

AKSES  TERBUKA **ARTIKEL**

Diterima **Akselerasi Sistem Tol Laut Melalui Konsep *Storage Island* guna Pemberdayaan Wilayah Kecil Sebagai Pusat Logistik Berikat.**

Disetujui ***Acceleration of the Sea Highways through the Storage Island Concept to Empower Small Areas as Bonded Logistics Centers.***

Diterbitkan **Fazal Akmal Musyarri¹, Andriani Larasati² Paradisa Eksakta Gheosa³**

Juni 2024

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya¹
Klinik Hukum Rewang Rencang²
Kejaksaan RI³

DOI

✉ fazal.akmalmusyarri@ub.ac.id¹, andriani@rewangrencang.com²
paradisaeaksakta@gmail.com³

0895327436849¹

Abstrak: Orientasi pembangunan nasional mulai mengarah pembangunan berbasis kelautan, untuk mengurangi disparitas pertumbuhan regional terutama di Kawasan Timur. Pemerintah menetapkan Konsep Negara Maritim sebagai prioritas pembangunan, dimana salah satu dari lima pilar itu adalah pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim. Fokus utama pilar konsep tersebut meliputi gagasan tol laut dan kebijakan dalam sistem logistik nasional. Solusi yang sedang dikembangkan oleh pemerintah adalah membangun Pusat Logistik Berikat (PLB) sebagai gudang logistik multifungsi untuk menimbun barang impor-lokal. Namun saat ini pembangunan PLB masih berpusat pada pelabuhan laut, pelabuhan darat dan kawasan industri di beberapa daerah. Implementasi limitatif tersebut mengurangi efisiensi penerapan PLB di Indonesia. Sehingga penulis merekomendasikan grand design “Storage Island” dengan menggunakan metode penulisan yuridis normatif, dengan metode pendekatan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konsep. Pengintegrasian dengan pembangunan tol laut membuahkan beberapa gagasan dalam Storage Island, meliputi : Pertama, penggunaan wilayah pesisir atau pulau kecil dengan luas wilayah 2.000 km yang berada di antara jalur tol laut sebagai PLB; Kedua, manajemen waktu terkait pengangkutan barang menggunakan kargo dengan kapasitas TEU’s baik kapal besar maupun kapal kecil; Ketiga pemisahan jalur tol laut dengan jalur komersial dengan jalur tol laut dan/atau menuju Storage Island. Pengejawantahan Storage Island membutuhkan payung hukum terkait pengelolaan wilayah yang menjadi pulau khusus penyimpanan logistik barang yang dapat diwujudkan dengan merevisi UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Gagasan Storage Island diharapkan secara kumulatif dapat mereduksi beban biaya sistem logistik nasional dan efisiensi waktu

pendistribusian barang. Implikasinya, pemerataan pembangunan ekonomi di seluruh wilayah Indonesia dan mendukung mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim.

Kata Kunci: *Storage Island, Pusat Logistik Berikat (PLB), Tol Laut.*

Abstract: *The national development orientation is starting to lean towards marine-based development, to reduce regional growth disparities, especially in the Eastern Region of Indonesia. The government has set the Maritime State Concept as a development priority, where one of the five pillars of the concept is the development of maritime infrastructure and connectivity. The main focus in this concept pillar includes the idea of sea highways and policies in the national logistics system. The solution being developed by the government is to build a Bonded Logistics Center (PLB) as a multifunctional logistics warehouse to stockpile imported or local goods. However, currently PLB development is still focused on sea ports, land ports and industrial areas in several regions in Indonesia. This limitative implementation reduces the efficiency of implementing PLB in Indonesia. So the author recommends the grand design of "Storage Island" using a normative juridical writing method, with a statutory approach and a conceptual approach. Integration with the development of sea highways has resulted in several ideas in Storage Island, including: First, the use of coastal areas or small islands with an area of 2,000 km between sea toll routes as PLB; Second, time management related to transporting goods using cargo with TEU capacity, both large and small ships; The third is the separation of the sea toll route from the commercial route (passenger transport journeys) to the sea toll road and/or to Storage Island. The realization of a Storage Island requires a legal umbrella regarding the management of areas that are special islands for storing logistics goods, which can be realized by revising the Law on Management of Coastal Areas and Small Islands. It is hoped that the Storage Island idea can cumulatively reduce the cost burden on the national logistics system and make goods distribution time more efficient. The implication is equal distribution of economic development throughout Indonesia and supporting the realization of Indonesia as a maritime country.*

Keywords: *Storage Island, Bonded Logistics Center (PLB), Sea Highway*



1. PENDAHULUAN

Pasal 25A UUD NRI 1945 menyebutkan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan. Secara implisit terdapat tiga konsep dasar dalam pasal itu yaitu meliputi prinsip kewilayahan, asas negara kepulauan dan ciri nusantara. (Lekipiouw, 2014: 30) Asas negara kepulauan mengandung maksud bahwa laut bukanlah sebagai pemisah tetapi pemersatu bangsa Indonesia dan sikap sebagai wilayah kedaulatan NKRI. (Lekipiouw, 2012) Sedangkan ciri nusantara menggambarkan adanya rangkaian pulau-pulau dan wilayah perairan dan laut di antara pulau-pulau itu, termasuk segala isi yang terkandung di dalam air, di daratan, dan di udara di atasnya. (Asshiddiqie, 2009: 91) Sehingga jelas menunjukkan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan yang berbasis maritim.

Hal itu dibuktikan dengan hasil statistik yang dilakukan pada tahun 2012, jumlah pulau yang terverifikasi baik bernama maupun tidak bernama sebanyak 17.504 pulau (Kementerian PU, 2013: 2) dengan jumlah total luas daratan keseluruhan sekitar 8.189.000 km². Dari jumlah tersebut, luas daratan Indonesia seluas 1.910.000 km² dan luas perairan Indonesia seluas 3.279.000 km². (BIG, 2013: 1) Dengan luas wilayah yang mendominasi 2/3 atau sekitar 70% dari total keseluruhan wilayah Indonesia seharusnya Indonesia lebih meletakkan arah atau prioritas pembangunan sebagai negara maritim. (Kusumastanto, 2016) Namun, semangat maritim tersebut melemah sejak Indonesia dijajah oleh pemerintah kolonial Belanda. Pola hidup dan orientasi bangsa secara tidak sadar diubah dari orientasi maritim ke orientasi agraris (darat). (BUMN, 2016)

Kecenderungan pembangunan yang berorientasi darat dianggap mengesampingkan ciri Indonesia sebagai negara kepulauan dan merupakan bentuk aksi *denial* terhadap karakter bangsa Indonesia yang seharusnya menjadi negara maritim yang unggul dalam perdagangan dunia. Padahal Indonesia pernah menegaskan konsep negara kepulauan melalui Deklarasi Juanda yang dikeluarkan pada tahun 1957. (Salim,

2013: 67) Setelah 69 tahun sejak merdeka Indonesia menerapkan arah pembangunan nasional yang berorientasi ke daratan (Hutabarat, 2014), Presiden Republik Indonesia ke-7 yaitu Joko Widodo melakukan suatu terobosan dengan menjadikan pembangunan nasional berbasis kelautan sebagai visinya. Visi tersebut disampaikan Joko Widodo sesaat setelah disumpah menjadi presiden. (Hilman, 2014)

Salah satu upaya untuk mewujudkan visi tersebut adalah dengan memplementasikan gagasan Tol Laut Joko Widodo. Tol Laut adalah pembangunan transportasi laut dengan kapal atau sistem logistik kelautan dengan kapal-kapal besar yang secara berkala berputar mengelilingi Indonesia, melintasi rute dalam jalur yang membentang sejauh 5.000 kilometer tanpa henti dari Sabang hingga Merauke, dengan tujuan menggerakkan roda perekonomian secara efisien dan merata. Untuk menunjang pengajukulantahan gagasan tersebut dibutuhkan pembangunan pelabuhan laut dalam yang memberi jalan bagi kapal besar. (Widodo, 2016)

Realisasi pembangunan tol laut merupakan salah satu fokus utama pemerintah dalam menggalakkan Konsep Negara Maritim. Salah satu dari lima pilar utama yang dipaparkan oleh Joko Widodo adalah pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan meletakkan pembangunan tol laut, pelabuhan laut, logistik, industri perkapalan dan wisata maritim. (Widodo, 2016) Tol laut yang merupakan gagasan yang akan diimplementasikan mendukung sistem logistik nasional Indonesia, mengingat salah satu poin penting dalam sistem logistik nasional adalah infrastruktur transportasi nasional (Firdaus, 2015: 28) yang bertujuan untuk menurunkan biaya transportasi serta biaya logistik sehingga harga-harga produk dapat turun. (Rimanews, 2015)

Disisi lain pemerintah pada tahun 2012 telah mengeluarkan cetak biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional yang disahkan dengan Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 sebagai rencana jangka menengah pengembangan sistem logistik nasional. Cetak biru tersebut adalah upaya

pemerintah dalam menangani tingginya biaya logistik nasional yang memakan dana hingga 27% dari PDB. Sebelum cetak biru ini dikeluarkan, survey terhadap *Logistics Performance Index* yang dilakukan oleh Bank Dunia terhadap 155 negara di dunia menunjukkan bahwa Indonesia berada di posisi 75.

Cetak biru yang diharapkan menjadi prediksi terhadap pengembangan sistem logistik nasional kedepannya justru dinilai tidak dinamis terhadap kondisi logistik karena tidak sesuai dengan strategi pengembangan sistem logistik yang sedang diterapkan oleh pemerintah Indonesia saat ini. Strategi tersebut adalah uji coba Pusat Logistik Berikat (PLB) yang telah diresmikan di Indonesia sebanyak 11 kawasan. (Fajriah, 2016) Namun pembangunan PLB tersebut hanya berpusat di pelabuhan laut, pelabuhan darat dan kawasan industri beberapa perusahaan. Implementasi yang limitatif tersebut mengurangi efisiensi penerapan PLB di Indonesia.

Berdasarkan paparan latar belakang tersebut, penulis berusaha mengintegrasikan Pusat Logistik Berikat dengan Jalur Tol laut dengan nama *Storage Island*: Optimalisasi konsep Tol Laut Melalui Pengolahan Wilayah Pulau Kecil sebagai Pusat Logistik Berikat di Indonesia, dengan memanfaatkan penggunaan wilayah pesisir atau pulau kecil dengan luas wilayah sekitar 2.000 km yang berada di antara jalur tol laut sebagai PLB, dengan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi dan permasalahan sistem logistik nasional?
2. Bagaimana konsep *Storage Island* sebagai upaya optimalisasi konsep tol laut melalui pengolahan wilayah pulau kecil sebagai PLB?

Tujuan dari penulisan karya tulis ilmiah ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui implementasi dan permasalahan sistem logistik nasional.
2. Untuk mengetahui konsep *Storage Island* sebagai upaya optimalisasi konsep tol laut melalui pengolahan wilayah pulau kecil sebagai PLB.

II. METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah *yuridis normatif* yaitu peneliti menelaah bahan hukum sekunder (Soemitro, 1988: 10). Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Pendekatan perundang-undangan, yaitu dengan menelaah peraturan perundang-undangan (Marzuki, 2007: 96) yang berkaitan dengan sistem logistik nasional.
2. Pendekatan konseptual, yaitu dengan menelaah dan memahami konsep-konsep (Ibrahim, 2007: 391) pengembangan sistem logistik nasional.

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi dan Permasalahan Sistem Logistik Nasional Indonesia

Menyadari potensi alam Indonesia sebagai negara kepulauan, Indonesia berpotensi menjadi *supply country* yang mampu melakukan impor hasil alam guna meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi nasional. Di era Masyarakat Ekonomi Asean ini, Indonesia tidak hanya dihadapkan pada ketatnya persaingan produk dan tenaga kerja, tapi juga persaingan jaringan logistik. Sehingga sektor perdagangan baik internasional maupun domestik bergantung pada kinerja logistik. Kebijakan sistem logistik merupakan indikator penting bagi negara agar memiliki potensi daya saing kuat di pasar global. Keberhasilan Indonesia dalam menghadapi pasar global dapat tercapai jika sebuah memiliki kemampuan untuk bergerak melewati lintas batas dengan biaya terjangkau namun tetap cepat dan andal. (Hidayati, 2010)

Namun, berdasarkan survey persepsi pelaku usaha yang oleh World Bank terkait *Logistics Performance Index* (LPI) menyatakan posisi Indonesia secara menyeluruh turun dari peringkat 53 dengan skor 3,08 di tahun 2014 ke peringkat 63 dari 152 negara di tahun 2016. (Kadin, 2023) Sesuai format penilaiannya, LPI mengukur berbagai aspek yang mencerminkan

parameter efisiensi logistik disuatu negara yaitu proses bongkar muat, kemudahan perolehan harga pengiriman kompetitif, kualitas transportasi perdagangan dan infrastruktur, kemudahan penyusunan jadwal pelayaran, kompetisi dan kualitas jasa logistik, dan frekuensi pengiriman tepat waktu. (Truck Magz, 2016) Hasil survey World Bank LPI di ASEAN tahun 2014 terdapat di lampiran karya tulis ilmiah ini.

Berdasarkan enam parameter tersebut, infrastruktur mendapat skor terendah yaitu 2,65. Infrastruktur ialah masalah utama di Indonesia, terutama menyangkut kuantitas, kapasitas dan distribusinya. Padahal infrastruktur transportasi sangat mempengaruhi pergerakan produk dalam *supply chain*. Merujuk data *The Global Competitiveness Report* tahun 2014-2015 oleh *World Economic Forum*, dengan perbandingan Indonesia yang mendapatkan skor 4,2 di peringkat 72, sedangkan Malaysia dengan skor 5,6 di peringkat 20. Sejalan dengan data tersebut, biaya logistik di Indonesia diperkirakan mencapai 26,4 % dari total Produk Domestik Bruto atau senilai Rp.1.820 Triliun per tahun. (Berita Lima, 2016) Kalkulasi biaya tersebut terdiri dari biaya penyimpanan (Rp.546 T), biaya transportasi (Rp 1.092 T) dan biaya administrasi (Rp.182 T). (Schreiben, 2013)

Terdapat lima penyebab utama tingginya biaya logistik di Indonesia. Pertama, minimnya infrastruktur transportasi laut. Indonesia kurang memiliki pelabuhan hubungan internasional yang berfungsi sebagai pelabuhan pengumpul atau untuk melakukan proses menaikkan dan menurunkan barang dari kapal Induk (*dwelling times*). Performa ini terlihat dari durasi bongkar muat di Indonesia pada tahun 2015, yang membutuhkan waktu selama 5-6 hari, sedangkan Malaysia membutuhkan waktu kurang dari 4 hari dan Singapura yang membutuhkan waktu kurang dari 2 hari. Hal tersebut disebabkan oleh produktivitas dan kapasitas pelabuhan masih rendah dan manajemen pelabuhan yang belum terintegrasi dan minimnya koordinasi pelayanan logistik terpadu. Indonesia hanya memiliki dua

pelabuhan hubungan internasional, di Kuala Tanjung di kawasan barat dan Bitung di kawasan timur. Kedua, minimnya infrastruktur transportasi laut dibandingkan dengan permintaan pelayanan jasa transportasi juga terkait pelaku dan penyedia jasa logistik. Dalam hal penyediaan, kepemilikan, pengoperasian dan pemeliharaan sarana dan prasarana transportasi didominasi oleh BUMN yang tarif pelayanannya cenderung rendah. (Martono, 2016)

Ketiga, sistem angkutan balik yang buruk. Saat ini Indonesia belum memiliki sistem multimoda sektor angkutan barang dan belum terdapat regulasi yang mengatur mengenai pemindahan barang antarmoda transportasi. Jika moda transportasi mengirim barang dengan kapasitas penuh, maka seharusnya ketika moda tersebut kembali ke titik pemberangkatan dengan kapasitas penuh juga sehingga biaya logistik yang ditanggung per unit rendah. (Martono, 2016) Permasalahan keempat, pemanfaatan Teknologi Informasi dan Komunikasi bagi kepentingan logistik transportasi belum di dukung oleh ketersediaan infrastruktur dan jaringan seluler dan terbatasnya jangkauan jaringan non seluler. Hal tersebut berakibat pada minimnya penggunaan teknologi tersebut pada sistem pengaturan jaringan *Air Traffic Management* dan *Elektronik Data Interchange* untuk pelabuhan Permasalahan terakhir berkaitan dengan rendahnya kualitas sumber daya manusia dan pelatihan bidang logistik. Indonesia menghadapi kelangkaan tenaga ahli, spesialis dan professional dalam bidang logistik baik itu di level manajemen maupun operasional baik dari sektor swasta maupun dari pemerintah. (Maritime Magz, 2016)

Menyadari permasalahan tersebut, kebijakan dan regulasi mengenai sistem logistik telah diatur dalam Perpres No.26 Tahun 2012, bahwasanya visi logistik Indonesia pada tahun 2025 adalah terwujudnya sistem logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan kesejahteraan masyarakat. Disisi lain permasalahan terkait sistem logistik berdampak

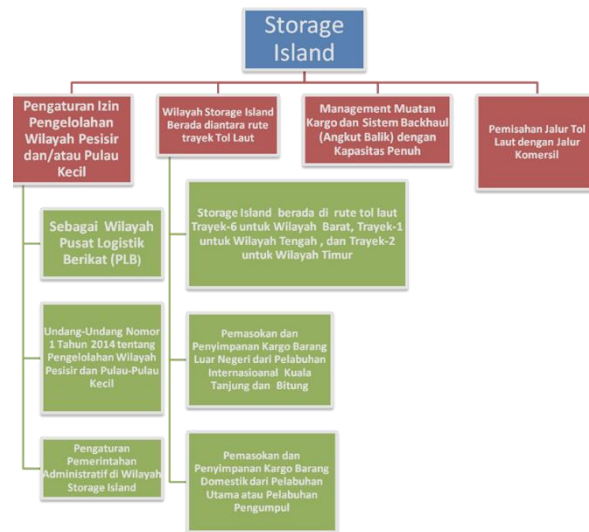
pada pemerataan pembangunan antara wilayah. Selama empat dekade pemerintahan, Pulau Jawa mendominasi pembangunan infrastruktur dan perekonomian di Indonesia. (Anny, 2016) Hal itu menyebabkan permasalahan disparitas pertumbuhan regional terutama di Kawasan Timur Indonesia dibandingkan Barat Indonesia. Indikasi permasalahan ini berpengaruh terhadap tingkat harga dan fluktuasi harga antar wilayah. (Kemenperin, 2013)

Sebagai perwujudan sistem logistik terpadu, salah satu solusi yang digagas oleh pemerintah adalah pembangunan Pusat Logistik Berikat (PLB). Pengaturan mengenai program pemerintah tersebut telah diatur dalam PMK No.272/PMK.04, PLB adalah tempat penimbunan berikat untuk menimbun barang asal luar daerah pabean dan/atau barang yang berasal dari tempat lain dalam daerah pabean. Pusat logistik berikat merupakan gudang logistik multifungsi untuk menimbun barang impor atau lokal dengan kemudahan fasilitas perpajakan berupa penundaan pembayaran bea masuk dan tidak di pungut pajak. (Fajriah, 2016) Keunggulan lain terkait pembangunan PLB adalah pemotongan waktu proses bongkar muat kontainer.

B. Konsep *Storage Island* sebagai Upaya Optimalisasi Konsep Tol Laut Melalui Pengolahan Wilayah Pulau Kecil sebagai Pusat Logistik Berikat

Peran dan fungsi infrastruktur transportasi laut dalam negara maritim adalah memperlancar pergerakan arus barang secara efektif dan efisien guna mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim. Ketersediaan jaringan dan infrastruktur transportasi laut yang memadai merupakan faktor penting untuk mewujudkan konektivitas lokal, konektivitas nasional, konektivitas global. Sejalan dengan hal tersebut akselerasi pembangunan Negara maritim identik dengan pembangunan wilayah maritim dan pulau kecil. Maka melalui pengintegrasian konsep tol laut dan PLB, *Storage Island* merupakan sebuah gagasan pengelolaan

wilayah logistic terpadu dalam satu wilayah pesisir dan/atau pulau kecil. Berikut adalah bagan mengenai konsep *Storage Island* :



Gambar 1.

Peta Konsep *Storage Island*

Sumber: Kreasi Penulis, 2023.

Terkait Pengaturan mengenai pengelolaan wilayah pesisir dan/atau pulau-pulau kecil telah diatur dalam UU Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Adapun gagasan *Storage Island* meliputi :

Pertama, penggunaan wilayah pesisir atau pulau-pulau kecil di sekitar jalur tol laut sebagai PLB. Wilayah pesisir atau pulau kecil tersebut difungsikan sebagai kawasan terpadu penyimpanan atau gudang logistik dengan manajemen PLB. *Storage Island* akan menerima pasokan barang logistik dari dua pelabuhan internasional yaitu, Wilayah Barat Indonesia, Pelabuhan Kuala Tanjung dan Wilayah Timur Indonesia Pelabuhan Bitung. Kawasan *Storage Island* juga mendapat pasokan barang domestik dari pelabuhan utama di tiap daerah atau daerah pusat pertumbuhan ekonomi. Dalam rancangan pertama operasional *Storage Island* akan diimplementasikan dalam beberapa wilayah pulau di Indonesia, yakni antara lain :

1. Bagian wilayah Barat Indonesia : Pulau Dua Baru, Provinsi Bangka Belitung (0°54'42.372"BT). Rancangan kawasan

- Storage Island di Pulau Dua Baru akan beroperasi di rute Trayek Enam (T-6) jalur tol laut, yakni melalui pangkalan distribusi Pelabuhan Tanjung Priok - Pelabuhan Tarempa - Pelabuhan Natuna dan kembali lagi di Pelabuhan Tanjung Priok. Gagasan Storage Island di Pulau Dua Baru dalam pengoperasionalnya membutuhkan ekstensi penambahan jalur tol laut di Trayek Enam (T-6) yakni dengan penambahan lintasan di Pelabuhan Teluk Bayur, Provinsi Sumatera Barat.
2. Bagian wilayah Tengah Indonesia : Pulau Pangkajene, Provinsi Sulawesi Selatan (117°2'26.000"BT). Rancangan kawasan Storage Island di Pulau Pangkajene, Provinsi Sulawesi Selatan akan beroperasi di rute Trayek Tiga (T-3) jalur tol laut, yakni melalui pangkalan pelabuhan Tanjung Perak - Pelabuhan Larantuka - Pelabuhan Lewoleba - Pelabuhan Rote - Pelabuhan Sabu - Pelabuhan Waingapu - Pelabuhan Sabu - Pelabuhan Rote - Pelabuhan Lewoleba-Pelabuhan Larantuka dan kembali lagi ke Pelabuhan Tanjung Perak. Disisi lain, dibutuhkan penambahan ekstensi penambahan jalur tol laut di Trayek Tiga (T-3) yakni dari Pelabuhan Larantuka ke Pelabuhan Wanci.
 3. Bagian wilayah Timur Indonesia : Pulau Kaurangka, Provinsi Maluku (127°33'10.000"BT) . Rancangan kawasan Storage Island di Pulau Kaurangka, Provinsi Maluku akan beroperasi di rute Trayek Satu (T-1) jalur tol laut, yakni mulai dari pelabuhan Tanjung perak menuju Pelabuhan Wanci - Pelabuhan Namlea - Pelabuhan Fakfak - Pelabuhan Kaimana - Pelabuhan Timika hingga kembali lagi ke Pelabuhan Tanjung Perak. Tidak diperlukan penambahan/ektensi jalur Trayek Satu (T-1).

Kriteria operasional kawasan gagasan *Storage Island* wilayah meliputi :

1. Mampu melaksanakan volume bongkar/muat barang melebihi kapasitas Pelabuhan Utama

(11.000.000 ton/tahun atau 9.000.000 TEU's/tahun).

2. Memiliki lahan untuk pengembangan, kawasan gagasan Storage Island di operasionalkan pada wilayah kurang lebih 2.000 km.
3. Berpotensi dikembangkan menjadi pusat pertumbuhan perekonomian yang baru dan tidak menimbulkan "social cost" yang besar untuk pengembangan dan operasionalnya.
4. Memiliki ketersediaan jaringan teknologi informasi dan komunikasi yang baik. Selain terhubung dengan jaringan logistik antar daerah atau regional, kawasan gagasan *Storage Island* juga terkoneksi dengan jaringan logistik ASEAN dan jaringan logistik global.

Pengembangan kawasan gagasan *Storage Island* yang didukung oleh manajemen sistem logistik PLB diharapkan mampu meningkatkan efektifitas waktu jalur tempuh dan biaya angkut. Selain itu kawasan *Storage Island* juga diharapkan mampu mempermudah jalur *Short Sea Shipping* (kapasitas dibawah 50.000 ton DWT atau *handy size* dan jarak jangkau kapal niaga kurang dari 600 mil laut) dalam intra wilayah pulau besar, antar wilayah pulau kecil sekitar atau antar pusat distribusi regional dan pusat distribusi provinsi. Kawasan *Storage Island* mampu diimplementasikan apabila izin pengolahan wilayah pesisir dan pulau kecil sebagai PLB telah diatur dalam UURI No. 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas UU No. 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Sehingga terdapat regulasi terkait prosedur pengelolaan wilayah dan lembaga yang mengelola kawasan *Storage Island*.

Kedua, pengawasan dan pengaturan manajemen waktu dan beban angkutan kapal. Jika transportasi kapal laut mengirim barang dengan kapasitas penuh, seharusnya ketika kembali ke titik pemberangkatan kapasitasnya penuh juga, sehingga biaya logistik yang ditanggung per unit rendah. Misalnya beban angkut awal kapal menuju *Storage Island* atau wilayah lain sebesar 6.000 TEU's maka kapal kembali ke pelabuhan

awal dengan kapasitas sama dan penuh. Pengawasan dan pengaturan manajemen waktu dan beban angkutan kapal dapat terlaksana dengan baik jika terdapat pengaturan beban dan/atau jenis komoditas yang akan diangkut di wilayah tujuan. Dalam implementasinya diperlukan badan pengawas logistik nasional di setiap daerah dan/atau *Storage Island*. Pengawasan ini dilakukan oleh satu lembaga, mengingat kebutuhan adanya keterpaduan kebijakan, visi dan orientasi yang sama.

Ketiga, pemisahan jalur tol laut sebagai rute pelayaran arus distribusi barang logistik dengan rute pelayaran jalur komersial. Permasalahan terkait lamanya proses bongkar muat di Indonesia adalah penyebab terkendalanya penyebaran komoditas barang, baik dari wilayah daerah lain maupun luar negeri. Saat ini proses bongkar muat di Indonesia mencapai waktu 5-6 hari. Oleh sebab itu sejalan dengan gagasan *Storage Island*, diperlukannya pemisahan jalur pelayaran logistik dan komersial. Hal ini menghindarkan kemacetan lalu lintas laut, proses administrasi di pelabuhan dan mempersingkat waktu bongkar muat.

Dengan demikian diharapkan implementasi dari gagasan *Storage Island* ini dapat menurunkan biaya logistik dan mempercepat proses bongkar muat barang (*dwelling times*). Sehingga berdampak pada pemerataan persebaran barang logistik ke seluruh wilayah Indonesia dan berefek ke biaya barang-barang yang didistribusikan dapat turun. Jika diimplementasikan secara keseluruhan dalam jangka panjang dapat mewujudkan Indonesia sebagai negara maritim serta dapat menstimulasi **transformasi ekonomi daerah kepulauan yang inklusif dan berkelanjutan**.

IV. KESIMPULAN

1. Konsep Negara Maritim Indonesia merupakan cara pandang wilayah NKRI sebagai sebuah negara yang terdiri dari ribuan pulau yang disatukan oleh laut, dan bukan dipisahkan oleh

laut. Akselerasi pembangunan negara maritim identik dengan pembangunan wilayah maritim dan pulau kecil. Sejalan dengan hal tersebut kebijakan sistem logistik merupakan indikator penting bagi suatu negara agar memiliki potensi daya saing kuat di pasar global, meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi dan meminimalisir disparitas pembangunan antar wilayah.

2. Pengintegrasian konsep tol laut dan Pusat Logistik Berikat melalui *Storage Island* merupakan sebuah gagasan pengelolaan wilayah logistik terpadu dalam suatu wilayah pesisir dan/atau pulau kecil. Secara akumulatif gagasan *Storage Island* diharapkan mampu menghubungkan pusat pertumbuhan ekonomi terhadap daerah tertinggal, terpencil dan terdepan (perbatasan) maupun antar pulau. Hingga mampu mereduksi biaya tinggi di beberapa wilayah dan menurunkan tingkat disparitas harga antar wilayah. Gagasan *Storage Island* meliputi penggunaan wilayah pesisir atau pulau-pulau kecil di sekitar jalur tol laut sebagai PLB, pengawasan dan pengaturan manajemen waktu dan beban angkutan kapal dan pemisahan jalur tol laut sebagai rute pelayaran arus distribusi barang logistik dengan rute pelayaran jalur komersial. Sehingga dalam jangka panjang dapat mengakselerasi negara maritim serta dapat menstimulasi **transformasi ekonomi daerah kepulauan yang inklusif dan berkelanjutan**.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus, Fadillah. 2007. *Pengantar Hukum Internasional dan Hukum Humaniter Internasional*. Elsam. Jakarta.
- Anny, Wuri. 2016. *Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia Menuju Negara Maritim*. diakses dari <http://wuriannyumantini.com/seminar-percepatan-pembangunan-ekonomi-indonesia-menuju-negara-maritim/>.
- Asosiasi Ahli Poros dan Logistik. *Sistem Logistik Nasional*. diakses dari

- <http://apolo.or.id/index.php/2-uncategorised/4-foto-kegiatan>.
- Asshiddiqie, Jimmly. 2009. *Green Constitution : Nuansa Hijau UUD NRI Tahun 1945*. PT Rajagrafindo Persada. Jakarta.
- Basah, Sjahran. 2009. *Eksistensi dan Tolak Ukur Badan Peradilan Administrasi di Indonesia*. Alumni. Bandung.
- Badan Informasi Geospasial. 2013. *Keputusan Kepala Badan Informasi Geospasial Nomor 91 Tahun 2013 tentang Rencana Strategis Informasi Geospasial Tahun 2013-2014*. Kepala Badan Informasi Geospasial. Jakarta.
- Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT Pelabuhan Indonesia I (Persero). 2014. *Kebijakan dan Politik Maritim*, diakses dari <http://www.bumn.go.id/pelindo1/berita/8387/Kebijakan..Politik.Maritim>.
- Berita Lima. 2016. *Biaya Logistik Di Indonesia Dinilai Asing Sangat Tinggi*. diakses dari <http://www.beritalima.com/2016/05/17/biaya-logistik-indonesia-dinilai-asing-sangat-tinggi/>.
- Direktorat Transportasi. 2015. *Laporan Implementasi Konsep Tol Laut 2015*. Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas. Jakarta.
- Fajriah, Lily. 2016. *Jokowi Resmikan 11 Kawasan Pusat Logistik Berikat*. diakses dari <http://ekbis.sindonews.com/read/1091768/34/jokowi-resmikan-11-kawasan-pusat-logistik-berikat-1457580996>.
- Firdaus, Ahmad. 2013. Menata Sistem Logistik Nasional dalam Menghadapi ASEAN Economic Community 2015. *Agrimedia*. Vol.18. No.1 (2013).
- Gitosudarmo, H. Indriyo dan Agus Mulyono. 2000. *Manajemen Bisnis Logistik Edisi Pertama*. BPFE. Yogyakarta.
- Helmi. 2012. *Hukum Perizinan Lingkungan Hidup*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Hilman, Muhammad. 2014. *Arah Bisnis & Politik 2015: Jokowi dan Harapan Maritim*. diakses dari <http://koran.bisnis.com/read/20141218/250/383913/arah-bisnis-politik-2015-jokowi-dan-harapan-maritim>.
- Hutabarat, Sahala. 2014. *Menuju Negara Maritim yang Tangguh*. diakses dari <https://www.tempo.co/read/kolom/2014/08/16/1565/menuju-negara-maritim-yang-tangguh>.
- Ibrahim, Johnny. 2007. *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*. Bayumedia. Malang.
- Jurnal Maritim. 2015. *Konsep Doktrin Maritim dan Strategi militer Maritim Indonesia*. diakses dari <http://jurnalmaritim.com/2015/02/konsep-doktrin-maritim-dan-strategi-militer-maritim-indonesia/>.
- Kamaluddin, Laode M. 2005. *Indonesia Negara Maritim Dari Sudut Pandang Ekonomi*. UMM Press. Malang.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2013. *Buku Informasi Statistik Pekerjaan Umum 2013(BIS-PU)*. Sekretariat Jenderal Pusat Pengelolaan Data Kementerian Pekerjaan Umum. Jakarta.
- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. *Masalah Sistem Logistik Sangat Kompleks*. diakses dari <http://www.kemenperin.go.id/artikel/7774/Masalah-Sistem-Logistik-Sangat-Kompleks>.
- Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 45 Tahun 2011 Tentang Estimasi Potensi Sumber Daya Ikan Di Wilayah Pengelolaan Perikanan Negara Republik Indonesia.
- Kusumastanto, Tridoyo. *Kebijakan Ekonomi dalam Pembangunan Negara Maritim*. diakses dari https://www.academia.edu/12186713/Kebijakan_Ekonomi_Pembangunan_Maritim.
- Lekipiouw, Sherlock. 2014. Pengaturan Wewenang dalam Pengelolaan Wilayah Laut. *Jurnal Sasi*. Vol.20. No.2 (2014).

- Lekipiouw, Sherlock. *Prinsip-Prinsip Good Governance Dalam Pengelolaan Wilayah Laut*. diakses dari <http://fhukum.unpatti.ac.id/htn-han/120-prinsip-prinsip-good-governance-dalam-pengelolaan-wilayah-laut/>.
- Maritime Magz. 2014. *Manajemen Kepelabuhanan Buruk, Sistem Logistik Nasional Amburadul*. diakses dari <http://maritimemagz.com/manajemen-kepelabuhanan-buruk-sistem-logistik-nasional-amburadul/>.
- Martono, Ricky. 2016. *Mengenai Konsep Tol Laut dalam Mengurangi Biaya Logistik Indonesia*. diakses dari <http://ppm-manajemen.ac.id/mengenai-konsep-tol-laut-dalam-mengurangi-biaya-logistik-indonesia/>.
- Marzuki, Peter Mahmud. 2007. *Penelitian Hukum*. Kencana. Jakarta.
- Mustafa, Bachsan. 2002. *Pengantar Hukum Administrasi Logistik*. PT Citra Aditya Bakti. Bandung.
- Nazir, Moh. 2005. *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 85 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2009 Tentang Tempat Penimbunan Berikat.
- Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 Tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 4 Tahun 1979 Tentang Pelaksanaan Pengelolaan Barang Pemerintah Daerah.
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 272/PMK.04/2015 Tentang Pusat Logistik Berikat.
- Prihartono, Bambang. 2015. *Pengembangan Tol Laut Dalam RPJMN 2015-2019 Dan Implementasi 2015*. Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Jakarta.
- Rimanews. 2015. *Ini Tujuan Presiden Jokowi Bangun Tol Laut*. diakses dari <http://rimanews.com/ekonomi/bisnis/read/20150522/214443/Ini-Tujuan-Presiden-Jokowi-Bangun-Tol-Laut>.
- S, Wahyono. 2009. *Indonesia Negara Maritim*. Teraju. Jakarta.
- Salim, Moch. 2013. *Dinamika Kebijakan Kelautan dan Perikanan Kabupaten Rembang pada Masa Reformasi Tahun 1998-2008*. *Jurnal Sejarah CITRA LEKHA*. Vol.XVII. No.1 (2013).
- Schreiben, Reiy. 2013. *Tingginya Biaya Logistik dan Solusi untuk Menekan Biaya Logistik di Indonesia*. diakses dari http://ali.web.id/web2/publication_detail.php?id=498.
- Sindo News. 2011. *Kadin Dorong Pembenahan Sistem Logistik Nasional*. diakses dari <http://ekbis.sindonews.com/read/527754/3/3/kadin-dorong-pembenahan-sistem-logistik-nasional-1320923534>.
- Soemitro, Roni Hanitijo. 1988. *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*. Ghalia. Jakarta.
- Soenarko. 1953. *Susunan Negara Kita III*. Djabatan. Jakarta.
- Truck Magz. 2016. *Indeks Kinerja Logistik Indonesia Perlu Perhatian Ekstra di Sektor Infrastruktur*. diakses dari <https://www.truckmagz.com/news-indeks-kinerja-logistik-indonesia-perlu-perhatian-ekstra-di-sektor-infrastruktur/>.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.
- Widodo, Joko. 2015. *Indonesia sebagai Poros Maritim Dunia*. diakses dari <http://presidenri.go.id/maritim/indonesia-sebagai-poros-maritim-dunia.html>.
- Widodo, Joko. 2015. *Pembangunan Tol Laut: Memandang Laut Sebagai Penghubung, Bukan Pemisah Pulau*. diakses dari <http://www.presidentri.go.id/maritim/pembangunan-tol-laut-memandang-laut->

sebagai-penghubung-bukan-pemisah-
pulau.html.