam bentuk yang sama, yang mempunyai tujuan tertentu. Keefektifan penegakan hukum sangat tergantung pada keberhasilan pelaksanaan hukum. Untuk memastikan hukum berfungsi dengan baik, aparat penegak hukum harus mampu menerapkan sanksi yang ada. Penerapan sanksi ini secara nyata menunjukkan bahwa hukum berjalan efektif. Menurut Soerjono Soekanto, bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor:<sup>65</sup>

- 1) Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
- 2) Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
- 3) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
- 4) Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
- 5) Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup. Kelima faktor di atas saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolak ukur daripada efektivitas penegakan hukum.

Pada elemen pertama, yang menentukan dapat berfungsinya hukum tertulis tersebut dengan baik atau tidak adalah tergantung

---

<sup>65</sup> Soerjono Soekanto, 2008, Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum, Raja Grafindo Persada, Jakarta, hal.8

dari aturan hukum itu sendiri. Teori efektivitas hukum yang dikemukakan Soerjono Soekanto tersebut relevan dengan teori yang dikemukakan oleh Romli Atmasasmita yaitu bahwa faktor-faktor yang menghambat efektivitas penegakan hukum tidak hanya terletak pada sikap mental aparaturnya penegak hukum (hakim, jaksa, polisi dan penasihat hukum) akan tetapi juga terletak pada faktor sosialisasi hukum yang sering diabaikan.<sup>66</sup> Menurut Soerjono Soekanto ukuran efektivitas pada elemen pertama adalah:<sup>67</sup>

- 1) Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sistematis.
- 2) Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sinkron, secara hierarki dan horizontal tidak ada pertentangan.
- 3) Secara kualitatif dan kuantitatif peraturan-peraturan yang mengatur bidang-bidang kehidupan tertentu sudah mencukupi.
- 4) Penerbitan peraturan-peraturan tertentu sudah sesuai dengan persyaratan yuridis yang ada.

Pada elemen kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini dikehendaki adanya aparaturnya yang handal sehingga aparat tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik. Keandalan dalam kaitannya disini adalah meliputi keterampilan profesional dan mempunyai mental yang baik.

Menurut Soerjono Soekanto bahwa masalah yang

---

<sup>66</sup> Romli Atmasasmita, 2001, Reformasi Hukum, Hak Asasi Manusia & Penegakan Hukum, Mandar Maju, Bandung, hal. 55

<sup>67</sup> Soerjono Soekanto, 1983, Penegakan Hukum, Bina Cipta, hal. 80

berpengaruh terhadap efektivitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut: <sup>68</sup>

- 1) Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.
- 2) Sampai mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan.
- 3) Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.
- 4) Sampai sejauh mana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.

Pada elemen ketiga, tersedianya fasilitas yang berwujud sarana dan prasarana bagi aparat pelaksana di dalam melakukan tugasnya. Sarana dan prasarana yang dimaksud adalah prasarana atau fasilitas yang digunakan sebagai alat untuk mencapai efektivitas hukum. Sehubungan dengan sarana dan prasarana yang dikatakan dengan istilah fasilitas ini, Soerjono Soekanto memprediksi patokan efektivitas elemen-elemen tertentu dari prasarana. Prasarana tersebut harus secara jelas memang menjadi bagian yang memberikan kontribusi untuk kelancaran tugas-tugas aparat di tempat atau lokasi kerjanya. Adapun elemen-elemen tersebut adalah: <sup>69</sup>

- 1) Prasarana yang telah ada apakah telah terpelihara dengan baik.
- 2) Prasarana yang belum ada perlu diadakan dengan memperhitungkan angka waktu pengadaannya.
- 3) Prasarana yang kurang perlu segera dilengkapi.
- 4) Prasarana yang rusak perlu segera diperbaiki.
- 5) Prasarana yang macet perlu segera dilancarkan fungsinya.
- 6) Prasarana yang mengalami kemunduran fungsi perlu ditingkatkan lagi fungsinya.

---

<sup>68</sup> *Ibid*, hal. 82

<sup>69</sup> *Loc cit*

Ada beberapa elemen pengukur efektivitas yang tergantung dari kondisi masyarakat, yaitu:

- 1) Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi aturan walaupun peraturan yang baik.
- 2) Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan walaupun peraturan sangat baik dan aparat sudah sangat berwibawa.
- 3) Faktor penyebab masyarakat tidak mematuhi peraturan baik, petugas atau aparat berwibawa serta fasilitas mencukupi.

Elemen tersebut di atas memberikan pemahaman bahwa disiplin dan kepatuhan masyarakat tergantung dari motivasi yang secara internal muncul. Internalisasi faktor ini ada pada tiap individu yang menjadi elemen terkecil dari komunitas sosial. Oleh karena itu pendekatan paling tepat dalam hubungan disiplin ini adalah melalui motivasi yang ditanamkan secara individual. Dalam hal ini, derajat kepatuhan hukum masyarakat menjadi salah satu parameter tentang efektif atau tidaknya hukum itu diberlakukan sedangkan kepatuhan masyarakat tersebut dapat dimotivasi oleh berbagai penyebab, baik yang ditimbulkan oleh kondisi internal maupun eksternal.

Kondisi internal muncul karena ada dorongan tertentu baik yang bersifat positif maupun negatif. Dorongan positif dapat muncul karena adanya rangsangan yang positif yang menyebabkan seseorang tergerak untuk melakukan sesuatu yang bersifat positif. Dorongan yang bersifat negatif dapat muncul karena adanya rangsangan yang sifatnya negatif seperti perlakuan tidak adil dan

sebagainya. Dorongan yang sifatnya eksternal karena adanya semacam tekanan dari luar yang mengharuskan atau bersifat memaksa agar warga masyarakat tunduk kepada hukum. Pada takaran umum, keharusan warga masyarakat untuk tunduk dan menaati hukum disebabkan karena adanya sanksi atau punishment yang menimbulkan rasa takut atau tidak nyaman sehingga lebih memilih taat hukum daripada melakukan pelanggaran. Motivasi ini biasanya bersifat sementara atau hanya temporer.

Berlakunya hukum dibedakan atas tiga hal : yaitu berlakunya secara filosofis, yuridis, dan sosiologis. Bagi studi hukum dalam masyarakat maka yang penting adalah hal berlakunya hukum secara sosiologis, yang intinya adalah efektivitas hukum. Studi efektivitas hukum merupakan suatu kegiatan yang memperlihatkan suatu strategi perumusan masalah yang bersifat umum, yaitu suatu perbandingan antara realitas hukum dan ideal hukum, secara khusus terlihat jenjang antara hukum dalam tindakan (*law in action*) dengan hukum dalam teori (*law in theory*), atau dengan perkataan lain, kegiatan ini akan memperlihatkan kaitan antara *law in book* dan *law in action*.<sup>70</sup> Realitas hukum menyangkut perilaku dan apabila hukum itu dinyatakan berlaku, berarti menemukan perilaku hukum yaitu perilaku yang sesuai dengan ideal hukum, dengan demikian apabila ditemukan perilaku yang tidak sesuai dengan

---

<sup>70</sup> Satjipto Rahardjo, 2000, Ilmu Hukum, Citra Aditya Bakti, Bandung

(ideal) hukum, yaitu tidak sesuai dengan rumusan yang ada pada undang-undang atau keputusan hakim (*case law*), dapat berarti bahwa ditemukan keadaan dimana ideal hukum tidak berlaku. Hal tersebut juga mengingat bahwa perilaku hukum itu terbentuk karena faktor motif dan gagasan, maka tentu saja bila ditemukan perilaku yang tidak sesuai dengan hukum berarti ada faktor penghalang atau ada kendala bagi terwujudnya perilaku sesuai dengan hukum.

#### 4. Teori Legal System

Lawrence M. Friedman dalam bukunya *American Law An Introduction*, mengemukakan teori *Legal System*. Menurutnya:

*A legal system in actual operation is a complex organism in which structure, substance, and culture interact. A legal system is the union of "primary rules" and "secondary rules." Primary rules are norms of behavior, secondary rules are norms about those norms- how to decide whether they are valid, how to enforce them, etc.*<sup>71</sup>

Teori ini menyebutkan sistem hukum terdiri dari elemen struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*), dan budaya hukum (*legal culture*).<sup>72</sup> Lebih lanjut, sistem hukum ialah suatu kesatuan antara peraturan primer yang berupa norma kebiasaan dengan peraturan sekunder yang berupa

---

<sup>71</sup> Lawrence M. Friedman, *The Legal System: A Social Science Perspective* (New York: Russel Sage Foundation, 1975), hlm. 4.

<sup>72</sup> Lutfil Ansori, *Reformasi Penegakan Hukum Perspektif Hukum Progresif*, Jurnal Yuridis, Vol. 4 No. 2, 2017, 148-163.

norma yang akan menentukan apakah norma kebiasaan itu valid dan dapat diterapkan atau tidak.

Adapun komponen sistem hukum sesuai teori Legal System Lawrence M. Friedman sebagai berikut:

a. Struktur Hukum (*legal structure*)

Lawrence M. Friedman menyebutkan bahwa:

*“The structure of a system body of the system, the tough, rigid bones that keep the process flowing within bounds. We describe the structure of judicial system when we talk about the number of judges, the jurisdiction of courts, how higher courts are stacked on top of lower courts, what persons are attached to various courts, and what their roles consist of.”<sup>73</sup>*

Struktur hukum yaitu pranata hukum yang menopang tegaknya sistem hukum. Bagian ini berkaitan dengan tatanan hukum, lembaga-lembaga hukum, aparat penegak hukum dan wewenangnya, perangkat hukum, dan proses serta kinerja mereka dalam melaksanakan dan menegakkan hukum.<sup>74</sup> Lutfil Ansori menyebutkan struktur hukum yang tidak dapat menggerakkan sistem hukum akan menimbulkan ketidakpatuhan terhadap hukum. Hal ini memberi pengaruh pada budaya hukum masyarakat.<sup>75</sup>

---

<sup>73</sup> Friedman, *The Legal System*, hlm. 16

<sup>74</sup> Abdul Halim Barkatullah, “Budaya Hukum Masyarakat dalam Perspektif Sistem Hukum” *Jurnal UKSW* (Tanpa nomor), 2013, hlm 18

<sup>75</sup> Ansori, “Reformasi Penegakan Hukum, 148-163

b. Substansi hukum (*legal substance*)

Lawrence M. Friedman menyatakan bahwa:

*“The substance is composed of substantive rules and rules about how institutions should behave.<sup>76</sup> Structure and substance are real components of a legal system, but they are at best a blueprint or design, not a working machine.<sup>77</sup>*

Substansi hukum yaitu keseluruhan aturan hukum baik tertulis maupun tidak tertulis, termasuk asas dan norma hukum serta putusan pengadilan yang dijadikan pegangan oleh masyarakat dan pemerintah yang dihasilkan dari sistem hukum.<sup>78</sup> Substansi dan struktur hukum merupakan komponen riil sistem hukum, tetapi dua hal ini hanya berperan sebagai cetak biru atau desain, bukan sebagai alat kerja.<sup>79</sup>

c. Budaya hukum (*legal culture*)

Lawrence M. Friedman menyebutkan bahwa gangguan pada struktur dan substansi hukum terjadi karena mereka bersifat statis. Faktor yang memberikan input ialah dunia sosial dari luar. Sistem hukum tidaklah tersekat dan terisolali, tetapi sangat tergantung masukan dari luar. Kekuatan sosial yang berkelanjutan, merombak tatanan hukum, memperbaharui, memilah bagian hukum yang mana yang akan diterapkan dan

---

<sup>76</sup> Friedman, *The Legal System*, 15. 26 Ibid.,

<sup>77</sup> *ibid*

<sup>78</sup> Barkatullah, “Budaya Hukum Masyarakat, 1-18. 28

<sup>79</sup> Friedman, *The Legal System*, 16.

mana yang tidak, dan mana bagian yang harus berubah. Hal inilah yang disebut *legal culture*.

Freidman mendefinisikannya:

*“It is the element of social attitude and value. The phrase “social forces” is itself an abstraction; in any event have needs and make demands; these sometimes do and sometimes do not invoke legal process, depending on the culture.”*<sup>80</sup>

Budaya hukum yaitu ide, nilai-nilai, pemikiran, pendapat, dan perilaku anggota masyarakat dalam penerapan hukum. Hal ini terkait dengan kesadaran, pemahaman, dan penerimaan masyarakat terhadap hukum yang diberlakukan pada mereka. Budaya hukum sebagai bagian dari sistem hukum menghendaki hukum tidak hanya dipandang sebagai rumusan aturan di atas kertas, tetapi juga dipahami sebagai realitas sosial yang terjadi di masyarakat. Hal ini berarti, hukum sangat dipengaruhi faktor-faktor non hukum seperti nilai, sikap, dan pandangan masyarakat terhadap hukum yang diberlakukan.

---

<sup>80</sup> *ibid*

## 5. Teori Hukum Progresif

Diskursus hukum dan ilmu hukum di Indonesia, nama Satjipto Rahardjo beserta gagasan pemikirannya yang dinamai “hukum progresif” sering menghiasi dan mewarnai bahasan dan referensi diskursus tersebut.

Satjipto Rahardjo menjelaskan, gagasan hukum progresif muncul karena keprihatinan terhadap keadaan hukum di Indonesia. Keadaan hukum itu secara makro disebutnya tidak kunjung mendekati keadaan ideal, yaitu menyejahterakan dan membahagiakan rakyatnya. Apa yang terjadi justru sebaliknya, suatu keterpurukan dan kemunduran, sehingga banyak kekecewaan terhadap keadaan hukum. Kemunduran tersebut terjadi karena kejujuran, empati, dan dedikasi dalam menjalankan hukum menjadi suatu yang makin langka dan mahal. Akibatnya, mafia peradilan, komersialisasi, dan komodifikasi hukum semakin marak.<sup>81</sup>

Melalui hukum progresif ingin dicari cara untuk mengatasi keterpurukan hukum secara lebih bermakna, dalam artian perubahan secara lebih cepat, pembalikan yang mendasar, pembebasan, te-robosan dan lain-lain. Cara tersebut dilakukan pertama-tama dengan menempatkan kedudukan manusia dan

---

<sup>81</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum Progresif; Sebuah Sintesa Hukum Indonesia* Yogyakarta: Genta Publishing, 2009. Hlm 21.

kemanusiaan sebagai wacana utama atau primus dalam pembahasan dan penegakan hukum, se-hingga dalam suatu pola hubungan antara hukum dan manusia, ber-laku hubungan “hukum untuk manusia, dan bukan sebaliknya ma-nusia untuk hukum”. Dalam pola hubungan yang demikian, maka hukum itu tidak ada untuk dirinya sendiri, melainkan untuk sesuatu yang lebih besar dan luas, yaitu manusia dan kemanusiaan. Sehingga, setiap ada masalah dalam dan dengan hukum, hukum-lah yang perlu ditinjau ulang dan diperbaiki, bukan manusia yang dipaksa-paksa untuk dimasukkan ke dalam skema hukum. Pola hubungan yang demikian menunjukkan hukum bukanlah institusi yang steril dan esoterik, melainkan bagian saja dari kemanusiaan.<sup>82</sup> Dikatakan Satjipto, manusia tidak memulai kehidupan bersamanya dengan membuat sistem hukum, melainkan membangun suatu masyarakat. Dari kehidupan bersama yang bernama masyarakat itulah dilahirkan hukum. Penjelasan semacam ini persis kalimat Cicero yang sangat masyhur, *ubi societas ibi ius*, di mana ada masyarakat di situ terdapat hukum. Pernyataan ini menandakan masyarakat itu hadir terlebih dulu, baru hukum datang menyusulnya. Masyarakat menjadi prasyarat hukum, dan tidak sebaliknya. Konsekuensi demikian akan berbeda manakala

---

<sup>82</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum dalam Jagat Ketertiban*. Jakarta: UKI Press, 2006, hlm. 55-56

pilihannya sebaliknya, manusia untuk hukum, yang urutannya berarti hukum hadir lebih dulu. Dalam tata urutan ini, hukum menjadi wacana pokok, sedangkan manusia dan kemanusiaan sekadar asesori belaka. Sebagai konsekuensinya, hukum menjadi sah untuk dilihat, ditelaah, dan dilaksanakan sebagai suatu dokumen secara logis-tekstual, yang terlepas dan mengabaikan manusia dan kemanusiaan. Pilihan paradigmatis yang menempatkan manusia di atas hukum, karena hukum untuk manusia, membawa konsekuensi pada cara ber hukum, bahwa teks peraturan bukan merupakan sesuatu yang final dan harus disakralkan atau dikultuskan.<sup>83</sup>

Cara ber hukum yang progresif menolak keterikatan pada teks peraturan secara kaku, melainkan menyerahkannya pada perilaku manusianya, tentu saja dalam hal ini adalah perilaku yang baik. Apabila kepentingan manusia dan kemanusiaan menghendaki, maka teks peraturan sesungguhnya bisa diabaikan. Cara ber hukum yang bertumpu dan mengutamakan perilaku, yang dimulai dari interaksi antara para anggota suatu komunitas sendiri yang kemudian menimbulkan hukum sehingga disebut *in-teractional law*, merupakan cara ber hukum yang substansial. Inter-aksi tersebut adalah sebuah proses kimiawi yang akan menghasilkan sebuah pola yang mapan dan pada akhirnya

---

<sup>83</sup> *Ibid*

berfungsi sebagai hukum.

Berhukum secara substansial tidak memerlukan badan yang khusus membuat hukum secara sengaja (*hierarchically of norms*), melainkan hukum tumbuh secara serta-merta (*spontaneously generated*) dalam interaksi antara para anggota masyarakat. Berhukum secara substansial, dengan begitu akan terus ada dan bekerja, kendatipun kehidupan menjadi semakin terstruktur secara formal-rasional. Ia akan terus ada bersama-sama dan berdampingan dengan berhukum secara formal-tekstual. Cara berhukum substansial berbeda dengan berhukum secara artifisial, oleh karena yang disebut terakhir menggunakan hukum tertulis atau peraturan perundang-undangan sebagai alatnya. Para pengguna atau pelaku hukum, seperti hakim, advokat, dan lain-lain, terikat pada peraturan, skema, prosedur yang sudah dituliskan. Para pengguna atau pelaku tersebut tidak bebas melihat kenyataan dalam masyarakat. Padahal, peraturan, skema, atau prosedur tersebut sesungguhnya adalah pereduksian kenyataan dalam bentuk definisi dan kalimat-kalimat tertulis.

Para pengguna dan pelaku hukum pun harus melihat masyarakat dari kacamata kalimat-kalimat itu. Pada saat kehidupan berhukum sudah demikian, maka berhukum tidak lagi menjadi substansial. Berhukum pun menjadi lebih membicarakan dan

mementingkan hubungan-hubungan yang terukur, sebagaimana yang diwadahi dalam rumusan tertulisnya, dan bukan hubungan-hubungan nyata yang kaya serta penuh nuansa serta kompleksitas.<sup>84</sup>

## 6. Teori Hukum Responsif

Karya Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*. Di kalangan akademisi hukum Indonesia, edisi bahasa Inggris buku ini sudah tidak asing lagi. Selain dijadikan rujukan dalam kajian hukum, buku ini juga mengilhami lahirnya beberapa teori dan konsep baru dalam bidang hukum.

Philippe Nonet dan Philip Selznick, menaruh perhatian khusus pada serangkaian variabel yang terkait dengan hukum: Peran paksaan dalam hukum, Hubungan timbal balik antara hukum dan politik, Hubungan hukum dengan negara dan tertib moral, Letak peraturan, diskresi, dan tujuan dalam putusan-putusan hukum, partisipasi masyarakat, Legitimasi, dan Kondisi ketaatan. Hukum responsif mensyaratkan suatu masyarakat yang memiliki kapasitas politik untuk menyelesaikan permasalahan-permasalahannya, menetapkan prioritas-prioritasnya, dan membuat komitmen-komitmen yang dibutuhkan. Karena hukum

---

<sup>84</sup> Satjipto Rahardjo, *Hukum dan Perilaku*, hlm. 54-55.

responsif bukanlah pembuat keajaiban di dunia keadilan. Pencapaiannya bergantung pada kemauan dan sumber daya dalam komunitas politik. Kontribusinya yang khas adalah memfasilitasi tujuan publik dan membangun semangat untuk mengoreksi diri sendiri ke dalam proses pemerintahan.<sup>85</sup>

Nonet dan Selznick mengembangkan konsep hukum responsif sebagai alternatif terhadap pendekatan hukum yang lebih tradisional dan kaku. Hukum responsif berfungsi sebagai alat untuk memenuhi kebutuhan sosial dan keadilan, bukan hanya sebagai seperangkat aturan formal. Hukum harus mampu beradaptasi dengan perubahan sosial dan aspirasi masyarakat. Nonet dan Selznick mengidentifikasi tiga tipe hukum<sup>86</sup>:

- 1) Hukum Represif: Hukum yang digunakan untuk menegakkan kontrol sosial melalui paksaan.
- 2) Hukum Otonom: Hukum yang berdiri sendiri, terpisah dari konteks sosial, sering kali bersifat dogmatis.
- 3) Hukum Responsif: Hukum yang peka terhadap kebutuhan masyarakat dan berfungsi untuk merespons masalah sosial dengan cara yang fleksibel.

Hukum responsif menekankan pentingnya partisipasi masyarakat dalam proses pembentukan hukum. Ini mencerminkan

---

<sup>85</sup> Philippe Nonet dan Philip Selznick, *Law and Society in Transition: Toward Responsive Law*; hlm 76

<sup>86</sup> *Ibid*, hlm 79

bahwa hukum harus mencerminkan nilai-nilai dan aspirasi masyarakat.

Philippe Nonet dan Philip Selznick telah merumuskan suatu konsep hukum yang dapat memenuhi tuntutan-tuntutan agar hukum dibuat lebih responsif terhadap kebutuhan-kebutuhan sosial yang mendesak dan terhadap masalah-masalah keadilan sosial, sambil tetap mempertahankan hasil-hasil pelebagaan yang telah dicapai oleh kekuasaan berdasarkan hukum. Hukum responsif adalah teori hukum yang menawarkan sesuatu yang lebih daripada sekedar keadilan prosedural, tetapi mampu berfungsi sebagai fasilitator dari respon terhadap kebutuhan dan aspirasi sosial. Hukum yang baik harus berkompeten dan juga adil, hukum semacam itu seharusnya mampu mengenali keinginan publik dan komitmen bagi tercapainya keadilan substantif.<sup>87</sup>

Hukum responsif berusaha melampaui keterbatasan hukum represif dan otonom dengan membuat institusi hukum lebih terbuka terhadap kebutuhan dan nilai-nilai publik.

Sistem Logistik Nasional dalam perspektif hukum responsif berdasarkan konsep Philippe Nonet dan Philip Selznick tentang hukum responsif menekankan bahwa hukum harus peka terhadap kebutuhan dan nilai-nilai masyarakat serta mampu

---

<sup>87</sup> Ibid

merespons masalah sosial secara fleksibel. Hal ini berarti regulasi dan kebijakan logistik harus dirancang dan dijalankan dengan memperhatikan kebutuhan pelaku usaha, konsumen, dan masyarakat luas yang terus berkembang, termasuk perubahan teknologi dan dinamika bisnis.<sup>88</sup>

Fleksibilitas dan Partisipasi Publik dalam Pengembangan Sislognas yang efektif bukan hanya soal pembangunan infrastruktur, tetapi juga pelayanan (service) yang responsif terhadap kebutuhan berbagai pemangku kepentingan. Pendekatan hukum responsif mendorong keterlibatan berbagai pihak, seperti kementerian teknis, pelaku usaha, dan masyarakat, dalam perumusan dan pelaksanaan kebijakan logistik agar solusi yang dihasilkan relevan dan adaptif terhadap perubahan zaman.

Hukum responsif menuntut adanya kepastian hukum sekaligus mekanisme penegakan hukum yang jelas dan adil. Dalam Sislognas, hal ini berarti perlunya payung hukum yang kuat (idealnya berbentuk Undang-Undang, bukan hanya Perpres) agar kebijakan logistik dapat berjalan konsisten, berkelanjutan, dan tidak mudah berubah akibat pergantian rezim politik. Kelembagaan yang permanen dan koordinasi multisektoral juga penting agar sistem logistik nasional dapat berfungsi optimal dan responsif terhadap

---

<sup>88</sup> <https://nusantaramaritimeneews.id/payung-hukum-tinggi-dibutuhkan-untuk-pengembangan-sislognas>. Diakses 23 Desember 2024.

tantangan sosial-ekonomi.

Perkembangan teknologi seperti *Artificial Intelligence*, *big data*, *blockchain*, dan model bisnis baru, hukum dan regulasi logistik harus mampu menyesuaikan diri secara cepat dan fleksibel. Pendekatan hukum responsif memungkinkan sistem hukum untuk tidak kaku atau dogmatis (seperti hukum otonom), melainkan adaptif terhadap inovasi dan kebutuhan masyarakat modern.

## **B. Integrasi Rantai Pasok**

### **1. Konsep Integrasi Rantai Pasok dan Kepelabuhanan**

Konsep integrasi rantai pasok dan kepelabuhanan mengacu pada upaya untuk mengoptimalkan aliran barang dan layanan dari berbagai sumber ke pelabuhan, kemudian melalui proses bongkar muat, penyimpanan, dan distribusi ke tujuan akhir. Integrasi ini bertujuan untuk meningkatkan efisiensi, mengurangi biaya, dan mempercepat waktu pengiriman dalam rantai pasok. Berikut adalah beberapa aspek kunci dari konsep integrasi rantai pasok dan kepelabuhanan:

1. **Sinkronisasi Aktivitas:** Integrasi melibatkan koordinasi aktivitas di seluruh rantai pasok, termasuk produksi, pengemasan, transportasi, dan distribusi. Ini memastikan bahwa setiap tahap berjalan dengan efisien dan sesuai dengan jadwal.
2. **Pengelolaan Persediaan yang Efisien:** Integrasi membantu dalam manajemen persediaan dengan lebih baik. Informasi yang

terkait dengan persediaan tersedia secara real-time, memungkinkan pemangku kepentingan untuk merencanakan persediaan dengan lebih akurat.

3. Optimisasi Transportasi: Integrasi memungkinkan pemantauan yang lebih baik terhadap pergerakan barang di seluruh rantai pasok. Ini membantu dalam memilih moda transportasi yang paling efisien dan meminimalkan biaya pengiriman.
4. Penyederhanaan Proses Bongkar Muat: Di pelabuhan, integrasi dapat mengarah pada penyederhanaan proses bongkar muat melalui otomatisasi dan pemantauan yang lebih baik. Ini dapat mengurangi waktu tunggu dan biaya.
5. Keterlibatan Pelanggan: Integrasi juga dapat melibatkan pelanggan dalam rantai pasok. Ini memungkinkan mereka untuk melacak pengiriman mereka, mendapatkan perkiraan waktu kedatangan yang lebih akurat, dan berpartisipasi dalam manajemen persediaan mereka sendiri.
6. Penggunaan Teknologi Informasi: Teknologi informasi, seperti sistem manajemen rantai pasok (Supply Chain Management), perangkat lunak pelacakan, dan platform berbasis cloud, memainkan peran penting dalam integrasi rantai pasok dan kepelabuhanan dengan menyediakan alat untuk berbagi data dan informasi secara efisien.

7. Peningkatan Keamanan dan Keandalan: Integrasi dapat membantu dalam meningkatkan keamanan dan keandalan rantai pasok. Dengan berbagi informasi dan pemantauan yang lebih baik, risiko pencurian, kerusakan, atau kehilangan barang dapat diminimalkan.
8. Keselamatan dan Kepatuhan Regulasi: Integrasi juga dapat membantu memastikan bahwa operasi di pelabuhan dan dalam rantai pasok mematuhi regulasi keselamatan dan lingkungan yang berlaku.

Konsep integrasi rantai pasok dan kepelabuhanan bertujuan untuk menciptakan sistem yang lebih efisien, transparan, dan responsif terhadap perubahan dalam permintaan pasar atau situasi lingkungan. Ini memberikan manfaat besar dalam mengoptimalkan rantai pasok dan memastikan pengiriman yang tepat waktu dan efisien kepada pelanggan.

## 2. Hubungan Antara Hukum dan Transformasi Dalam Logistik

Hubungan antara hukum dan transformasi dalam logistik adalah aspek penting dalam mengelola perubahan dan perkembangan dalam industri logistik. Ini melibatkan pengaruh peraturan hukum, regulasi, dan kebijakan terhadap bagaimana bisnis logistik beroperasi dan menyesuaikan diri dengan perubahan yang terjadi. Berikut adalah beberapa aspek utama hubungan antara hukum dan transformasi dalam logistik:

- 1) Kepatuhan Hukum: Transformasi dalam logistik sering kali memerlukan perubahan dalam operasi bisnis, termasuk penggunaan teknologi baru, metode pengiriman yang lebih efisien, dan strategi rantai pasok yang lebih kompleks. Bisnis logistik harus memastikan bahwa transformasi ini mematuhi semua peraturan hukum yang berlaku, termasuk regulasi lingkungan, peraturan keamanan, dan peraturan pajak.
- 2) Perlindungan Hak Kekayaan Intelektual: Dalam transformasi logistik, penggunaan teknologi informasi dan komunikasi, termasuk sistem manajemen rantai pasok (Supply Chain Management) dan perangkat lunak logistik, dapat menjadi elemen kunci. Hukum tentang hak kekayaan intelektual (HKI) melindungi inovasi teknologi dan perangkat lunak. Bisnis logistik perlu mematuhi aturan dan regulasi HKI serta memastikan bahwa lisensi perangkat lunak digunakan secara legal.
- 3) Regulasi Perdagangan Internasional: Bisnis logistik sering terlibat dalam perdagangan internasional. Hukum perdagangan internasional, termasuk perjanjian perdagangan bebas dan peraturan perdagangan global, memainkan peran penting dalam membentuk cara bisnis logistik beroperasi, termasuk tarif, klasifikasi barang, dan persyaratan impor dan ekspor.
- 4) Perlindungan Data dan Privasi: Dengan pertumbuhan teknologi informasi dalam logistik, perlindungan data dan privasi menjadi

isu kritis. Hukum data dan privasi, seperti Regulasi Umum Perlindungan Data (GDPR) di Uni Eropa, memerlukan perlindungan data yang kuat dan transparansi dalam pengelolaan data pelanggan dan operasional.

- 5) Keamanan Transportasi dan Perlindungan Lingkungan: Transformasi dalam logistik juga berkaitan dengan keamanan transportasi dan dampak lingkungan. Hukum yang mengatur keselamatan transportasi dan lingkungan sangat memengaruhi bagaimana bisnis logistik merancang dan mengoperasikan armada mereka serta memenuhi persyaratan perlindungan lingkungan.
- 6) Kontrak dan Kewajiban Hukum: Perjanjian kontrak antara berbagai pemangku kepentingan dalam rantai pasok adalah bagian penting dari operasi logistik. Hukum kontrak menentukan hak dan kewajiban masing-masing pihak, termasuk penyedia layanan logistik, produsen, dan konsumen.
- 7) Kepatuhan Terhadap Sertifikasi dan Standar Industri: Industri logistik sering mengikuti standar dan sertifikasi tertentu, seperti standar ISO untuk manajemen kualitas atau standar keamanan. Bisnis logistik harus memastikan kepatuhan dengan standar ini sesuai dengan peraturan hukum yang berlaku.

Dalam transformasi logistik, pemahaman dan kepatuhan terhadap peraturan hukum adalah penting untuk menjaga operasi

yang legal, efisien, dan berkelanjutan. Karena logistik beroperasi di berbagai tingkat, baik lokal maupun internasional, pengawasan hukum menjadi semakin penting untuk mendukung perkembangan yang aman dan berkelanjutan dalam industri ini.

### 3. Pengalaman Internasional dalam Mengintegrasikan Rantai Pasok dalam Pengelolaan Kepelabuhanan

Pengalaman internasional dalam mengintegrasikan rantai pasok dalam pengelolaan kepelabuhanan dapat memberikan wawasan yang berharga tentang bagaimana negara-negara lain telah berhasil menyatukan operasi pelabuhan dan rantai pasok mereka. Berikut adalah beberapa contoh pengalaman internasional dalam hal ini:

1. Pelabuhan Rotterdam, Belanda: Pelabuhan Rotterdam adalah salah satu pelabuhan terbesar di dunia dan telah menjadi model dalam integrasi rantai pasok. Mereka telah mengembangkan infrastruktur yang canggih dan berkolaborasi dengan berbagai pihak, termasuk produsen, distributor, dan penyedia layanan logistik, untuk memastikan aliran barang yang efisien melalui pelabuhan. Pendekatan ini telah menghasilkan pelabuhan yang sangat efisien dan berdaya saing tinggi.
2. Pelabuhan Singapura: Pelabuhan Singapura adalah contoh lain dari integrasi sukses antara pelabuhan dan rantai pasok. Singapura telah berinvestasi dalam teknologi canggih dan sistem manajemen rantai pasok yang terintegrasi. Mereka juga telah mengembangkan layanan logistik terpadu yang melibatkan

penggunaan teknologi informasi untuk memantau dan mengelola aliran barang.

3. Pelabuhan Long Beach, Amerika Serikat: Pelabuhan Long Beach di California adalah contoh integrasi rantai pasok yang efektif di Amerika Serikat. Mereka telah bekerja sama dengan pemangku kepentingan terkait, termasuk perusahaan logistik, pemerintah lokal, dan badan pengatur, untuk mengintegrasikan operasi pelabuhan dengan baik ke dalam rantai pasok global.
4. Pelabuhan Hamburg, Jerman: Pelabuhan Hamburg di Jerman telah berhasil mengintegrasikan rantai pasok dengan berfokus pada keberlanjutan. Mereka telah memprioritaskan penggunaan energi terbarukan dan teknologi hijau dalam operasi pelabuhan, sejalan dengan tujuan keberlanjutan Jerman.
5. Pelabuhan Shanghai, Tiongkok: Pelabuhan Shanghai adalah salah satu pelabuhan tersibuk di dunia. Mereka telah mengadopsi teknologi mutakhir, seperti pelacakan kontainer real-time dan sistem manajemen rantai pasok yang terintegrasi. Hal ini telah menghasilkan efisiensi yang tinggi dalam aliran barang.
6. Pelabuhan Jebel Ali, Uni Emirat Arab: Pelabuhan Jebel Ali di Dubai adalah salah satu pelabuhan terbesar di Timur Tengah. Mereka telah mengintegrasikan layanan pelabuhan dengan infrastruktur terkait seperti Zona Bebas Jebel Ali dan Terminal Logistik Jebel Ali untuk menciptakan ekosistem logistik yang lengkap.

7. Pelabuhan Port of Melbourne, Australia: Australia memiliki pengalaman dalam mengintegrasikan rantai pasok dan pelabuhan dalam mengelola aliran barang. Mereka telah mengembangkan solusi teknologi informasi dan kolaborasi dengan perusahaan logistik untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi operasi.

Pengalaman-pengalaman di atas menunjukkan berbagai pendekatan yang dapat diambil untuk mengintegrasikan rantai pasok dan pengelolaan pelabuhan. Penting untuk dicatat bahwa setiap negara memiliki kondisi unik dan tantangan yang perlu diatasi dalam pengintegrasian ini. Namun, belajar dari pengalaman internasional dapat memberikan inspirasi dan wawasan bagi negara-negara lain yang berusaha untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas operasi pelabuhan dan rantai pasok mereka.

### **C. Sistem Logistik Nasional**

#### **1. Tinjauan Secara Umum, Peran dan Fungsi**

Secara geografis, wilayah Indonesia yang begitu luas terbentang dari Sabang sampai Merauke dengan panjang  $\pm 5.140$  Km. Dengan luasnya wilayah Indonesia sehingga dapat terbagi menjadi 3 bagian geografi yaitu darat, laut dan udara. Peluang geografi di daratan mencapai 1,9 juta km<sup>2</sup> dan 6,4 juta km<sup>2</sup> di lautan<sup>89</sup>. Kebutuhan manusia

---

<sup>89</sup> Siti Sahara dan Annas Ruli Pradana, "Optimalisasi Penggunaan Forklift Terhadap Kelancaran Proses Bongkar Steel Coil di PT Daisy Mutiara Samudra", *Logistik Vol. 14 (1)*, April 2021, hlm. 2.

makin beragam. Hal tersebut memberikan peluang besar bagi pengusaha untuk membentangkan bidang usahanya kepada pelayanan pengiriman yang dapat memungkinkan mereka mengirimkan produk langsung kepada konsumen. Kebutuhan tersebut tidak datang dari satu bidang saja. Namun datang dari beberapa daerah bahkan dari negara asing.

Perdagangan bebas telah membawa perubahan yang cepat di era globalisasi ini, serta memiliki dampak yang luas terhadap perekonomian domestik dan internasional. Salah satu dampak yang paling dirasakan adalah semakin kuatnya persaingan pada sektor perindustrian. Dengan semakin luasnya perdagangan bebas dewasa ini, maka pemerintah Indonesia memerlukan sebuah sistem untuk menunjang hal tersebut yang dalam hal ini salah satunya adalah sistem logistik nasional. Sistem logistik adalah suatu sistem sarana teknis dan organisasi serta personel yang diperlukan untuk arus barang dan informasi yang menyertainya, yang diatur dan diintegrasikan secara khusus dalam area bisnis tertentu.<sup>90</sup> Sistem logistik nasional yang efektif dan efisien diharapkan mampu mengintegrasikan darat dan laut menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat. Oleh karena hal tersebut, sistem ini diharapkan dapat menjadi motor penggerak Indonesia sebagai negara maritim. Sistem logistik juga berperan

---

<sup>90</sup> Jacyna M., "Model systemu logistycznego Polski, jako droga do komodalności transportu w Unii Europejskiej [lit. Polish Logistics System Model as a Way to Transport Co-modality in the European Union]", Warsaw University of Technology, Faculty of Transport, Department of Logistics and Transport System, 28 September 2009, hlm. 15.

strategis dalam menyinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan wilayah untuk mencapai pertumbuhan ekonomi inklusif, serta memperkuat kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*), maka peran strategis sistem logistik nasional tidak hanya sebatas mengembangkan perekonomian nasional, tapi juga untuk mempersatukan bangsa dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia.<sup>91</sup>

Keberhasilan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia yang menjadi salah satu pilarnya adalah sistem logistik dan rantai pasok nasional. Menjadi hal yang seharusnya terealisasikan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 yang kemudian dituangkan dalam Perpres No. 32 Tahun 2011 dengan merumuskan visi ekonomi nasional yaitu “Mewujudkan Masyarakat Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil dan Makmur” hal tersebut sekiranya menjadi penting untuk implementasi MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia). Demi mendukung tercapainya sebuah tujuan yang menjadi sasaran Negara Indonesia dalam menerapkan MP3EI, pemerintah kemudian mengesahkan Perpres Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak biru Pengembangan Sistem

---

<sup>91</sup> Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tanggal 5 Maret 2012, Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, hlm. 1.

Logistik Nasional yang kemudian diharapkan akan menjadi jembatan dalam terwujudnya visi ekonomi Indonesia hingga tahun 2025.<sup>92</sup>

Pembangunan sistem logistik nasional bertujuan untuk mewujudkan sistem dan jaringan logistik nasional yang terpadu, efektif dan efisien. Visi sistem logistik nasional pada tahun 2025 adalah dengan mewujudkan sistem logistik yang terintegrasi secara regional dan terhubung secara global guna meningkatkan daya saing negara dan kesejahteraan masyarakat (*locally integrated and global connected*).<sup>93</sup>

Logistik merupakan sumber keunggulan yang penting bagi perusahaan.<sup>94</sup> Dalam model rantai pasok sebagai landasan keunggulan kompetitif, Porter mengidentifikasi logistik dan pemasaran sebagai aktivitas mendasar dalam pembentukan rantai nilai.<sup>95</sup> Mengingat potensi logistik yang masih dan akan terus menjadi isu nasional, namun indeks kinerja logistik di Indonesia masih tergolong rendah. Industri logistik merupakan salah satu faktor kunci daya saing negara, maka pemerintah telah menyiapkan rancangan penataan dan pengembangan logistik. Ruang lingkup kegiatan logistik terdiri dari 11 sektor yang ditetapkan dalam dokumen *ASEAN Roadmap for Logistics*

---

<sup>92</sup> Kementerian Pekerjaan Umum Badan Pembinaan Konstruksi, *Konstruksi Indonesia 2012 Harmonisasi Rantai Pasok Konstruksi: Konsepsi, inovasi dan Aplikasi di Indonesia*, (Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Badan Pembinaan Konstruksi, 2012), hlm. 72-74.

<sup>93</sup> *Ibid.*, hlm. 74.

<sup>94</sup> J.T. Mentzer, et al., "Defining Supply Chain Management", *Journal of Business Logistics Vol. 22(2)*, 2001, hlm. 20.

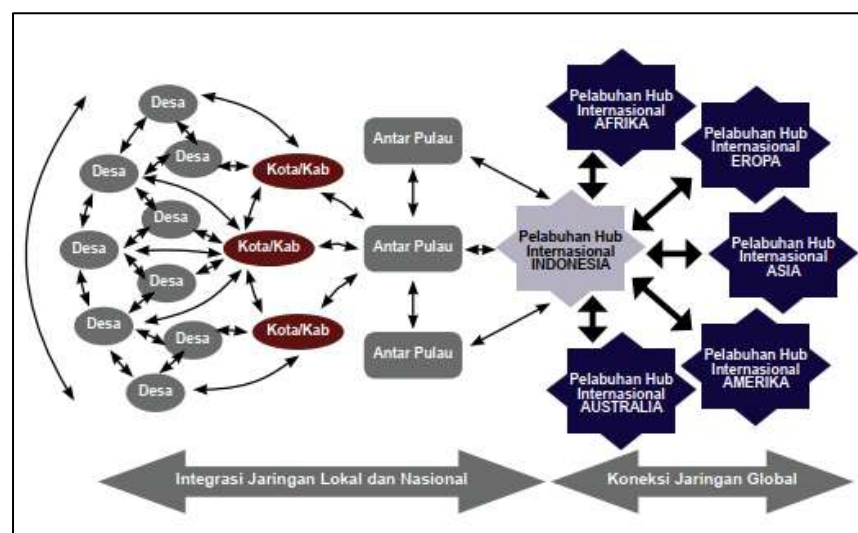
<sup>95</sup> Michael E. Porter, *Strategi Bersaing (Competitive Strategy)*, (Tangerang: Karisma Publishing Group, 2008), hlm. 20.

*Integration* yang juga telah disepakati oleh pemerintah Indonesia.<sup>96</sup>

Kesebelas sektor tersebut dikelompokkan menjadi tiga tingkat antara lain:

1. Tingkat 1, merupakan bentuk layanan logistik kargo inti.
2. Tingkat 2, merupakan bentuk layanan logistik kargo terkait.
3. Tingkat 3, merupakan bentuk layanan logistik kargo non-inti.

Akibatnya lingkungan bisnis dan persaingan di industri logistik menjadi sangat kompleks, mulai dari industri transportasi hingga teknologi informasi yang mendukungnya.<sup>97</sup> Sistem logistik nasional tentunya diperlukan untuk menjadi landasan utama dalam pendistribusian bahan-bahan pokok secara nasional maupun secara global. Mekanisme pendistribusian tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



**Gambar 1. Distribusi Logistik Nasional**

Sumber: Kementerian Pekerjaan Umum Badan Pembinaan Konstruksi, *Konstruksi Indonesia 2012 Harmonisasi Rantai Pasok Konstruksi*:

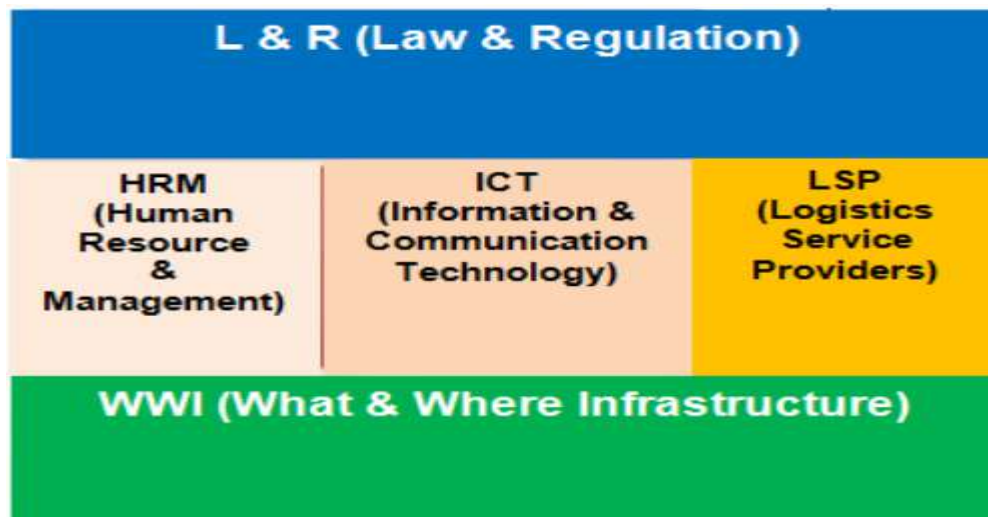
<sup>96</sup> Menko-perekonomian, 2008

<sup>97</sup> Dhanang Widijawan, "Konvergensi Regulasi dan Kelembagaan Struktur Industri Logistik, Pos dan Kurir", *Buletin Pos dan Telekomunikasi Vol. 10 (4)*, hlm. 303.

*Konsepsi, inovasi dan Aplikasi di Indonesia*, (Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Badan Pembinaan Konstruksi, 2012)

Berdasarkan gambar di atas, sistem logistik nasional (sislognas) menjadi peran strategis dalam menyelaraskan kemajuan sektor ekonomi antar wilayah daerah maupun global.

Sistem logistik nasional memiliki pilar fondasi yang dapat mendukung visi dan tujuan logistik Indonesia sehingga dapat diwujudkan jika terdapat regulasi atau hukum yang kondusif, memadainya infrastruktur, tersedianya SDM yang profesional pada bidang logistik, teknologi informasi yang mendukung dan penyedia jasa logistik kelas dunia yang memungkinkan Indonesia untuk mewujudkan visi dan misi logistik. Berikut ini merupakan gambaran pilar sistem logistik nasional.



**Gambar 2. Pilar Sistem Logistik Nasional<sup>98</sup>**

<sup>98</sup> Dhanang Widijawan, "Konvergensi Regulasi dan Kelembagaan Struktur Industri Logistik, Pos dan Kurir", *Buletin Pos dan Telekomunikasi Volume 10(4)*, hlm. 307.

Lebih lanjut sejatinya Indonesia telah memiliki Visi dan Misi Logistik 2025 sebagaimana yang tertuang dalam Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Tentunya dalam menyusun visi logistik Indonesia 2025 mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut:

1. Cita-cita pendiri Negara Kesatuan Republik Indonesia untuk menciptakan masyarakat yang adil dan makmur;
2. Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan luas dengan keanekaragaman sumber daya alam dan sumber daya hayati;
3. Potensi Indonesia sebagai pemasok "*supply side*", sekaligus konsumen "*demand side*", dalam rantai pasok global.

Sehingga dapat dicetuskan Visi Logistik Indonesia 2025 sebagai yaitu "Terwujudnya Sistem Logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan rakyat (*locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare*)". Keseluruhan visi tersebut dapat diartikan sebagai berikut:

1. Terintegrasi secara lokal, pada tahun 2025, seluruh operasional logistik Indonesia baik di tingkat pedesaan, perkotaan, regional dan antar pulau dapat berjalan secara efektif dan efisien serta menjadi satu kesatuan yang terintegrasi secara nasional dalam wilayah Negara Republik Indonesia (NKRI), yang kemudian memberikan kesejahteraan dan kemakmuran bagi masyarakat Indonesia. Visi terintegrasi secara lokal, dapat mendorong tercapainya ketahanan

dan kedaulatan perekonomian nasional yang ditandai dengan pertumbuhan ekonomi yang inklusif dan pemerataan antar wilayah, untuk mencapai pertumbuhan kesejahteraan masyarakat dan menyatukan seluruh wilayah Indonesia menjadi wilayah maritim.

2. Terhubung secara global, pada tahun 2025 sistem logistik nasional akan terhubung dengan sistem logistik regional (ASEAN) dan global melalui pelabuhan hub internasional (termasuk fasilitasi kepabeanan dan fasilitasi perdagangan) serta jaringan informasi internasional, sehingga logistik nasional antara penyedia dan pemasok dapat bersaing secara global di pasar.

Kemudian misi dari Sistem Logistik Nasional yaitu:

1. Memperlancar arus barang secara efektif dan efisien untuk menjamin terpenuhinya kebutuhan pokok masyarakat dan meningkatkan daya saing produk bangsa di pasar nasional, regional dan global.
2. Membangun simpul-simpul logistik nasional dan konektivitasnya mulai dari pedesaan, perkotaan, antar wilayah dan antar pulau sampai dengan hub pelabuhan internasional melalui kolaborasi antar pemangku kepentingan.

Berdasarkan visi dan misi tersebut, maka dapat disimpulkan tujuan dari pengembangan sistem logistik nasional antara lain:

1. Mengurangi biaya logistik, memperlancar arus barang, dan meningkatkan pelayanan logistik untuk bertambahnya daya saing produk nasional di pasar global dan domestik.

2. Menjamin akses yang terjangkau terhadap barang-barang penting dan strategis di seluruh Indonesia untuk mewujudkan masyarakat adil dan makmur serta memperkuat kedaulatan dan keutuhan NKRI.
3. Menyiapkan integrasi jasa logistik ASEAN pada tahun 2013 sebagai bagian dari pasar tunggal ASEAN pada tahun 2015, dan integrasi pasar global pada tahun 2020.<sup>99</sup>

## **2. Kinerja Sistem Logistik Nasional**

Dewasa ini sistem logistik nasional sedang melalui tahap pengembangan yang diharapkan dapat lebih mengintegrasikan logistik di Indonesia. Kinerja logistik telah menjadi isu internasional, antara lain:

1. *Paperless Customs, e-Customs, e-Discharge/Loading list, e-Risk based inspection;*
2. Menghubungkan Sistem TI Back End OGA, Pertukaran e-License;
3. Pertukaran e-Documents antar pemangku kepentingan dalam komoditas pelabuhan;
4. Platform Logistik Nasional Terintegrasi dengan pertukaran informasi pedagang dan penyedia logistik, dan
5. Sistem pertukaran informasi regional.

Kinerja logistik suatu negara juga dapat dijadikan sebagai indikator daya saing suatu negara. Indeks kinerja logistik Indonesia saat ini masih jauh dari kata cemerlang yang masih pada peringkat 40 dari 150 negara. Disamping itu, Singapura yang memiliki sedikit pelabuhan

---

<sup>99</sup> BAB 3 Lampiran Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2012 Tanggal 5 Maret 2012, Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional, hlm. 49-51.

atau bandara, justru berada di puncak Indeks Kinerja Logistik sebagaimana pada tabel berikut ini:

**Tabel 1. Indeks Kinerja Logistik Beberapa Negara di ASEAN<sup>100</sup>**

|           | 2012 | 2014 | 2016 | 2018 |
|-----------|------|------|------|------|
| Indonesia | 59   | 53   | 63   | 46   |
| Malaysia  | 29   | 25   | 32   | 41   |
| Singapura | 1    | 5    | 5    | 7    |
| Vietnam   | 53   | 48   | 64   | 39   |

Keseluruhan permasalahan tersebut bermuara pada Fasilitas Pedagang yang sangat penting bagi keberlangsungan perekonomian suatu negara. Indonesia merupakan negara dengan biaya logistik yang lebih tinggi dibandingkan negara tetangga, khususnya di ASEAN. Terlebih biaya dan kinerja logistik di Indonesia menghabiskan lebih dari 23,5% PDB-nya. Hal ini disebabkan oleh faktor keandalan dan ketepatan waktu yang berhubungan langsung dengan rumitnya perizinan impor, ketersediaan fasilitas *track and trace*, dan kemudahan akses terhadap layanan logistik serta inefisiensi logistik di Indonesia mengenai duplikasi dan pengulangan dokumen, informasi dan permintaan yang tidak simetris, belum adanya platform logistik dari hulu ke hilir, serta belum efisiennya infrastruktur pendukung logistik.<sup>101</sup>

<sup>100</sup> Akhmad Yunani dan Dhanang Widijawan, "Logistik Dalam Beragam Perspektif; Evolusi Konsep, Praktik, dan Isu Kebijakan di Indonesia", *Jurnal Logistik Bisnis Volume 10(02)*, November 2020, hlm. 54.

<sup>101</sup> Pebriana Arimbhi, et al, "The Effectiveness of the National Logistic Ecosystem Program in Improving the Performance of the National Logistics System, Recovering the Investment Climate, and Increasing the Competitiveness of the National Economy" *Jurnal Logistik Indonesia 5 (2)*, Oktober 2021, hlm. 153.

*National Logistic Ecosystem* (NLE) merupakan salah satu upaya pemerintah untuk meningkatkan kinerja logistik nasional, meningkatkan investasi dan meningkatkan daya saing perekonomian nasional. Pemerintah telah menerbitkan beberapa peraturan sebagai landasan hukum penerapan NLE antara lain:

1. Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional.
2. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 97/PMK.04/2020 tentang Wujud Kedatangan dan Keberangkatan Sarana Pengangkut.
3. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 108/PMK.04/2020 tentang Pembongkaran dan Penimbunan Barang Impor.
4. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 109/PMK.04/2020 tentang Kawasan Pabean dan Penimbunan Sementara.
5. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 141/PMK.04/2020 tentang Pengawasan Barang Larangan dan Pembatasan Barang.<sup>102</sup>

Sebagai wilayah yang memiliki potensi besar dan strategis, Indonesia diharapkan mampu menjadi pasar besar dalam rantai pasok global. Hal tersebut *diperkuat* dengan kekayaan Sumber Daya Alam (SDA), Sumber Daya Manusia (SDM) dan Sumber Daya Budaya yang ada di Indonesia. Sejatinya keseluruhan perihal tersebut dapat diwujudkan melalui Sistem Logistik Nasional yang terintegrasi. Sebagaimana yang tertuang dalam Keputusan Presiden Nomor 26 Tahun 2021 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional. Sistem ini mempunyai peranan penting dalam

---

<sup>102</sup> *Ibid.*, hlm. 154.

menyelaraskan kemajuan sektor perekonomian dan antar daerah untuk membawa perbaikan pertumbuhan ekonomi. Hal yang masih disayangkan adalah Sistem Logistik Nasional Indonesia hingga tahun 2019 belum dapat bekerja secara optimal. Indonesia masih menjadi negara yang mengeluarkan biaya logistik cukup besar dibandingkan 5 negara ASEAN lainnya, yakni sebesar 24% PDB atau setara Rp 3.560 triliun. Berbagai permasalahan yang ada pada sistem logistik nasional membuat pemerintah kemudian mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 2020 tentang Penataan Ekosistem Logistik Nasional. Kebijakan ini diambil dengan tujuan untuk meningkatkan kinerja sistem logistik nasional, memulihkan iklim investasi dan meningkatkan daya saing perekonomian Indonesia. Selanjutnya Kementerian Keuangan selaku penanggung jawab dan Direktorat Jenderal Bea dan Cukai sebagai pelaksana meluncurkan platform digital bernama *National Logistic Ecosystem* (NLE). Platform ini diharapkan mampu menangani aktivitas logistik ekspor dan impor serta aktivitas logistik dalam negeri di semua moda transportasi baik darat, laut dan udara.<sup>103</sup>

Pembangunan infrastruktur yang meniscayakan Interkoneksi antar-kota dan antar-pulau terus meningkat seiring pembangunan jalan, jembatan, pelabuhan, dan bandara termasuk agenda pembangunan ekosistem logistik sebagai bagian yang tak terpisahkan dari usaha pemerataan ekonomi nasional.

---

<sup>103</sup> *Ibid.*

Logistik merupakan salah satu sumber keunggulan bersaing yang signifikan bagi perusahaan.<sup>104</sup> Dalam model rantai nilai sebagai basis keunggulan bersaing, Porter mengidentifikasi bahwa aktivitas dasar dalam pembentukan rantai nilai tersebut adalah logistik dan pemasaran<sup>105</sup>. Salah satu rumusan strategi yang baik dalam bersaing menurut Porter adalah kemampuan perusahaan untuk menyelaraskan rantai nilai tersebut sesuai dengan dinamika perubahan kebutuhan konsumen. Ketika lingkungan bisnis berubah sedemikian cepat akibat kemajuan teknologi dan pengaruh global, tuntutan konsumen terhadap produk yang berkualitas dan andal, kecepatan tanggapan perusahaan, dan keandalan produk semakin tinggi. Daur hidup produk pun menjadi semakin pendek sehingga perusahaan harus mengelola rantai pasoknya sedemikian sehingga mampu merespon kebutuhan pelanggan dengan cepat seiring dengan dinamika perubahan permintaan konsumen. Logistik masih menjadi isu nasional, mengingat potensi yang sangat besar namun indeks kinerja logistik Indonesia memprihatinkan.

Pemerintah telah menyusun cetak biru penataan dan pengembangan logistik karena memang industri logistik ini menjadi

---

<sup>104</sup> Mentzer, J. M. (2004). *Global Market Segmentation For Logistics Services. Industrial Marketing Management*, Vol. 33. Dalam Dhanang Widjawan, *Konvergensi Regulasi dan Kelembagaan Struktur Industri Logistik, Pos, dan Kurir*, Buletin Pos dan Telekomunikasi, Volume 10 No. 4, 2012, Hlm. 303

<sup>105</sup> Porter, Michael E. (2008) *The Five Competitive Forces That Shape Strategy*, Harvard Business Review, January 2008, Hlm 79–93.

salah satu faktor penentu daya saing bangsa. Cakupan aktivitas logistik terdiri dalam 11 sektor, sebagaimana definisi oleh WTO dan dokumen *ASEAN Roadmap for Logistics Integration* yang juga disepakati Pemerintah Indonesia.<sup>106</sup> Kesebelas sektor tersebut dikelompokkan dalam 3 TIER: TIER I berupa *Core Freight Logistic Services*, TIER II berupa *Related Freight Logistic Services*, dan TIER III berupa *Non-Core Freight Logistic Services*. Oleh karena itu, lingkungan bisnis dan persaingan industri logistikpun sangat kompleks, dari mulai industri transportasi sampai teknologi informasi penopangnya.

Sistem Logistik Nasional (Sislognas) dibuat berdasarkan Peraturan Presiden (Perpres) *Nomor 26 Tahun 2012* yang ditandatangani oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. Sislognas didesain untuk menjadi cetak biru pengembangan logistik di Indonesia melalui perencanaan bertahap dari tahun 2011 hingga 2025. Rencana aksi untuk 2011-2015 telah menjabarkan secara cukup detail enam penggerak (driver) Sislognas<sup>107</sup>, yaitu Komoditas Penggerak Utama, Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik, Infrastruktur Transportasi, Teknologi Informasi dan Komunikasi, Manajemen SDM, Regulasi, serta Kebijakan.

Keenam penggerak ini selanjutnya diuraikan menjadi 44 item aksi dan 174 indikator.<sup>108</sup> Namun tidak ada rencana detail yang dibuat untuk

---

<sup>106</sup> Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia.

<sup>107</sup> Sistem Logistik Nasional (Sislognas): Kajian Implementasi, Regulasi Dan Kelembagaan, 2020, USAID, Economic Growth Support Activity (EGSA). Hlm 1-6

<sup>108</sup> *ibid*

periode 2016 hingga 2020 dan periode 2021 hingga 2025. Karena tidak adanya detail status kegiatan sampai dengan tahun 2015, pengukuran keberhasilan untuk beberapa indikator dan dampaknya terhadap target biaya LPI/Logistik menjadi tidak jelas. Belum lagi tidak adanya prioritas di antara semua kegiatan. Ketidakjelasan ini bertambah dengan tidak adanya hubungan yang jelas antara kegiatan dan tujuan diterapkannya Indeks Kinerja Logistik, kontribusi Biaya Logistik terhadap PDB, dan skor Perdagangan Lintas Batas. Selain itu, minimnya regulasi lebih lanjut di tingkat kementerian dan daerah membuat Sislognas tidak berjalan.

Ada beberapa kemajuan yang cukup berarti yang telah terjadi di keenam pendorong utama (*key driver*) di dalam Sislognas, tetapi secara umum persepsi masyarakat dan pemerintah terhadap kondisi logistik di Indonesia masih cukup negatif, misalnya karena biaya yang tinggi atau waktu pengiriman (*lead time*) yang lama. Berbagai masalah tersebut masih dihadapi dalam penerapan Sislognas saat ini karena belum adanya upaya yang terkoordinasi dalam memonitor pencapaian sejauh ini secara detail (*baselining*).<sup>109</sup>

Hal ini mempersulit upaya perencanaan ke masa depan. Selain itu, belum adanya penyusunan rencana secara detail untuk periode 2015-2020 dan 2021-2025 membuat perlu upaya penajaman/perbaikan pada aktivitas serta indikator yang telah diidentifikasi sebelumnya.

---

<sup>109</sup> ibid

Dibutuhkan pula pertimbangan berbagai perkembangan terakhir ke dalam Sislognas, misalnya terkait *e-commerce/kurir, internet of things, artificial intelligence, block chain, dan logistics marketplace*.

Pada akhir Mei 2011, pemerintah menerbitkan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) yang ditetapkan dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 32 Tahun 2011. MP3EI bertujuan membentuk integrasi pembangunan yang disusun berdasarkan optimisme pemerintah dalam melihat posisi Indonesia di mata internasional. Masterplan ini dimaksudkan juga untuk mendorong visi Indonesia menjadi 10 negara terbesar dunia di tahun 2025. MP3EI memiliki tiga strategi utama, yaitu: (1) Peningkatan Potensi Ekonomi Wilayah melalui Koridor Ekonomi, (2) Penguatan Konektivitas Nasional, dan (3) Penguatan Kemampuan Sumber Daya Manusia (SDM) serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi (IPTEK) Nasional.

Strategi utama yang kedua dari MP3EI adalah Penguatan Konektivitas Nasional untuk mendorong percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Hal ini terutama dilihat kaitannya dengan pendekatan distribusi sumber daya dari negara dan untuk negara atau manajemen logistik. Adapun tujuan Agenda Penguatan Konektivitas Nasional antara lain:

- a. Menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan, bukan keseragaman, melalui inter-modal supply chains systems.
- b. Memperluas pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi ke wilayah belakangnya (hinterland).
- c. Menyebarkan manfaat pembangunan secara luas (pertumbuhan yang inklusif dan berkeadilan) melalui peningkatan konektivitas serta pelayanan dasar ke daerah tertinggal, terpencil, dan perbatasan dalam rangka pemerataan pembangunan.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut, diperlukan pengintegrasian dari empat elemen kebijakan nasional yang terdiri atas Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan Wilayah (sebagaimana tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional/RPJMN ataupun Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional/RTRWN), serta Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).

Dari keempat elemen kebijakan ini, relevansi Sistem Logistik Nasional (Sislognas) menjadi sangat penting dan utama dalam strategi penguatan konektivitas nasional tersebut. Sistem logistik yang efektif dan efisien diyakini mampu mengintegrasikan daratan dan lautan menjadi satu kesatuan yang utuh dan berdaulat, sehingga diharapkan

dapat menjadi penggerak bagi terwujudnya Indonesia sebagai negara maritim.

Sistem logistik juga memiliki peran strategis dalam menyinkronkan dan menyelaraskan kemajuan antarsektor ekonomi serta antarwilayah demi terwujudnya pertumbuhan ekonomi yang inklusif, sekaligus menjadi benteng bagi kedaulatan dan ketahanan ekonomi nasional (*national economic authority and security*). Untuk itu, peran strategis Sislognas tidak hanya dalam memajukan ekonomi nasional, tetapi sekaligus sebagai salah satu wahana pemersatu bangsa dalam bingkai Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI). Cetak biru (blueprint) Sislognas bukan merupakan rencana induk (masterplan), melainkan lebih menekankan pada arah dan pola pengembangan Sislognas pada tingkat kebijakan (makro) yang nantinya dijabarkan ke dalam Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga setiap tahun.

Oleh karena itu, Sislognas diharapkan dapat berperan dalam mencapai sasaran RPJMN 2010-2014, menunjang implementasi MP3EI, serta mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 dan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN), yaitu “Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur”.

Dengan demikian, diharapkan akan tercapai sasaran PDB per kapita sebesar USD 14.250-15.500 pada 2025. Dalam Sislognas ditetapkan tujuan strategi yang digariskan sebagai berikut:

1. Strategi sebagai Komoditas Penggerak Utama, di mana komoditas penggerak utama difokuskan pada dua kelompok, yaitu (1) komoditas pokok dan strategis serta (2) komoditas unggulan ekspor. Strategi bagi komoditas pokok dan strategis adalah menjamin pasokan serta kelancaran arus penyaluran kebutuhan konsumsi dan pembangunan dalam negeri. Sementara itu, strategi bagi komoditas unggulan ekspor ditujukan untuk peningkatan daya saing produk nasional.
2. Strategi Pelaku Penyedia Jasa Logistik, yakni strategi yang digunakan adalah membangun aparatur, pelaku, dan penyedia jasa logistik lokal berkelas dunia. Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah terwujudnya Pelaku Logistik (PL) dan Penyedia Jasa Logistik (P JL) yang terpercaya dan profesional yang tidak hanya mampu bersaing dan menguasai sektor logistik dalam tataran nasional, tetapi juga bisa bersaing di tataran global, sehingga mampu berperan sebagai pemain lokal kelas dunia (*world class local players*).
3. Strategi Infrastruktur Transportasi, yaitu untuk membangun konektivitas domestik (*domestic connectivity*) baik konektivitas lokal (*local connectivity*) maupun konektivitas nasional (*national*

*connectivity*) dan konektivitas global (*global connectivity*) yang terintegrasi sehingga mampu meningkatkan kelancaran arus barang untuk mendukung efisiensi serta efektivitas kinerja sistem logistik nasional. Adapun program yang direncanakan untuk setiap komponen infrastruktur transportasi adalah transportasi laut, angkutan sungai dan penyeberangan, transportasi jalan dan lalu lintas angkutan, transportasi kereta api, transportasi udara, serta transportasi multimoda.

4. Strategi Teknologi Informasi dan Komunikasi, yaitu dengan membangun e-Logistik Nasional (INALOG) yang andal, aman, dan beroperasi secara efisien serta terhubung dengan jejaring logistik *Association of South East Asia Nations* (ASEAN) dan jejaring logistik global secara *online*.
5. Strategi SDM, yang bertujuan mengembangkan kompetensi dan profesi logistik berstandar internasional. Secara umum, sasaran strategis yang ingin dicapai adalah tersedianya SDM logistik profesional yang terpercaya, baik pada tingkat operasional, manajerial, maupun strategis dan mencukupi kebutuhan nasional untuk mewujudkan efisiensi serta efektivitas kinerja sistem logistik nasional. Sasaran tersebut dicapai melalui program pengembangan kompetensi SDM profesional di bidang logistik, peningkatan peran lembaga pendidikan, dan pelatihan.

6. Strategi Regulasi dan Kebijakan, dilakukan dengan penataan, penyusunan, dan harmonisasi peraturan perundang-undangan serta kebijakan logistik. Fokus utama pembenahan dan harmonisasi peraturan perundang-undangan diarahkan pada (a) regulasi bidang usaha dan perdagangan, (b) regulasi bidang transportasi, (c) regulasi ekspor dan impor, (d) regulasi informasi dan transaksi elektronik, serta (e) regulasi transportasi multimoda. Sasaran strategis yang ingin dicapai adalah harmonisasi, penataan, dan penyusunan peraturan perundang-undangan serta kebijakan logistik untuk menciptakan iklim usaha yang kondusif di bidang logistik. Sasaran tersebut dicapai melalui program harmonisasi dan sinkronisasi regulasi kebijakan, penyusunan regulasi dan kebijakan, serta penyederhanaan prosedur.
7. Strategi Kelembagaan Logistik Nasional. Pelaksanaan Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional dikoordinasikan oleh Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025 (KP3EI) yang dibentuk dengan Perpres Nomor 32 Tahun 2011 tentang MP3EI 2011-2025. Untuk membantu pelaksanaan tugas KP3EI tersebut, dapat dibentuk tim kerja yang susunan keanggotaan dan tugasnya ditetapkan oleh Menteri Koordinator Bidang Perekonomian selaku Ketua Harian KP3EI. Strategi 1-6 di atas juga dinyatakan sebagai penggerak utama (*key driver*) dari Sislognas.

#### **D. Pengelolaan Kepelabuhanan di Indonesia**

Pelabuhan menjadi simpul penting untuk membangun teritorial maritim yang kuat. Pelabuhan berperan sebagai katalis untuk merangsang pertumbuhan sektor ekonomi, seperti industri, perdagangan, dan pariwisata. Pelabuhan juga bisa digunakan sebagai sarana mendorong peningkatan pendapatan negara dan menjadi titik temu antarmoda transportasi serta gerbang penghubung interaksi sosial-ekonomi antarpulau/negara. Dengan demikian, baik atau buruknya kondisi pelabuhan menjadi faktor penentu terbangunnya poros maritim yang kuat melalui peningkatan daya saing, efisiensi proses produksi dan distribusi serta terbangunnya integritas dan konektivitas sistem perekonomian.

Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas UU Nomor 17 Tahun 2008, dimana revisi ini dilakukan untuk menyelaraskan dengan peraturan yang lebih baru dan untuk meningkatkan daya saing pelayaran Indonesia, termasuk penataan kewenangan penjagaan laut dan pantai serta pemberdayaan pelayaran rakyat, diatur bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan.

Secara fisik, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang.

Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain. Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antardaerah/negara. Selain itu, pelabuhan menjadi tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.

### **1. Penyelenggara Pelabuhan**

Penyelenggara Pelabuhan adalah instansi yang berada di bawah Kementerian Perhubungan R.I. yang menjalankan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan.

Penyelenggara Pelabuhan terdiri atas:

#### **a. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*)**

Lembaga pemerintah sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pemerintahan pada pelabuhan yang diusahakan secara komersial.<sup>110</sup>

Otoritas Pelabuhan mempunyai tugas dan tanggung jawab, yaitu:

- a) Menyediakan lahan di daratan dan di perairan pelabuhan;
- b) Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, alur-pelayaran, dan jaringan jalan;

---

<sup>110</sup> Pasal 1 angka 10 dan Pasal 42 ayat (1) PP 61 Tahun 2009 *jo.* PP 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan.

- c) Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- d) Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- e) Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;
- f) Menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- g) Mengusulkan tarif untuk ditetapkan Menteri, atas penggunaan perairan dan/atau daratan, dan fasilitas pelabuhan yang disediakan oleh Pemerintah serta jasa kepelabuhanan yang diselenggarakan oleh Otoritas Pelabuhan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; dan
- h) Menjamin kelancaran arus barang.

Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud di atas, Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang Selain tugas dan tanggung jawab sebagaimana dimaksud di atas, Otoritas Pelabuhan melaksanakan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang diperlukan oleh pengguna jasa yang belum disediakan oleh Badan Usaha Pelabuhan.<sup>111</sup>

---

<sup>111</sup> Pasal 42 ayat (3) PP 61 Tahun 2009 *jo.* PP 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan.

## **b. Unit Penyelenggara Pelabuhan**

Lembaga pemerintah sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, pengawasan kegiatan kepelabuhanan, dan pemberian pelayanan jasa kepelabuhanan untuk pelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Unit Penyelenggara Pelabuhan<sup>112</sup> sebagaimana dimaksud dibentuk oleh dan bertanggung jawab kepada:

- a. Menteri untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan Pemerintah;  
dan
- b. Gubernur atau Bupati/Walikota untuk Unit Penyelenggara Pelabuhan pemerintah daerah.

Unit Penyelenggara Pelabuhan dalam melaksanakan fungsi pengaturan dan pembinaan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan, mempunyai tugas dan tanggung jawab:

- 1) Menyediakan dan memelihara penahan gelombang, kolam pelabuhan, dan alur-pelayaran;
- 2) Menyediakan dan memelihara Sarana Bantu Navigasi-Pelayaran;
- 3) Menjamin keamanan dan ketertiban di pelabuhan;
- 4) Menjamin dan memelihara kelestarian lingkungan di pelabuhan;

---

<sup>112</sup> Pasal 44 PP 61 Tahun 2009 *jo.* PP 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan.

- 5) Menyusun Rencana Induk Pelabuhan serta Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan;
- 6) Menjamin kelancaran arus barang; dan
- 7) Menyediakan fasilitas pelabuhan.

Kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan yang dilaksanakan oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan dapat juga dilaksanakan oleh Badan Usaha Pelabuhan setelah mendapat konsesi dari Unit Penyelenggara Pelabuhan.

## **2. Kesyahbandaran**

Syahbandar adalah pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan menyangkut keselamatan dan keamanan pelayaran.<sup>113</sup> Wilayah pelabuhan terdiri dari wilayah laut dan wilayah daratan, sehingga untuk pengaturan dan pengoperasian wilayah laut di wilayah pelabuhan sepenuhnya menjadi tanggung jawab Kantor Syahbandar melalui koordinasi dengan instansi-instansi terkait lainnya.

---

<sup>113</sup> Pasal 1 angka 28 PP 61 Tahun 2009 *jo.* PP 64 Tahun 2015 tentang Kepelabuhanan.

Tugas-tugas pokok yang menjadi tanggung jawab syahbandar meliputi pemenuhan persyaratan kelaikan kapal, pengeluaran surat izin berlayar, pengawasan terhadap kapal-kapal asing, pengawasan terhadap bongkar muat barang-barang berbahaya, serta pengusutan bila terjadi kecelakaan kapal. Adapun fungsi syahbandar meliputi fungsi pengawasan terhadap pemenuhan persyaratan kelayakan kapal, melaksanakan pengawasan dan ketertiban kapal-kapal asing (*port state control*), melaksanakan pengawasan kegiatan bongkar muat barang-barang berbahaya, kebutuhan karantina dalam rangka kesehatan masyarakat serta melaksanakan pemeriksaan pendahuluan terjadinya kecelakaan kapal.

Pelayanan kapal masuk (*clearance in*) dimana inisiatif berawal dari perusahaan pelayaran/agen yang menerima informasi dari kapal berupa master cable atau berita dari Stasiun Radio Operasi Pantai. Kemudian perusahaan pelayaran/agen yang bersangkutan menyampaikan aplikasi pelayanan jasa sesuai tugas pokok dan fungsi (tupoksi) masing-masing kepada:

1. Operator pelabuhan/terminal untuk fasilitas kapal dan barang
2. Instansi bea cukai, imigrasi, karantina (CIQ) dan kepanduan untuk personel pandu bandar dan kapal tunda.

Kantor OP/KSOP merespon dengan menyelenggarakan rapat koordinasi dengan Pusat Perencanaan dan

Pengendalian Pelayanan Terpadu (P4T) yang menghasilkan pra rencana (*pre-planning*) yang selanjutnya diangkat menjadi Rencana Penambatan Kapal (*operation planning*) di Pusat Pelayanan Satu Atap (PPSA) oleh Operator Pelabuhan.

Bersamaan dengan itu perusahaan pelayaran/agen atau nakhoda menyampaikan warta kapal lengkap dengan dokumen yang disyaratkan undang-undang, sehingga Syahbandar memutuskan untuk memberikan Clearance In.

### **3. Bea Cukai**

Tugas pokok Lembaga bea cukai di pelabuhan adalah melaksanakan sebagian tugas pokok Kementerian Keuangan di bidang kepabeanan dan cukai, berdasarkan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri dan mengamalkan kebijaksanaan pemerintah berkaitan dengan lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean dan pemungutan Bea Masuk dan Cukai serta pungutan negara lainnya berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Fungsi bea cukai adalah untuk menyelenggarakan tugas pokok tersebut, Direktorat Jenderal Bea dan Cukai mempunyai fungsi:

1. Perumusan kebijaksanaan teknis di bidang kepabeanan dan cukai, sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri dan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
2. Perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, evaluasi dan

pengamanan teknis operasional kebijaksanaan pemerintah yang berkaitan dengan pengawasan atas lalu lintas barang yang masuk atau keluar daerah pabean, sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Menteri dan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

3. Perencanaan, pelaksanaan, pengendalian, evaluasi dan pengamanan teknis operasional di bidang pemungutan bea masuk dan cukai serta pungutan lainnya yang pemungutannya dibebankan kepada Direktorat Jenderal berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
4. Perencanaan, pembinaan dan bimbingan di bidang pemberian pelayanan, perijinan, kemudahan, ketatalaksanaan dan pengawasan di bidang kepabeanan dan cukai berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Prinsip pokok pelayanan kepabeanan sebagaimana tampak pada gambar di atas adalah inisiatif awal berasal dari perusahaan pelayaran, importir dan eksportir. Perusahaan pelayaran menyampaikan Rencana Kedatangan Sarana Pengangkut (RKSP) beserta dengan Daftar Muatan (Manifest). Di pihak lain importir menyampaikan Pemberitahuan Impor Barang (PIB) dan eksportir menyampaikan Pemberitahuan Ekspor Barang (PEB). Setelah semuanya memenuhi syarat, maka Bea Cukai mengeluarkan Clearance.

Penyampaian pemberitahuan pabean RKSP, Manifest, PIB, PEB dan dokumen lainnya dapat dilakukan secara elektronik. Semenjak berlakunya UU No.10 Tahun 1995, dokumen-dokumen pabean dapat dikirimkan dengan system Pertukaran Data Elektronik (PDE) atau Electronic Data Interchange (EDI). Penerapan dokumen elektronik dalam pelayanan kepabeanan di Kantor Pelayanan Bea Cukai (KPBC) kelas utama kemudian bersifat mandatory.

#### **E. Kerangka Pikir Penelitian**

Penelitian ini menetapkan 3 variabel penelitian yaitu: (1) Hakikat Regulasi Rantai Pasok pada Sistem Logistik Nasional; (2) Formulasi Tatanan Kelembagaan Sistem Logistik Nasional; dan (3) Bentuk Ideal pengaturan Rantai Pasok pada Sistem Logistik Nasional.

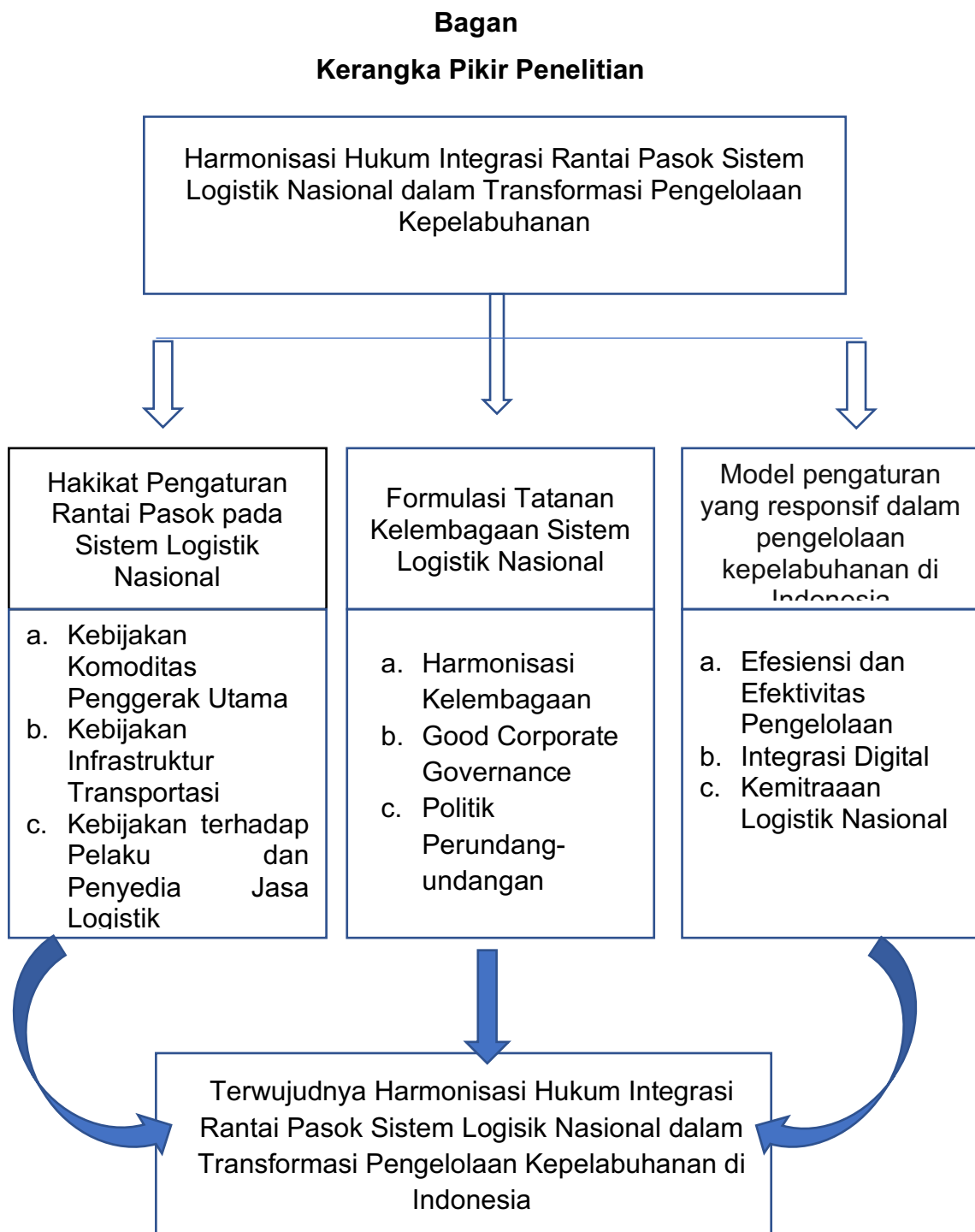
Untuk variabel pertama ditetapkan indikator penelitiannya adalah (1) Kebijakan Komoditas Penggerak Utama; (2) Kebijakan Infrastruktur Transportasi; (3) Kebijakan terhadap Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik.

Adapun variabel kedua ditetapkan indikator penelitiannya adalah (1) Harmonisasi Kelembagaan; (2) Good Corporate Governance; (3) Politik Perundang-undangan.

Untuk variabel ketiga ditetapkan indikator penelitiannya adalah (1) Efisiensi dan Efektivitas Pengelolaan ; (2) Integrasi Digital; (3) Kemitraaan Logistik Nasional.

## F. Bagan Kerangka Pikir Penelitian

Untuk memberikan gambaran secara umum hubungan antar variable penelitian maka dapat dikemukakan dalam Bagan Kerangka Pikir sebagai berikut :



## G. Definisi Operasional

1. Sistem Logistik Nasional adalah proses pengadaan, penyimpanan, pengangkutan, dan distribusi barang, serta pengelolaan informasi yang terkait dengan arus barang dari titik asal hingga titik tujuan.
2. Rantai pasok adalah komponen-komponen kunci yang meliputi pemasok (*supplier*), produsen (*manufacturers*), penyedia jasa logistik, fasilitas pergudangan (*warehouses*), dan pusat distribusi (*distribution centers*) yang beroperasi di pelabuhan.
3. Transformasi hukum adalah adaptasi regulasi dan kebijakan hukum yang mengatur sistem logistik nasional, termasuk pengaturan kepelabuhanan, untuk meningkatkan efisiensi, efektivitas, dan daya saing sektor logistik.
4. Kebijakan Komoditas Penggerak Utama merupakan kebijakan yang bertujuan untuk menetapkan jenis komoditas yang dikategorikan sebagai penggerak utama dalam jaringan logistik dan rantai pasok, tata kelola, dan tata niaga yang efektif dan efisien.
5. Kebijakan infrastruktur transportasi adalah serangkaian langkah dan rencana yang ditetapkan oleh pemerintah atau lembaga terkait untuk pengembangan, pemeliharaan, dan pengelolaan infrastruktur transportasi, termasuk jaringan jalan, rel, pelabuhan, dan bandara.
6. Kebijakan terhadap Pelaku dan Penyedia Jasa Logistik adalah serangkaian langkah dan rencana yang ditetapkan oleh pemerintah

atau lembaga terkait untuk mengatur dan mengawasi kegiatan pelaku dan penyedia jasa logistik di Indonesia.

7. Harmonisasi kelembagaan adalah serangkaian upaya untuk menyelaraskan dan mengintegrasikan kelembagaan-kelembagaan yang terkait dalam suatu sistem atau sektor tertentu.
8. Good Corporate Governance adalah seperangkat mekanisme yang berhubungan dengan manajemen dewan direksi, pemegang saham, dan auditor dalam menetapkan tujuan dan menentukan pengarahannya pada perusahaan.
9. Politik Perundang-undangan adalah pilihan kebijakan yang ditetapkan oleh penguasa pemerintahan negara yang berkenaan dengan proses pembentukan, arah, dan jangkauan materi undang-undang
10. Efektivitas dan Efisiensi dalam pengelolaan adalah penetapan manajemen rantai pasok yang mengacu pada pencapaian tujuan secara tepat dan metode yang paling efektif untuk mencapai tujuan tersebut.
11. Integrasi Digital adalah proses menggabungkan teknologi digital dan sistem informasi untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas bisnis.
12. Kemitraan Logistik Nasional adalah program pemerintah Indonesia untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas rantai pasok nasional melalui penataan ekosistem logistik.