DIKTISAINTEK BERDAMPAK

LAPORAN AKHIR

PENYUSUNAN ANALISA HUKUM PENGEMBANGAN LOGISTIK KAPAL KONSORSIUM MERAH PUTIH BAWEAN

Universitas Gresik bekerja sama dengan
bidang Riset dan Inovasi Daerah
BAPPEDA Kabupaten Gresik

2025

LAPORAN AKHIR

Penyusunan Analisa Hukum Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean

TIM PENELITI:

Dr. Suyanto, S.H., M.H., M.Kn., M.AP., M.Pd

Dr. Rian Pramana Suwanda, S.STP., M.HP

Devy Syanindita Roshida, S.KM., M.KKK., M.GPH.

Ika Ayudyanti, S.H., M.H.

Avita Fitri Agustin, S.KM., M.KL

UNIVERSITAS GRESIK

JAWA TIMUR

2025

KATA PENGANTAR

Dokumen ini merupakan Laporan Akhir dari kegiatan penelitian berjudul "Penyusunan Analisa Hukum Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean." Kegiatan ini merupakan kerja sama antara Universitas Gresik dengan Badan Perencanaan Penelitian, Pembangunan dan Pengembangan Daerah Kabupaten Gresik. Penelitian ini dilaksanakan sebagai upaya memberikan kontribusi dalam penguatan sistem logistik laut, yang memiliki peranan penting dalam mendukung konektivitas wilayah dan keberlanjutan pembangunan ekonomi masyarakat Bawean. Ketersediaan layanan kapal yang efektif, efisien, dan berkelanjutan merupakan kebutuhan strategis yang harus didukung oleh kerangka regulasi yang jelas dan adaptif. Melalui penelitian ini, diharapkan tercipta formulasi analisa hukum yang komprehensif sebagai dasar pengembangan tata kelola logistik kapal yang berkeadilan, transparan, dan berorientasi pada kepentingan publik.

Pada kesempatan ini, kami menyampaikan terima kasih dan apresiasi yang setinggi-tingginya kepada seluruh pihak yang telah berperan serta dalam kelancaran penelitian ini, terutama kepada pemerintah daerah, pihak Konsorsium Merah Putih Bawean, para pemangku kepentingan sektor logistik dan pelayaran, serta para narasumber dan informan yang telah memberikan data, informasi, serta masukan yang berharga. Tidak lupa, ucapan terima kasih juga kami sampaikan kepada semua pihak yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung dalam penyelesaian laporan ini.

Gresik, Desember 2025

Tim Ahli
Universitas Gresik

DAFTAR ISI

LAPORAN AKHIR ..... **i**
KATA PENGANTAR ..... **ii**
DAFTAR ISI ..... **iii**
BAB 1 LATAR BELAKANG **1**
1.1 Pendahuluan 1
1.2 Ruang Lingkup Penelitian 8
1.3. Sasaran Penelitian 9
1.4 Besaran Masalah 9
1.5 Kerangka Berpikir 10
1.6 Jenis Penelitian 11
1.7 Waktu dan Tempat Penelitian 12
1.8 Diagram Alir Penelitian 12
1.9 Luaran Kegiatan Penelitian 13
BAB 2 PROFIL PENGEMBANGAN LOGISTIK KAPAL KONSORSIUM MERAH PUTIH BAWEAN **14**
2.1 Geografi Wilayah Bawean 14
2.2 Demografi dan Sosial Ekonomi Bawean 20
2.3 Transportasi Laut dan Sistem Logistik Bawean 24
2.4 Konsorsium Merah Putih Bawean 26
2.5 Sarana dan Prasarana Pelabuhan 35
2.6 Kebijakan dan Regulasi Terkait Logistik Kapal 40
BAB 3 KERANGKA PEMIKIRAN **51**
3.1 Teori dan Konsep yang Relevan 51
3.2 Tinjauan Regulasi dan Kebijakan 72
3.3 Kesenjangan Penelitian 90
3.4 Model Kerangka Pemikiran Penelitian 113
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN **115**
4.1. Pengantar Sistem Logistik Kapal Bawean 115
4.2. Pengelolaan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean Berdasarkan Ketersediaan dan Ketercapaian 120
4.3. Gap Pengembangan Logistik Kapal dari Perspektif Hukum dan Kebijakan 134
BAB 5 PENUTUP **167**
5.1 Kesimpulan 167
5.2 Saran 169
DAFTAR PUSTAKA **172**
LAMPIRAN **184**

BAB 1
LATAR BELAKANG

1.1 Pendahuluan

Kabupaten Gresik memiliki posisi strategis dalam jaringan transportasi laut di Indonesia, khususnya karena keberadaan Pulau Bawean yang menjadi bagian dari wilayah administratifnya. Aksesibilitas pulau ini sangat tergantung pada kelancaran logistik kapal untuk pengangkutan barang dan penumpang, sehingga ketersediaan layanan logistik yang efektif menjadi faktor esensial dalam mendukung pertumbuhan ekonomi daerah serta pemerataan pembangunan wilayah kepulauan (Pemerintah Kabupaten Gresik, 2025).

Sebagai upaya mengatasi berbagai kendala dalam pelayanan logistik, dibentuklah Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean. Konsorsium ini merupakan inisiatif strategis yang dirancang sebagai solusi terpadu untuk meningkatkan pelayanan logistik kapal yang selama ini mengalami berbagai kendala baik dari segi teknis, manajerial, maupun regulasi. Konsorsium ini berperan sebagai pengelola terpadu guna memfasilitasi pengiriman barang kebutuhan pokok dan logistik secara efisien, transparan, dan terorganisir (Dinas Perhubungan Gresik, 2024).

Pembentukan Koperasi Merah Putih Sekunder atau Konsorsium Merah Putih memiliki tujuan utama untuk memperkuat struktur ekonomi kerakyatan di tingkat desa dan wilayah kepulauan, termasuk Bawean, melalui pengelolaan logistik yang terintegrasi dan efisien. Konsorsium ini dirancang sebagai wadah kolaborasi antar koperasi desa, pelaku usaha maritime, dan sektor logistik yang bertujuan mendukung distribusi barang yang lebih merata dan terjangkau. Dengan demikian, koperasi ini mampu meningkatkan akses pasar produk lokal sekaligus mengurangi biaya logistik yang selama ini menjadi kendala utama dalam sistem distribusi di wilayah kepulauan (Foureska, 2025).

Selain itu, konsorsium ini bertujuan untuk mengoptimalkan potensi ekonomi daerah dengan pendekatan gotong royong dan prinsip koperasi yang demokratis, sehingga setiap anggota koperasi dapat berperan aktif dalam mengelola sumber daya logistik. Tujuan lainnya adalah memperkuat ketahanan pangan, memperluas akses layanan dasar masyarakat, dan mendukung penciptaan lapangan kerja yang

produktif di wilayah-wilayah yang selama ini kurang terlayani oleh layanan logistik komersial. Hal ini menjadi penting dalam rangka mewujudkan kemandirian ekonomi dan pemerataan pembangunan nasional (Kementerian Keuangan RI, 2025).

Tujuan lain dari pembuatan Konsorsium Merah Putih dalam konteks pengembangan logistik kapal di penelitian ini adalah memastikan terciptanya regulasi yang mendukung keberlangsungan koperasi sebagai pelaku utama dalam pengelolaan armada dan distribusi barang secara multimoda. Dengan adanya kajian analisa hukum, diharapkan dapat memberikan rekomendasi yang mempermudah prosedur perizinan dan menyelaraskan berbagai peraturan yang selama ini menjadi hambatan, sehingga konsorsium mampu menjalankan fungsi strategisnya dengan efektif dan berdaya saing di pasar nasional maupun internasional (Setkab RI, 2025).

Aspek hukum, keberadaan konsorsium dan pengelolaan logistik kapal harus tunduk pada aturan regulasi nasional seperti Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mengatur aspek keselamatan pelayaran, kepastian hukum pelayaran, dan tata kelola transportasi laut di Indonesia. Kepastian legalitas badan usaha pelayaran menjadi landasan operasional yang penting agar aktivitas logistik berjalan lancar tanpa hambatan hukum (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008). Namun, implementasi regulasi tersebut di tingkat daerah masih menghadapi tantangan berupa kesenjangan antara aturan nasional dan peraturan daerah. Hal ini berimplikasi pada kebingungan pengelolaan, proses perizinan yang kompleks, serta potensi memunculkan konflik kepentingan antara pemerintah daerah dan pelaku usaha (Pemkab Gresik, 2024).

Masalah semakin kompleks karena konsorsium perlu menyusun tata kelola organisasi yang berlandaskan peraturan hukum yang jelas agar terhindar dari konflik internal serta menjamin akuntabilitas dalam pengelolaan aset dan distribusi barang logistik kepada masyarakat. Kondisi ini diperburuk oleh belum sinkronnya beberapa regulasi seperti Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, yang menyebabkan kendala pengembangan logistik kapal konsorsium, terutama dalam keterpaduan angkutan multimoda antarmoda transportasi yang berbeda (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008).

Ketidaksinkronan aturan ini dapat dilihat dari ketentuan Pasal 50-55 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang mana mengatur angkutan multimoda dalam pelayaran, namun kewenangan dan izin pelaksanaan masih terpisah dan terlalu ketat sehingga badan usaha pelayaran kesulitan mengelola angkutan multimoda secara terpadu (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008). Pada ketentuan Pasal 7 (ayat 7) Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda mengatur tata cara dan persyaratan izin usaha angkutan multimoda yang harus diperoleh badan usaha, sehingga menambah lapisan birokrasi dan pembatasan yang belum terintegrasi dengan peraturan lain di sektor transportasi (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 8 Tahun 2011).

Dalam peraturan perundang-undang lain, seperti Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, dan Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, juga memiliki aturan tersendiri yang belum terharmonisasi dengan Undang-Undang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Angkutan Multimoda. Sehingga mengakibatkan, pengusaha pelayaran sering menghadapi hambatan perizinan dan regulasi yang belum terintegrasi secara nasional, sehingga pengelolaan angkutan multimoda tidak berjalan efisien dan kompetitif, yang pada akhirnya menyebabkan biaya logistik tinggi.

Konsorsium Merah Putih sebagai wadah pengelolaan logistik multimoda, khususnya dalam pengembangan kapal konsorsium di wilayah Bawean, secara hukum saat ini menghadapi tantangan terkait kewenangan perizinan yang belum jelas dan terintegrasi. Izin pelaksanaan kegiatan angkutan multimoda selama ini tersebar di antara berbagai instansi pemerintah, seperti Kementerian Perhubungan untuk urusan pelayaran dan transportasi laut, serta kementerian terkait transportasi multimoda lainnya. Hal ini menyebabkan konsorsium belum memiliki payung hukum yang kuat yang mengatur izin usaha secara komprehensif dalam satu badan hukum (Djohan, 2025).

Dalam hal ini peneliti menemukan kekosongan hukum dalam hal perizinan konsorsium Merah Putih yang timbul karena belum ada regulasi yang secara jelas mengatur status badan usaha konsorsium yang menggabungkan berbagai moda transportasi dan koperasi desa dalam satu entitas usaha. Sementara

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda mengatur izin usaha secara sektoral dan terpisah, belum ada regulasi khusus yang mengakomodasi model operasional multimoda yang berbasis konsorsium koperasi seperti Merah Putih. Akibatnya, regulasi yang ada masih belum mengakomodasi kebutuhan yang spesifik dari konsorsium sebagai pelaku usaha multimoda yang inovatif.

Oleh karena itu, penelitian ini sangat penting untuk mengisi kekosongan hukum tersebut dengan melakukan analisa hukum mendalam yang akan memberikan rekomendasi peraturan yang menyatukan izin usaha di bawah satu payung hukum yang jelas. Melalui penyusunan regulasi yang spesifik dan terintegrasi, konsorsium Merah Putih Bawean dapat beroperasi secara legal dan efisien tanpa tumpang tindih perizinan yang selama ini menjadi hambatan utama. Kajian ini juga akan memastikan bahwa aspek hukum tidak menjadi penghambat dalam pengembangan logistik nasional dan pemberdayaan koperasi desa sebagai motor ekonomi lokal

Penelitian ini menjadi sangat penting mengingat pengembangan kapal logistik di Bawean merupakan aspek vital dalam pembangunan daerah yang berbasis maritim dan potensi ekonomi kelautan. Kajian hukum mendalam diperlukan agar seluruh mekanisme pengelolaan dapat berjalan sesuai dengan prinsip hukum administrasi negara yang menjamin transparansi, akuntabilitas, dan kepastian hukum (Jurnal Hukum Indonesia, 2024). Dampak dari kelancaran distribusi logistik secara langsung berpengaruh terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat Bawean. Oleh karena itu, analisa regulasi dan kebijakan harus memperhatikan aspek perlindungan sosial dan lingkungan yang relevan dengan kondisi lokal pulau dan sekitarnya (LIPI, 2023).

Selain aspek regulasi, kondisi geografis Bawean menjadikan pengelolaan logistik kapal tidak mudah dengan dinamika cuaca dan gelombang laut yang cukup ekstrim. Dalam hal ini, aspek hukum pelayaran tidak hanya berkaitan dengan izin dan tata kelola, tetapi juga mengatur tanggung jawab keselamatan pelayaran dan perlindungan konsumen dalam layanan transportasi laut (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2023). Dalam konteks ini, implementasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) dalam pengembangan logistik kapal melalui Konsorsium Merah Putih Bawean juga menjadi keharusan, mengingat pelayaran merupakan

sektor tempat kerja dengan sumber bahaya dan berisiko tinggi yang diatur dalam UU No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja. Penerapan K3 secara terintegrasi sangat penting untuk menjaga keselamatan awak kapal, pekerja pelabuhan, dan pengguna layanan logistik, sekaligus memastikan keberlanjutan operasional konsorsium.

Selain ketentuan umum mengenai keselamatan pelayaran, pengelola kapal konsorsium sebagai penyedia layanan logistik juga wajib memenuhi standar keselamatan teknis dan operasional yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal. Regulasi ini mewajibkan setiap perusahaan pelayanan menerapkan sistem manajemen keselamatan kapal berdasarkan *International Safety Management (ISM) Code*, termasuk pengembangan kebijakan keselamatan, penetapan tanggung jawab nahkoda dan operator, pelaporan ketidaksesuaian, hingga audit keselamatan berkala. Kewajiban menerapkan manajemen keselamatan tersebut menjadi dasar penting bagi konsorsium untuk menjamin bahwa seluruh operasional kapal dilakukan secara aman, terdokumentasi, dan memenuhi persyaratan sertifikasi keselamatan.

Di samping itu, tata kelola dan perizinan operasional kapal logistik juga harus mengacu pada ketentuan yang lebih spesifik sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016, yang memperjelas aspek teknis pengoperasian kapal, kelaiklautan armada, serta kewajiban pemenuhan standar keselamatan bagi kapal penumpang dan kapal barang. Peraturan ini mempertegas bahwa kapal yang digunakan dalam angkutan logistik wajib memiliki kelengkapan dokumen teknis, memenuhi persyaratan material, konstruksi, stabilitas, serta syarat pengawakan sesuai standar nasional maupun internasional. Dengan demikian, konsorsium dituntut untuk memastikan bahwa setiap kapal yang dioperasikan tidak hanya laik laut dari sisi teknis, tetapi juga memenuhi aspek perlindungan keselamatan awak dan pengguna jasa.

Keberhasilan Konsorsium Merah Putih juga membutuhkan sinergi kebijakan antara pemerintah pusat, daerah, dan aktor swasta. Oleh karena itu, analisa hukum yang komprehensif perlu disusun untuk mengidentifikasi permasalahan sekaligus memberikan rekomendasi perbaikan beleid guna memperkuat landasan hukum pengembangan logistik kapal di Bawean (Kementerian Perhubungan RI, 2024).

Secara keseluruhan, kajian ini diharapkan dapat menghasilkan rekomendasi kebijakan hukum yang aplikatif, tidak hanya sekedar teori, melainkan langsung dapat diterapkan dengan mudah dalam perencanaan dan pelaksanaan program pengembangan logistik kapal di tingkat desa dan kabupaten (Bappeda Gresik, 2025). Integrasi hukum nasional dan lokal menjadi krusial agar pengembangan logistik kapal menyediakan akses merata bagi masyarakat Bawean tanpa menimbulkan dampak negatif terhadap lingkungan dan sosial yang berkelanjutan serta memperkuat kedaulatan maritim Indonesia (Kementerian Kelautan dan Perikanan, 2024).

Selain itu, pengelolaan konsorsium sebagai entitas hukum yang mengikat berbagai pihak memerlukan instrumen hukum yang modern dan fleksibel agar tetap adaptif terhadap perkembangan kebutuhan logistik serta teknologi transportasi laut (Jurnal Manajemen Hukum, 2023). Melalui penelitian ini, aspek hukum yang mengatur hak dan kewajiban para pemangku kepentingan akan dianalisis secara sistematis untuk menciptakan mekanisme pengawasan yang efektif serta menyusun model pengelolaan konsorsium berdasarkan praktik terbaik yang sesuai dengan kondisi lokal Bawean (Lembaga Kajian Hukum, 2025).

Penelitian Penyusunan Analisa Hukum Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean memiliki tujuan utama untuk memahami mekanisme pembuatan konsorsium, terutama saat pembentukan koperasi sekunder yang menjadi pondasi dalam konsorsium ini. Mekanisme pembentukan koperasi sekunder dilakukan melalui tahapan musyawarah desa khusus, pembentukan struktur organisasi, penyusunan Anggaran Dasar/Anggaran Rumah Tangga (AD/ART), pembuatan akta notaris, hingga proses pengurusan legalitas di instansi pemerintah. Memahami proses ini penting agar konsorsium dapat beroperasi secara legal dan sesuai dengan regulasi perkoperasian yang berlaku (Tahapan Pendirian Koperasi Desa Merah Putih, 2025).

Tujuan kedua dari penelitian ini adalah untuk melakukan analisis legal terkait pembuatan kapal konsorsium Merah Putih Bawean. Analisis ini mencakup kajian terhadap regulasi perizinan pelayaran dan angkutan multimoda serta bagaimana aspek hukum tersebut mendukung atau menjadi hambatan bagi pengembangan armada kapal di bawah konsorsium. Penelitian ini akan mengidentifikasi adanya kekosongan hukum yang menghambat operasional

konsorsium, khususnya untuk mengusulkan sinkronisasi regulasi agar kapal konsorsium dapat beroperasi secara efisien dan kompetitif (Djohan, 2025).

Dengan tujuan tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi konkrit dalam bentuk analisa hukum dan kebijakan yang memudahkan pembentukan konsorsium dan pengoperasian kapal, sekaligus menguatkan posisi hukum konsorsium sebagai pelaku utama dalam logistik laut di wilayah Bawean. Ini penting agar konsorsium tidak hanya berfungsi sebagai entitas bisnis, tapi juga sebagai motor penggerak pengembangan logistik yang berkelanjutan dan pemerataan ekonomi wilayah kepulauan.

Adapun rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian Penyusunan Analisa Hukum Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean difokuskan pada lima isu krusial yang saling terkait untuk mengatasi kekosongan hukum dan ketidakpastian regulasi dalam pengoperasian Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) di wilayah kepulauan Bawean. Pertama, apa dasar hukum yang memungkinkan KDMP mengoperasikan kapal di Pulau Bawean, mengingat status KDMP sebagai koperasi sekunder yang baru diluncurkan secara nasional oleh Presiden Prabowo Subianto pada Juli 2025 dengan total 80.081 unit, yang pada dasarnya bertujuan memperkuat ekonomi kerakyatan melalui prinsip gotong royong, namun belum memiliki ketentuan eksplisit dalam UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran atau UU No. 25 Tahun 1992 tentang Koperasi yang secara spesifik mengatur kewenangan koperasi desa untuk beroperasi di sektor pelayaran multimoda, sehingga memerlukan pemetaan sinkronisasi antara regulasi koperasi dengan peraturan pelayaran nasional dan daerah untuk memastikan legalitas operasional kapal logistik yang mendukung distribusi barang kebutuhan pokok dan pemerataan ekonomi di daerah terpencil seperti Bawean.

Kedua, bagaimana mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut oleh KDMP, yang melibatkan proses berlapis mulai dari izin usaha angkutan laut berdasarkan Pasal 7 PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, sertifikasi laik laut sesuai Peraturan Menteri Perhubungan No. 152 Tahun 2016, hingga pengawasan keselamatan berdasarkan ISM Code dalam Permenhub No. 45 Tahun 2012, di mana KDMP sebagai entitas koperasi desa menghadapi tantangan birokrasi karena persyaratan Nomor Induk Koperasi (NIKop), persetujuan musyawarah desa, dan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan serta

pemerintah daerah, yang seringkali tidak terintegrasi sehingga berpotensi menimbulkan keterlambatan operasional dan peningkatan biaya logistik.

Rumusan masalah ketiga menyoroti bentuk kelembagaan konsorsium KDMP yang paling tepat untuk kapal laut di Bawean, apakah berupa koperasi sekunder multi-pihak yang mengintegrasikan Gapoktan, Pokdarwis, dan BUMDes sebagai unit usaha, atau model konsorsium Pancasila yang melibatkan profesional bisnis dan investor swasta, mengingat kelembagaan KDMP memerlukan penguatan tata kelola dengan pengawasan kepala desa dan persyaratan badan hukum koperasi untuk menjamin akuntabilitas dan solidaritas ekonomi rakyat sesuai arahan kebijakan nasional pengembangan koperasi.

Keempat, bagaimana skema investasi KDMP yang sesuai regulasi di Indonesia, termasuk akses pembiayaan APBN melalui pinjaman dengan jaminan dana desa/DAU/DBH setelah persetujuan bupati atau kepala desa, serta kemitraan dengan lembaga keuangan yang memenuhi syarat rekening bank atas nama koperasi dan NIKop, untuk mendukung pengadaan armada kapal tanpa melanggar prinsip koperasi yang demokratis dan berbasis gotong royong. Kelima, apa risiko hukum dalam pengadaan kapal oleh konsorsium KDMP beserta mitigasi risikonya, seperti potensi sengketa kontrak pengadaan akibat ketidakjelasan status hukum konsorsium, risiko non-kepatuhan standar teknis laik laut yang dapat menimbulkan tuntutan ganti rugi, atau konflik kepentingan internal antar anggota koperasi desa, yang memerlukan mitigasi melalui penguatan AD/ART notaris, audit berkala, dan harmonisasi regulasi sektoral untuk menciptakan kepastian hukum yang mendukung keberlanjutan logistik maritim di Bawean sebagai bagian dari kedaulatan ekonomi nasional.

1.2 Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian Penyusunan Analisa Hukum Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean difokuskan pada analisis kekosongan hukum terkait Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) sebagai operator kapal logistik di Pulau Bawean, yang mencakup lima rumusan masalah utama. Pertama, identifikasi dan pemetaan dasar hukum yang memungkinkan KDMP mengoperasikan kapal, termasuk sinkronisasi antara Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah

Putih, UU No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian (sebagaimana diubah UU No. 6 Tahun 2023), dan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, untuk mengisi ketidakjelasan kewenangan koperasi sekunder dalam sektor pelayaran multimoda. Kedua, kajian mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut oleh KDMP, meliputi proses berlapis seperti izin usaha angkutan laut berdasarkan PP No. 8 Tahun 2011, sertifikasi laik laut sesuai Permenhub No. 152 Tahun 2016 dan No. 45 Tahun 2012 tentang ISM Code, serta koordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan pemerintah daerah yang sering tidak terintegrasi. Penelitian juga menganalisis praktik tata kelola hukum di lapangan terkait pembentukan koperasi sekunder melalui musyawarah desa, AD/ART notaris, dan Nomor Induk Koperasi (NIKop), serta tanggung jawab hukum pemangku kepentingan. Selain itu, ruang lingkup mencakup ketiga, evaluasi bentuk kelembagaan konsorsium KDMP yang paling tepat untuk kapal laut di Bawean, seperti model koperasi sekunder multi-pihak yang mengintegrasikan BUMDes dan pelaku maritim dengan pengawasan kepala desa, atau konsorsium Pancasila untuk akuntabilitas tinggi; keempat, skema investasi KDMP yang sesuai regulasi seperti Permenkeu No. 49 Tahun 2025 dan Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang pinjaman dana desa/DAU dengan mitigasi risiko kolektibilitas; serta kelima, risiko hukum dalam pengadaan kapal seperti sengketa kontrak dan non-kepatuhan teknis beserta mitigasi melalui audit berkala dan harmonisasi regulasi sektoral. Fokus analisis meliputi identifikasi gap antara norma hukum ideal (nasional/daerah) dengan realitas implementasi, termasuk hambatan birokrasi dan ketidaksinkronan yang menyebabkan ketidakpastian hukum. Penelitian menghasilkan rekomendasi kebijakan aplikatif seperti Surat Edaran Menteri Koperasi No. 1 Tahun 2025 untuk memperkuat kepastian hukum, transparansi, dan akuntabilitas dalam pengembangan logistik maritim berkelanjutan di Bawean, dengan dimensi hukum substantif, administratif, dan koordinasi kelembagaan.

1.3. Sasaran Penelitian

Sasaran penelitian ini adalah seluruh pemangku kepentingan yang terlibat dalam pengembangan logistik kapal Konsorsium Merah Putih Bawean, termasuk pihak pemerintah daerah Kabupaten Gresik yang bertanggung jawab dalam regulasi dan tata kelola pelayaran, pelaku usaha pelayaran dan logistik yang

menjadi operator kegiatan pengiriman, serta masyarakat lokal yang menerima dampak langsung dari layanan logistik tersebut. Selain itu, penelitian juga menyasar lembaga pengawas dan penegak hukum sebagai pihak yang mengawasi penerapan regulasi, termasuk akademisi dan praktisi hukum yang berkontribusi dalam kajian dan perumusan kebijakan terkait pengelolaan dan penyelesaian kekaburan hukum yang ditemukan dalam pengembangan logistik kapal di wilayah Bawean.

1.4 Besaran Masalah

Besaran masalah yang dapat diidentifikasi pada penelitian ini antara lain:

1. Kekosongan hukum dalam hal perizinan konsorsium Merah Putih yang timbul karena belum ada regulasi yang secara jelas mengatur status badan usaha konsorsium yang menggabungkan berbagai moda transportasi dan koperasi desa dalam satu entitas usaha;
2. Kurangnya koordinasi antar instansi dan pemangku kepentingan yang menyebabkan lemahnya pengawasan dan pengelolaan tata kelola logistik;
3. Hambatan administratif dan birokrasi yang memperlambat layanan pengiriman logistik ke Bawean yang berujung pada terjadinya gangguan distribusi; dan
4. Keselamatan kerja dan keamanan operasional kapal yang berisiko tinggi, terutama terkait aspek keselamatan pelayaran dan proteksi lingkungan laut.

1.5 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dalam penelitian analisa hukum pengembangan logistik kapal Konsorsium Merah Putih Bawean disusun untuk menjelaskan alur logika dan hubungan antar variabel yang menjadi fokus permasalahan kekosongan hukum. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan pengumpulan data berupa regulasi yang berlaku, wawancara mendalam, dan observasi di lapangan, sehingga kerangka berpikir mengintegrasikan analisis normatif dan empiris.

Alur Kerangka Berpikir :

1. Identifikasi Permasalahan Kekosongan Hukum

   Belum ada regulasi yang secara spesifik mengatur status badan usaha

konsorsium yang menggabungkan koperasi desa dengan berbagai moda transportasi dalam satu entitas usaha. Kondisi ini menyebabkan kekosongan hukum yang berimplikasi pada ketidakjelasan kewenangan dan mekanisme perizinan konsorsium.

2. Pengumpulan Primer dan Sekunder

   Data diperoleh dari dokumen peraturan perundang-undangan, wawancara dengan pemerintah daerah Kabupaten Gresik yang bertanggung jawab atas regulasi dan kebijakan pengelolaan pelayaran lokal, operator konsorsium yang mengelola jasa logistik kapal secara langsung, serta masyarakat lokal yang merupakan penerima layanan dan berdampak secara sosial ekonomi. Kemudian dilakukan observasi operasional konsorsium serta pelaksanaan izin kapal logistik.

3. Analisis Gap Hukum dan Praktik

   Membandingkan norma hukum ideal dengan realitas yang dihadapi untuk mengidentifikasi kekosongan, tumpang tindih, dan ketidakjelasan regulasi.

4. Sintesis Data dan Evaluasi Dampak

   Mengintegrasikan hasil analisis normatif dan empiris untuk mengevaluasi dampak kekosongan hukum terhadap efektivitas pengembangan logistik serta perlindungan hukum para pemangku kepentingan.

5. Perumusan Rekomendasi Kebijakan

   Menyusun rekomendasi kebijakan yang aplikatif untuk memperjelas dan menguatkan kerangka hukum pengelolaan logistik kapal di wilayah Bawean, termasuk peningkatan koordinasi antar lembaga dan penyederhanaan perizinan.

6. Advokasi dan Sosialisasi

   Merancang strategi advokasi kebijakan serta sosialisasi regulasi agar implementasi hukum berjalan optimal dan mendukung keberlanjutan pengembangan logistik kapal. Hal ini diharapkan menjadi pedoman sistematis dalam menganalisa dan mengatasi masalah hukum yang menjadi penghambat pengembangan logistik kapal Konsorsium Merah Putih Bawean secara komprehensif.

1.6 Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode mixed methods, yaitu gabungan antara pendekatan kualitatif dan kuantitatif dalam satu kerangka penelitian. Pendekatan kuantitatif digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis data numerik terkait regulasi, pelaksanaan, dan capaian pengembangan logistik kapal di Konsorsium Merah Putih Bawean melalui survei, kuesioner, dan statistik operasional. Data kuantitatif memberikan gambaran objektif mengenai tingkat kepatuhan regulasi, frekuensi hambatan hukum, serta cakupan layanan logistik di wilayah Bawean (Creswell, 2017).

Sementara itu, pendekatan kualitatif digunakan untuk menggali pemahaman mendalam terkait konteks hukum, persepsi pemangku kepentingan, kendala implementasi regulasi, dan dinamika hubungan antar lembaga dan pelaku usaha. Teknik pengumpulan data kualitatif meliputi wawancara mendalam, diskusi kelompok terfokus (FGD), dan observasi lapangan yang memperkaya dan memperdalam pemahaman atas fenomena hukum yang kompleks dalam konteks lokal (Makrufatus Sa'idah & Muhammad Agus Muljanto, 2025). Kombinasi kedua metode ini memungkinkan penelitian untuk memperoleh data yang komprehensif dan valid, serta memberikan analisis yang kaya tentang aspek normatif dan realitas hukum pengembangan logistik kapal di Bawean.

1.7 Waktu dan Tempat Penelitian

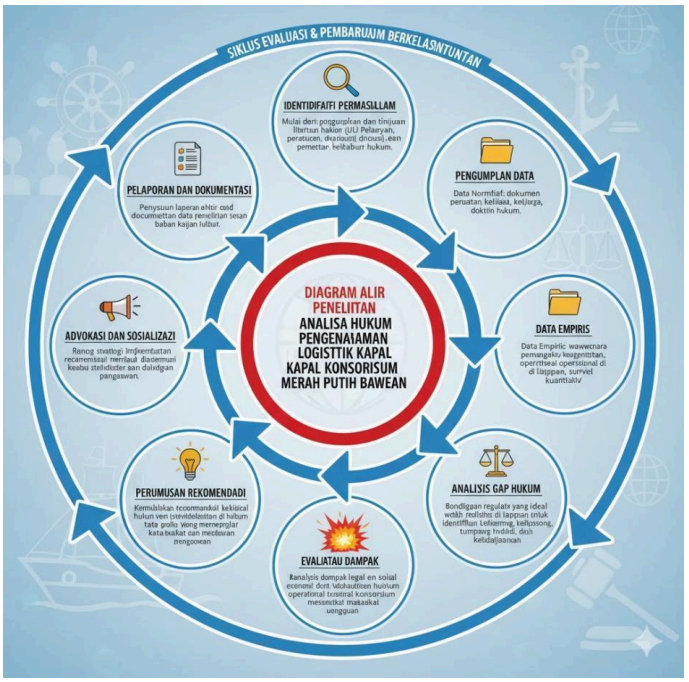
Penelitian ini akan dilaksanakan di Pulau Bawean, Kabupaten Gresik, Jawa Timur, dengan fokus pada area-area strategis yang menjadi basis kegiatan pengembangan logistik kapal Konsorsium Merah Putih. Pemilihan lokasi didasarkan pada pertimbangan pentingnya wilayah Bawean sebagai pusat aktivitas pelayaran dan distribusi kebutuhan pokok masyarakat pulau tersebut. Selain itu, penelitian juga akan mengkaji beberapa titik administratif terkait operasional konsorsium dan perizinan kapal yang tersebar di Bawean dan sekitarnya agar hasil penelitian mencerminkan kondisi nyata pengelolaan logistik di wilayah tersebut secara menyeluruh.

Waktu pelaksanaan penelitian direncanakan selama dua bulan, yakni dari November hingga Desember 2025, dengan metodologi pengumpulan data yang mencakup kajian dokumen, pengumpulan data kuantitatif melalui survei, dan data

kualitatif melalui wawancara dan observasi langsung di lapangan. Durasi ini dianggap memadai untuk mendapatkan gambaran yang komprehensif mengenai regulasi, pelaksanaan, dan hambatan pengembangan logistik kapal di Bawean serta mengkaji kekosongan hukum yang menjadi fokus penelitian.

1.8 Diagram Alir Penelitian

Berikut adalah diagram alir penelitian:



Gambar 1. Diagram Alur Penelitian

1.9 Luaran Kegiatan Penelitian

Luaran utama dari penelitian ini adalah:

1. Peta Analisa Hukum Pengembangan Logistik Kapal yang memuat identifikasi kekosongan hukum sebagai acuan bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan dalam perumusan kebijakan hukum yang lebih jelas dan terintegrasi.
2. Policy Brief yang menjelaskan temuan kekosongan hukum dan rekomendasi strategis untuk penguatan regulasi serta tata kelola logistik kapal Konsorsium Merah Putih Bawean.
3. Laporan penelitian lengkap yang berisi hasil analisis normatif dan empiris, termasuk evaluasi dampak hukum dan sosial ekonomi dari kekosongan hukum terhadap pengembangan logistik kapal.

4. Dokumentasi data primer dan sekunder yang dapat digunakan sebagai referensi untuk penelitian lanjutan maupun pengembangan kebijakan maritim dan perkapalan di daerah kepulauan.
5. Publikasi ilmiah yang membahas hasil penelitian dan implikasinya bagi pengembangan hukum dan manajemen logistik kapal di wilayah kepulauan Bawean, sebagai kontribusi akademik bagi pengambil kebijakan dan praktisi.

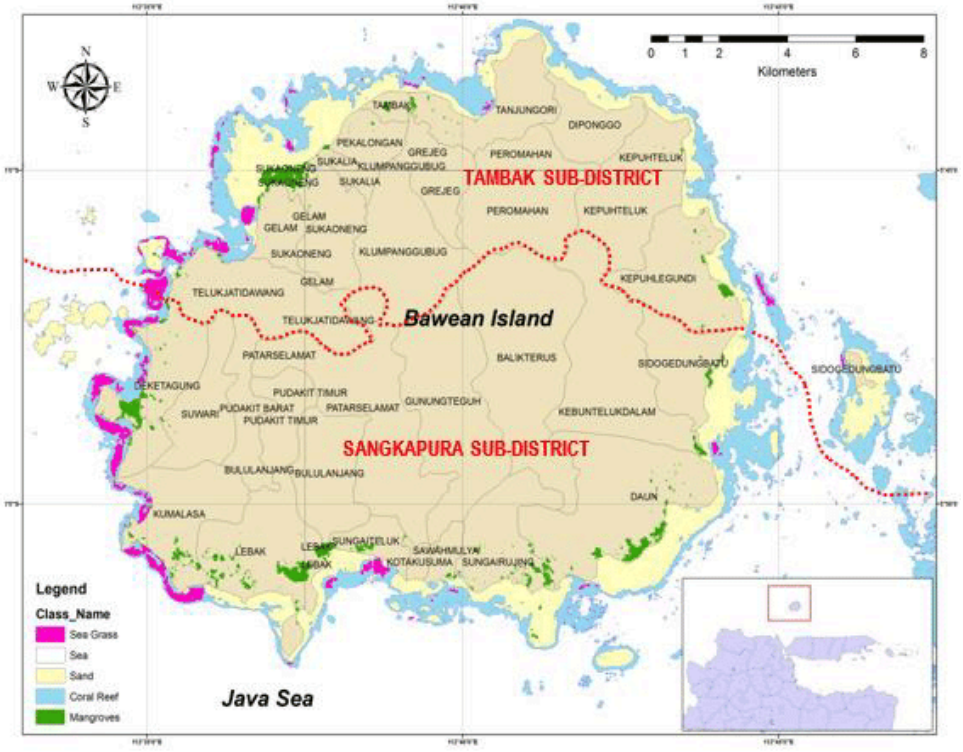
Luaran ini diharapkan dapat mendukung perbaikan sistem hukum dan tata kelola logistik kapal yang berkelanjutan, meningkatkan kepastian hukum bagi pemangku kepentingan, serta memperkuat daya saing dan konektivitas wilayah Bawean secara menyeluruh.

BAB 2
PROFIL PENGEMBANGAN LOGISTIK KAPAL KONSORSIUM MERAH PUTIH BAWEAN

2.1 Geografi Wilayah Bawean

2.1.1 Letak dan Posisi Strategis Bawean dalam Jalur Pelayaran

Pulau Bawean terletak di perairan Laut Jawa, sekitar 80 mil atau kurang lebih 128 kilometer di sebelah utara Paciran, Kabupaten Lamongan. Secara geografis, pulau ini terbentang pada koordinat 5°43'–5°52' Lintang Selatan dan 112°34'–112°44' Bujur Timur. Dalam struktur administratif, Bawean merupakan bagian dari wilayah Kabupaten Gresik, Provinsi Jawa Timur, dengan luas kurang lebih 200 kilometer persegi (Asyhar, 2017). Posisi geografis tersebut dapat diamati pada Gambar 2.



Gambar 2. Peta Pulau Bawean

Akses menuju Pulau Bawean saat ini bergantung pada transportasi laut. Dari Pelabuhan Gresik, perjalanan menggunakan kapal cepat Express Bahari 1C memerlukan waktu tempuh sekitar tiga jam. Apabila menggunakan kapal lambat seperti KM Gili Iyang, waktu perjalanan dapat mencapai sembilan jam. Sejak Februari 2016, tersedia pula moda transportasi udara dari Bandara Juanda,

Surabaya, menuju Bawean dengan pesawat kecil Airfast berkapasitas 15 penumpang. Penerbangan ini baru melayani dua kali dalam seminggu, yaitu hari Selasa dan Kamis. Berangkat dari bandara Juanda jam 09.00 WIB dan tiba di Pulau Bawean jam 09.40 WIB. Kapal Gili Iyang dan Express Bahari 1C melayani rute Gresik–Bawean secara bergantian setiap hari, sementara KM Gili Iyang juga membuka rute Paciran–Bawean pada hari Rabu dan Minggu (Asyhar, 2017). Keberagaman moda transportasi ini menunjukkan pentingnya konektivitas bagi mobilitas penduduk serta distribusi barang menuju dan dari pulau.

Secara administratif, Bawean terbagi menjadi dua kecamatan, yaitu Sangkapura dan Tambak. Kedua kecamatan ini memiliki ciri sosial dan geografis yang berbeda, namun secara keseluruhan membentuk kesatuan wilayah yang saling melengkapi dalam pembangunan regional.. Kecamatan Sangkapura merupakan wilayah dengan jumlah desa terbanyak di Bawean, yaitu terdiri dari 17 desa meliputi Dekatagung, Suwari, Kumalasa, Pudakit Timur, Pudakit Barat, Lebak, Bululanjang, Sungaiteluk, Patarselamat, Gunungteguh, Sawahmulya, Kotakusuma, Sungairujing, Daun, Sidogedungbatu, Balikterus, dan Kebuntelukdalam. Sementara itu, Kecamatan Tambak menaungi 13 desa, yaitu Kepuhlegundi, Kepuhteluk, Diponggo, Tanjungori, Paromaan, Grejeg, Tambak, Pekalongan, Sukalela, Sukaoneng, Klompanggubug, Gelam, dan Telukjatidawang. Secara keseluruhan, Pulau Bawean terdiri dari 30 desa yang berada di dua kecamatan tersebut (BPS Kabupaten Gresik, 2024).

Bawean juga memiliki sejumlah pulau kecil di sekitarnya. Pada Wilayah Kecamatan Tambak terdapat lima pulau, yaitu Pulau Gili Barat, Pulau Batu Kerbau, Karang Bilah, Tanjung Cina dan Pulau Nusa. Adapun Kecamatan Sangkapura memiliki empat pulau, yaitu Pulau Gili Timur, Pulau Noko, Pulau Selayar dan Pulau Telur. Dari seluruh pulau tersebut, hanya tiga yang dihuni penduduk, yakni Pulau Bawean, Gili Barat, dan Gili Timur, sedangkan pulau-pulau lainnya masih tidak berpenghuni (Harida, 2014).

Letak Bawean di Laut Jawa bagian utara menjadikannya berada pada jalur yang kerap dilintasi aktivitas pelayaran regional yang menghubungkan pelabuhan-pelabuhan di wilayah utara Jawa, Madura, serta jalur maritim lainnya. Secara teoritik, posisi seperti ini membuka peluang bagi Bawean untuk berperan sebagai pusat aktivitas pengumpan distribusi barang, lokasi pelayanan kapal,

maupun destinasi berbasis wisata bahari, dengan catatan diperlukan dukungan infrastruktur dan kebijakan transportasi laut yang memadai (Rodrigue, 2020). Literatur terkait transportasi laut juga menunjukkan bahwa pulau dengan karakter geografis seperti Bawean memungkinkan untuk mengambil peran sebagai (Stopford, 2009; Rodrigue, 2020):

a. Pusat distribusi barang ke pulau-pulau kecil di sekitarnya;
b. Basis kegiatan produksi/perikanan dengan kebutuhan fasilitas/sarana bongkar muat; atau
c. Destinasi pariwisata yang menuntut layanan penumpang reguler. Peran aktual sangat bergantung pada volume lalu lintas, kedalaman perairan/pelabuhan, dan kebijakan transportasi laut daerah.

Kondisi tersebut mempertegas pentingnya analisis posisi strategis pulau dalam konteks penguatan sistem logistik laut yang menjadi fokus penelitian ini. Dalam konteks pengembangan logistik dan pelayaran, diperlukan kajian empiris lanjutan untuk memahami potensi aktual pulau ini. Beberapa aspek yang penting untuk diteliti mencakup:

a. Jarak Bawean terhadap jalur pelayaran komersial utama di Laut Jawa;
b. Frekuensi serta jenis kapal yang melintas atau melakukan aktivitas berlabuh (kargo, penumpang, dan nelayan); dan
c. Arah kebijakan pemerintah daerah terkait perencanaan pengembangan pelabuhan atau infrastruktur laut lainnya.

Ketiga aspek ini menjadi unsur strategis dalam menilai kapasitas Bawean sebagai pusat utama aktivitas logistik maupun pusat pelayanan transportasi lau

2.1.2 Kondisi Geografis yang Mempengaruhi Aksesibilitas Logistik

Aksesibilitas laut merupakan salah satu faktor utama yang menentukan kelancaran distribusi logistik di wilayah kepulauan, termasuk Bawean. Akses ini dipengaruhi oleh karakteristik fisik perairan seperti kedalaman laut, keberadaan palung atau perairan dangkal, arus laut, serta dinamika pasang surut. pulau-pulau dengan kontur perairan dangkal umumnya membutuhkan fasilitas tambahan seperti transhipment atau dermaga dengan desain khusus, misalnya ponton atau ramp, untuk memastikan kapal dapat berlabuh secara aman (Rodrigue, 2020). Pada konteks Bawean, kondisi kedalaman perairan yang bervariasi mengharuskan kapal tertentu beroperasi mengikuti pola pasang surut, sehingga penjadwalan

pelayaran sangat sensitif terhadap kondisi geografis tersebut. Situasi ini menunjukkan bahwa karakteristik fisik perairan Bawean memiliki implikasi langsung terhadap efektifitas layanan logistik.

Selain itu, kondisi cuaca musiman, seperti gelombang tinggi, angin muson, dan badai lokal, berpengaruh signifikan terhadap keamanan dan ketepatan jadwal pelayaran. Pada periode tertentu, gangguan cuaca dapat menunda atau menghentikan operasi pelayaran sehingga mengganggu kontinuitas pasokan logistik (UNCTAD, 2007; Stopford, 2009). Gangguan cuaca musiman ini tidak hanya berdampak pada mobilitas penumpang, tetapi juga berpotensi menimbulkan *supply chain disruption*, terutama untuk distribusi barang kebutuhan pokok yang sangat bergantung pada transportasi laut. Hal ini dapat diartikan bahwa cuaca menjadi variabel pengkondisi penting untuk produktivitas suatu pelabuhan (Gracia-Alonso dkk, 2020). Kondisi tersebut menjadikan aspek geografis sebagai elemen strategis yang harus dipertimbangkan dalam pengembangan sistem logistik Bawean.

Dalam konteks aksesibilitas multimoda (*Sea–Land Interface*), tantangan tidak hanya terletak pada aspek pelayaran, tetapi juga pada keterhubungan antara pelabuhan dan jaringan transportasi darat di pulau maupun wilayah tujuan. Aksesibilitas logistik ditentukan oleh kondisi jalan, fasilitas bongkar muat, serta ketersediaan sarana penyimpanan barang. Pada banyak pulau kecil, keterbatasan infrastruktur darat menjadi faktor yang memperpanjang waktu penanganan barang dan meningkatkan biaya distribusi (Rodrigue, 2020). Pada Bawean sendiri, jarak antara pelabuhan utama dengan pusat permukiman, serta kualitas jalan penghubung, turut menentukan kecepatan distribusi barang dari titik sandar menuju desa-desa di Sangkapura dan Tambak. Oleh karena itu, integrasi antara moda laut dan darat menjadi komponen penting dalam merancang sistem logistik yang efektif.

Mempertimbangkan berbagai kondisi tersebut, penelitian mengenai pengembangan logistik di Pulau Bawean memerlukan pendekatan jangka panjang yang berbasis multidisipliner. Untuk mendukung analisis yang komprehensif, penelitian lanjutan perlu mengumpulkan data terkait bathymetry lokal (kedalaman dan kontur perairan) di sekitar wilayah pelabuhan, data historis cuaca dan gelombang yang berpengaruh terhadap keterlambatan layanan, serta

informasi mengenai kondisi dan kapasitas dermaga, termasuk fasilitas ramp atau ponton. Selain itu, kualitas akses jalan dari titik bongkar menuju pusat permukiman juga perlu diperhatikan, karena faktor tersebut menentukan efektivitas rantai distribusi barang di Bawean secara keseluruhan. Analisis ini penting tidak hanya untuk memahami kondisi geografis, tetapi juga untuk merumuskan kebutuhan infrastruktur yang harus dipenuhi dalam pengembangan Konsorsium Merah Putih Bawean agar layanan logistik dapat berjalan lebih efektif dan berkelanjutan.

2.1.3 Infrastruktur Wilayah Terkait Jalur Laut dan Pelabuhan

Infrastruktur wilayah yang meliputi alur laut dan fasilitas pelabuhan merupakan komponen kunci dalam mendukung efektivitas distribusi logistik di wilayah kepulauan. Kualitas, kapasitas, dan kesiapan infrastruktur tersebut menentukan kelancaran arus barang, konektivitas antar wilayah, serta keberlanjutan layanan logistik yang bergantung pada moda transportasi laut. Dalam konteks pulau-pulau kecil seperti Bawean, peran infrastruktur pelabuhan menjadi semakin penting karena transportasi laut merupakan jalur utama pergerakan logistik, baik untuk distribusi kebutuhan pokok maupun mobilitas ekonomi masyarakat setempat.

Kondisi tersebut sejalan dengan berbagai temuan penelitian yang menyoroti pentingnya infrastruktur wilayah dalam mendukung logistik laut di daerah kepulauan. Wijayanti dan Widiawati (2024) menegaskan bahwa infrastruktur laut merupakan salah satu faktor penentu utama efisiensi distribusi logistik di wilayah terpencil. Temuan yang serupa dikemukakan oleh Jakfar (2023), yang menunjukkan bahwa efisiensi logistik di wilayah kepulauan dengan tantangan geografis yang unik sangat dipengaruhi oleh kesiapan infrastruktur dan teknologi yang tersedia dalam menunjang operasional layanan pengiriman. Sementara itu, Syam dkk (2025) menekankan bahwa transportasi laut beserta infrastruktur pendukungnya merupakan moda distribusi utama di wilayah kepulauan, terutama pada daerah yang memiliki akses darat terbatas, sehingga segala bentuk ketidaksiapan infrastruktur serta kualitas sarana dan prasarana yang tidak memadai akan menghambat kelancaran pasokan barang yang dibutuhkan masyarakat.

Dalam konteks pengelolaan pelabuhan, infrastruktur pelabuhan diklasifikasikan menjadi infrastruktur keras (*pier*, *berth*, *breakwater*, *fendering*, kanal masuk, alat bongkar-muat) dan infrastruktur lunak (akses jalan, gudang, fasilitas cold storage, fasilitas administrasi/keamanan) (Stopford, 2009). Kinerja pelabuhan Kinerja pelabuhan dipengaruhi oleh tingkat kesesuaian infrastruktur tersebut dengan jenis kapal maupun komoditas yang dilayani. Kapasitas dermaga (*number of berths*), kedalaman, dan peralatan bongkar-muat menentukan *turnaround time* kapal dan throughput barang. Pelabuhan kecil pada pulau biasanya berfungsi untuk lalu lintas lokal (*feeder*) dan memerlukan integrasi dengan pelabuhan hub yang lebih besar untuk pengiriman jarak jauh Notteboom & Pallis, 2015).

Pengembangan infrastruktur pelabuhan tidak terlepas dari regulasi nasional yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, perencanaan daerah, serta skema pembiayaan yang melibatkan sumber publik, swasta, maupun kerja sama pemerintah-swasta (PPP). Studi UNCTAD (2007) menunjukkan bahwa pembangunan pelabuhan kecil di negara kepulauan cenderung berhasil ketika terdapat sinkronisasi antara investasi fisik dengan penyediaan subsidi layanan atau insentif bagi operator pelayaran. Sejalan dengan itu, terdapat beberapa aspek penting yang perlu diinvestigasi lebih lanjut, antara lain:

a. Jenis dan kapasitas dermaga/jetty yang ada (panjang, kedalaman);
b. Ketersediaan crane, ramp, gudang, dan fasilitas penanganan barang (termasuk untuk bahan berbahaya dan cold chain bila relevan);
c. Konektivitas ke pelabuhan terdekat (jarak, waktu tempuh, biaya); dan
d. Keberadaan dan efektivitas layanan penumpang/kargo reguler (jadwal, operator).

Studi literatur yang dilakukan dalam menyusun usulan penelitian ini mengidentifikasi beberapa keterbatasan umum dalam pengembangan pelabuhan pada pulau-pulau terpencil. Pertama, biaya logistik relatif tinggi pada pulau terpencil akibat frekuensi layanan rendah dan skala ekonomi negatif (*high unit cost*) (Stopford, 2009). Kedua, investasi dermaga sederhana (*ramp roll-on/roll-off, pontoon*) seringkali lebih cost-effective dibandingkan dermaga besar bila volume rendah, tetapi membutuhkan sinkronisasi jadwal operator (Rodrigue, 2020). Ketiga, penguatan aksesibilitas multimoda (meningkatkan jalan, gudang, cold

storage) dapat menurunkan hambatan logistik lebih efektif daripada perluasan dermaga semata (UNCTAD, 2007). Keempat, peran kebijakan provinsi/kabupaten vital subsidi rute, pengaturan tarif, dan insentif operator sering menjadi kunci keberlanjutan layanan ke pulau kecil.

Dengan demikian, penguatan infrastruktur alur laut dan pelabuhan tidak hanya terkait dengan pembangunan fisik, tetapi juga dengan integrasi regulasi, kesiapan multimoda, dan mekanisme pendukung operasional yang terkoordinasi. Hal ini menunjukkan bahwa analisis infrastruktur wilayah merupakan aspek penting dalam menilai kesiapan sistem logistik di Pulau Bawean.

2.2 Demografi dan Sosial Ekonomi Bawean

2.2.1 Jumlah Penduduk dan Sebaran Wilayah

Pulau Bawean adalah kawasan kepulauan yang berada di bawah administrasi Kabupaten Gresik dan terbagi menjadi dua kecamatan, yaitu Sangkapura dan Tambak. Dari sisi demografi, Bawean menunjukkan pertumbuhan penduduk yang relatif stabil dari tahun ke tahun. Persebaran penduduk cenderung terkonsentrasi di kawasan pesisir dan pusat-pusat permukiman utama yang menjadi pusat aktivitas ekonomi masyarakat. Pola pemukiman tersebut mencerminkan karakteristik umum daerah kepulauan, dimana aksesibilitas terhadap fasilitas publik, layanan sosial, dan konektivitas transportasi sangat mempengaruhi distribusi dan dinamika kependudukan (BPS Kabupaten Gresik, 2023).

Kecamatan Tambak memiliki wilayah seluas 7.870,27 ha dan terdiri atas 13 desa. Desa Kepuh Teluk merupakan desa dengan area terluas, mencakup sekitar 19,75 persen dari total wilayah kecamatan Berdasarkan registrasi Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil, jumlah penduduk Tambak mencapai 30.555 jiwa, terdiri dari 15.201 laki-laki dan 15.354 perempuan. Komposisi penduduk didominasi oleh kelompok usia produktif, terutama kelompok usia 40–59 tahun yang mencapai 8.274 jiwa. Desa dengan jumlah penduduk tertinggi adalah Desa Tanjungori dengan 5.017 jiwa (BPS Kabupaten Gresik, 2024).

Sementara itu, Kecamatan Sangkapura memiliki luas 2.060 ha dan terdiri dari 17 desa. Desa Gunungteguh merupakan desa dengan wilayah terluas, meliputi 35,78 persen dari wilayah kecamatan. Pada tahun 2023, jumlah penduduk

Sangkapura mencapai 53.663 jiwa yang terdiri dari 27.075 laki-laki dan 26.588 perempuan. Seperti Tambak, penduduk Sangkapura didominasi oleh kelompok usia produktif, khususnya usia 40–59 tahun yang berjumlah sekitar 14 ribu jiwa. Desa terpadat di Kecamatan Sangkapura adalah Desa Daun dengan populasi 6.526 jiwa. Tingginya kepadatan penduduk di Sangkapura menguatkan posisinya sebagai pusat aktivitas sosial dan ekonomi Pulau Bawean (BPS Kabupaten Gresik, 2024).

Ketidakmerataan persebaran penduduk antara desa pesisir dan desa pedalaman menimbulkan tantangan tersendiri bagi penyediaan infrastruktur dasar, termasuk layanan transportasi serta distribusi logistik. Wilayah dengan kepadatan penduduk yang lebih tinggi tinggi biasanya berkembang sebagai pusat distribusi barang dan aktivitas ekonomi, sedangkan wilayah yang lebih terpencil menghadapi hambatan akses akibat kondisi geografis dan keterbatasan sarana transportasi (Rodrigue, 2020). Perbedaan konteks geografis ini berdampak langsung pada kelancaran rantai pasok, sehingga penting untuk memastikan layanan logistik laut mampu menjangkau seluruh desa secara proporsional dan berkesinambungan.

Dari sudut pandang sosial budaya, masyarakat Bawean dikenal dengan dua sebutan, yaitu orang Bawean dan orang Boyan. Penyebutan “Boyan” umumnya digunakan di negara tujuan migrasi seperti Singapura dan Malaysia, sedangkan istilah “orang Bawean” lebih lazim digunakan di wilayah pulau itu sendiri maupun di Indonesia secara umum. Identitas ganda tersebut mencerminkan mobilitas masyarakat Bawean yang tinggi serta jejaring sosial-ekonomi mereka yang tersebar di berbagai wilayah (Balqiyah et al, 2019).

Jika ditinjau secara keseluruhan, struktur demografi dan pola persebaran penduduk Bawean memiliki hubungan langsung dengan kebutuhan sistem logistik. Kawasan yang padat penduduk memerlukan frekuensi pengiriman barang yang lebih intensif, sedangkan desa yang terpencil membutuhkan peningkatan aksesibilitas agar pasokan barang tetap terjaga. Kondisi ini menjadi dasar penting untuk memahami keterkaitan antara demografi, aktivitas ekonomi, dan kebutuhan distribusi logistik yang dibahas pada sub bab berikutnya.

2.2.2 Struktur Mata Pencaharian Masyarakat

Struktur mata pencaharian masyarakat Bawean masih bertumpu pada sektor primer, terutama perikanan, pertanian, dan kegiatan perdagangan berskala

kecil. Ketiga sektor tersebut sangat dipengaruhi oleh ketersediaan sumber daya lokal dan keterhubungan masyarakat dengan pusat pasar di luar pulau (BPS Kabupaten Gresik, 2023). Perikanan menjadi aktivitas utama karena karakter Bawean sebagai pulau berpantai luas, sedangkan pertanian dan peternakan berperan sebagai penopang kebutuhan pangan rumah tangga. Dalam beberapa tahun terakhir, sektor jasa dan pariwisata juga menunjukkan peningkatan, seiring pertumbuhan minat terhadap sejumlah destinasi alam seperti Danau Kastoba, berbagai gua, serta pantai-pantai utama di Bawean (UNDP Indonesia, 2021). Ketergantungan masyarakat pada aktivitas ekonomi berbasis sumber daya alam menjadikan keberlanjutan sistem logistik, terutama dalam pengiriman hasil produksi dan pasokan kebutuhan harian, sebagai salah satu faktor penting dalam menjaga stabilitas ekonomi rumah tangga di Bawean.

Sejalan dengan dominasi sektor pertanian dan perikanan tersebut, data BPS yang dipublikasikan dalam Kabupaten Gresik dalam Angka 2024 menunjukkan bahwa produksi kelapa tertinggi di Kabupaten Gresik tahun 2023 berasal dari Pulau Bawean, khususnya dari Kecamatan Sangkapura dan Tambak yang masing-masing mencatat produksi lebih dari dua ribu ton (BPS Kabupaten Gresik, 2024). Pertanian hingga kini masih menjadi sumber mata pencaharian utama yang terus dipertahankan oleh sebagian besar masyarakat Bawean (Faidah dkk., 2024). Besarnya volume produksi ini mengindikasikan tingginya kebutuhan akan layanan logistik laut yang mampu mendukung pengiriman komoditas secara teratur menuju pusat-pusat pasar di luar pulau.

Di sisi lain, struktur tenaga kerja Bawean menunjukkan dinamika yang khas. Banyak penduduk memilih bekerja di luar pulau, seperti di Jawa, Sumatera, Batam, Tanjung Pinang, Singapura, dan Malaysia. Fenomena migrasi keluar (*out migration*) ini dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kebutuhan ekonomi keluarga, potensi sumber daya lokal yang belum dimanfaatkan secara optimal, serta adanya daya tarik ekonomi di wilayah tujuan (Kastolani, 2006). Menjadi pekerja migran sering dianggap memberikan peluang keberhasilan yang lebih besar dibandingkan bekerja di dalam negeri, sehingga pilihan ini umum diambil oleh masyarakat (Faidah dkk., 2024).

Pola mata pencaharian dan struktur tenaga kerja tersebut memperlihatkan bahwa perekonomian Bawean sangat bergantung pada kelancaran sistem

distribusi, baik dalam pendistribusian hasil produksi ke pasar eksternal maupun dalam pemenuhan kebutuhan harian masyarakat. Ketergantungan ini menegaskan pentingnya keberadaan kapal logistik dengan kapasitas memadai serta jadwal operasi yang stabil. Dalam konteks tersebut, keberadaan Konsorsium Merah Putih Bawean menjadi sangat strategis dalam menguatkan sistem logistik pulau, meningkatkan konektivitas ekonomi, serta mendukung kesejahteraan masyarakat kepulauan secara berkelanjutan.

2.2.3 Kebutuhan distribusi logistik untuk pemenuhan kebutuhan ekonomi dan konsumsi

Kebutuhan distribusi logistik di Pulau Bawean berkaitan erat dengan karakter demografis serta pola mata pencaharian masyarakat yang telah dijelaskan pada sub bab sebelumnya. Ketergantungan yang cukup tinggi pada sektor primer menjadikan keberadaan pasokan barang dari luar pulau berperan penting dalam menjaga keberlanjutan aktivitas ekonomi lokal. Di banyak desa pesisir, ketersediaan komoditas pokok dan bahan penunjang usaha sangat dipengaruhi oleh arus barang yang datang melalui jalur laut. Kondisi ini muncul karena kapasitas produksi lokal belum mampu memenuhi seluruh kebutuhan konsumsi maupun kebutuhan pembangunan infrastruktur desa (UNCTAD, 2020).

Sejumlah barang esensial seperti beras, gula, minyak goreng, bahan bakar, bahan bangunan, dan komoditas rumah tangga lainnya harus dipasok dari Pelabuhan Gresik atau pelabuhan lain di wilayah Jawa Timur. Ketergantungan tersebut memperlihatkan bahwa kelancaran pelayaran merupakan faktor penting dalam menjaga stabilitas harga dan memastikan barang tetap tersedia di pasaran. Dengan demikian, keberlanjutan rantai pasok memiliki implikasi langsung terhadap ketahanan ekonomi masyarakat serta keberlangsungan aktivitas usaha lokal di Bawean.

Meskipun memiliki peran vital, distribusi logistik ke Bawean kerap menghadapi sejumlah kendala. Faktor cuaca musiman seperti gelombang tinggi dan angin muson sering mengganggu jadwal pelayaran. Selain itu, kapasitas dan kondisi infrastruktur pelabuhan yang terbatas, serta frekuensi kedatangan kapal yang belum konsisten, dapat menimbulkan keterlambatan pengiriman barang. Hambatan-hambatan tersebut berdampak pada meningkatnya biaya logistik,

terutama ketika gangguan terjadi dalam durasi yang cukup panjang (Stopford, 2009).

Salah satu contoh gangguan distribusi terjadi pada akhir Agustus 2025. Ketika kondisi cuaca memburuk, kapal barang tidak dapat beroperasi sehingga pasokan kebutuhan pokok tertahan. Keterlambatan tersebut berpengaruh pada kenaikan harga barang dan menghambat aktivitas perdagangan masyarakat Bawean, terutama pedagang yang sangat bergantung pada pengiriman rutin dari luar pulau (Dinas Sosial Jawa Timur, 2025). Kejadian tersebut menggambarkan kerentanan rantai pasok di Bawean dan sekaligus menunjukkan perlunya sistem pengelolaan logistik yang lebih andal.

Dalam konteks inilah gagasan pembentukan model pengelolaan logistik yang terorganisasi melalui Konsorsium Merah Putih Bawean menjadi relevan. Konsorsium tersebut diharapkan mampu memperbaiki keteraturan jadwal pelayaran, meningkatkan efisiensi distribusi, dan memperkuat jaminan ketersediaan barang. Pengelolaan yang terpadu juga memberi peluang bagi penyusunan mekanisme operasional yang lebih responsif terhadap perubahan cuaca dan kondisi pelayaran. Oleh sebab itu, pemahaman mengenai kebutuhan distribusi logistik di Bawean merupakan elemen mendasar untuk mengkaji bentuk pengaturan dan tata kelola yang paling sesuai bagi wilayah kepulauan tersebut.

2.3 Transportasi Laut dan Sistem Logistik Bawean

2.3.1 Kondisi Eksisting Transportasi Laut Bawean

Transportasi laut merupakan moda utama yang menghubungkan Pulau Bawean dengan wilayah daratan Jawa, terutama melalui Pelabuhan Gresik dan Pelabuhan Paciran. Saat ini layanan transportasi laut Bawean didominasi kapal penumpang dan kapal barang berukuran menengah dengan frekuensi pelayaran yang bervariasi tergantung musim dan kondisi cuaca. Infrastruktur pelabuhan lokal, termasuk Pelabuhan Sangkapura dan Pelabuhan Tambak, masih menghadapi sejumlah keterbatasan seperti kedalaman alur, kapasitas dermaga, dan fasilitas bongkar muat yang terbatas sehingga berdampak pada efisiensi operasional kapal (BPS Kabupaten Gresik, 2023; UNCTAD, 2020). Kondisi eksisting ini menjadikan Bawean sangat bergantung pada kelancaran moda laut, baik untuk mobilitas penduduk maupun pemenuhan kebutuhan logistik. Dalam konteks transportasi

antar pulau, keberlanjutan layanan transportasi laut menjadi faktor penentu stabilitas pasokan barang serta aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai komoditas penting (Rodrigue, 2020).

2.3.2 Jenis Komoditas Logistik yang Paling Dominan

Komoditas logistik yang masuk dan keluar dari Pulau Bawean menunjukkan pola yang mencerminkan struktur kebutuhan dan aktivitas ekonomi masyarakat. Komoditas yang paling dominan meliputi bahan pangan pokok seperti beras, gula, minyak goreng, dan sayuran; bahan bakar minyak; serta material konstruksi seperti semen dan besi, yang sebagian besar dipasok dari daratan Jawa akibat terbatasnya kapasitas produksi lokal (BPS Kabupaten Gresik, 2023). Selain itu, hasil produksi lokal seperti ikan segar, hasil perikanan olahan, serta sebagian komoditas pertanian merupakan barang keluar yang dikirim menuju pasar di Gresik atau Surabaya. Pola pergerakan komoditas ini sejalan dengan karakteristik pulau kecil yang cenderung menjadi *net importer* untuk barang konsumsi dan *net exporter* untuk hasil sumber daya alam (UNCTAD, 2020). Dominannya komoditas pangan dan material konstruksi menunjukkan tingginya ketergantungan Bawean terhadap sistem logistik laut yang stabil dan efisien.

2.3.3 Tantangan Distribusi Logistik (Akses, Biaya, Waktu, Keberlanjutan Layanan)

Distribusi logistik di Pulau Bawean menghadapi berbagai tantangan struktural yang berdampak langsung pada biaya, waktu tempuh, dan keberlanjutan layanan. Tantangan akses terutama disebabkan oleh kondisi geografis pulau, kedalaman perairan pelabuhan, serta keterbatasan fasilitas bongkar muat yang mempengaruhi kecepatan penanganan barang (Rodrigue, 2020). Faktor cuaca musiman, seperti gelombang tinggi di Laut Jawa, sering mengakibatkan penundaan jadwal kapal dan mengganggu kontinuitas pasokan, terutama pada musim angin barat. Dari sisi biaya, ketergantungan terhadap satu moda transportasi tunggal menyebabkan tingginya biaya logistik karena tidak adanya alternatif rute atau moda pengganti ketika layanan terhenti (Stopford, 2009). Ketidakpastian waktu dan tingginya risiko keterlambatan menjadi tantangan utama bagi pelaku usaha lokal, yang harus menanggung biaya penyimpanan tambahan dan variabilitas harga barang. Oleh karena itu, peningkatan kualitas infrastruktur, frekuensi layanan, dan sistem manajemen

risiko logistik sangat diperlukan untuk menjamin keberlanjutan distribusi barang ke Bawean.

2.4 Konsorsium Merah Putih Bawean

2.4.1 Sejarah Pembentukan Konsorsium

Posisi strategis Kabupaten Gresik dalam jaringan transportasi laut nasional menjadikan keberadaan Pulau Bawean memiliki peran penting dalam konektivitas wilayah kepulauan. Ketergantungan pulau ini pada pelayanan logistik kapal, baik untuk pengangkutan barang maupun penumpang, menuntut adanya mekanisme distribusi yang stabil, efisien, dan terkoordinasi. Ketika kelancaran logistik terganggu, dampaknya langsung dirasakan oleh masyarakat, mulai dari keterlambatan pasokan kebutuhan pokok hingga meningkatnya biaya distribusi. Kondisi tersebut menjadi titik awal munculnya gagasan pembentukan suatu lembaga pengelola logistik yang lebih terstruktur dan responsif terhadap kebutuhan masyarakat Bawean.

Pembentukan Konsorsium Merah Putih Bawean berangkat dari permasalahan nyata yaitu seringkali Bawean menghadapi berbagai hambatan operasional, seperti ketidakteraturan jadwal pelayaran, cuaca ekstrem, hingga keterbatasan kapasitas kapal. Sebagai wilayah kepulauan yang sangat bergantung pada pasokan barang dari luar pulau, hal ini dapat diartikan bahwa Bawean seringkali menghadapi permasalahan distribusi yang cukup kompleks. Ketergantungan ini menimbulkan fluktuasi pasokan serta ketidakstabilan harga kebutuhan pokok, sehingga memunculkan urgensi untuk merancang mekanisme kerja sama yang mampu memperkuat ketahanan logistik di tingkat lokal (Bappeda Gresik, 2025; UNCTAD, 2020). Dari sinilah muncul ide pembentukan Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean sebagai solusi untuk mewujudkan layanan logistik yang lebih terencana, transparan, dan terintegrasi. Konsorsium sendiri diartikan sebagai kumpulan dua atau lebih lembaga yang sepakat bekerjasama untuk tujuan bersama, berbagi sumber daya, tugas, risiko dan manfaat (Lakitan dan Nurlaeli, 2011).

Pembentukan konsorsium ini kemudian diselaraskan dengan kebijakan pemerintah yang mendorong penguatan ekonomi kerakyatan melalui koperasi. Sebagai koperasi sekunder, Konsorsium Merah Putih dirancang untuk menjadi

ruang kolaborasi antar-koperasi desa, pelaku usaha maritim, dan unit logistik lainnya dalam rangka mengurangi biaya distribusi, memperluas akses pasar, serta meningkatkan efisiensi tata kelola logistik antarpulau. Pendekatan ini sekaligus memperkuat potensi ekonomi lokal dengan basis gotong royong dan prinsip koperasi yang demokratis (Foureska, 2025).

Seiring berkembangnya inisiatif tersebut, kebutuhan akan kepastian hukum menjadi perhatian utama. Operasional kapal logistik harus tunduk pada ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, termasuk aspek keselamatan, perizinan, dan tata kelola pelayaran. Namun, pada tataran implementasi, masih terdapat kesenjangan antara aturan nasional dan kebijakan daerah, khususnya terkait izin usaha dan pengaturan angkutan multimoda. Kompleksitas regulasi ini menimbulkan kebingungan dalam pengelolaan serta berpotensi menghambat operasional konsorsium (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008).

Permasalahan semakin jelas ketika ketentuan multimoda dalam UU Pelayaran dan PP No. 8 Tahun 2011 mengharuskan izin yang tersebar di berbagai instansi, sementara tidak ada regulasi yang secara spesifik mengatur model konsorsium koperasi sebagai pelaku multimoda. Kekosongan hukum ini menyulitkan konsorsium untuk memperoleh legalitas usaha secara integratif dan menuntut adanya harmonisasi kebijakan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 8 Tahun 2011; Djohan, 2025).

Dengan memahami kompleksitas tersebut, pembentukan Konsorsium Merah Putih Bawean dilakukan melalui mekanisme koperasi sekunder yang mencakup musyawarah pembentukan, penyusunan AD/ART, perumusan struktur organisasi, pembuatan akta notaris, serta pengurusan legalitas formal. Mekanisme ini penting untuk memastikan keberadaan konsorsium memiliki landasan hukum yang kuat sekaligus memberikan kejelasan peran bagi setiap mitra yang terlibat.

Secara keseluruhan, pembentukan Konsorsium Merah Putih Bawean merupakan langkah strategis untuk memperkuat rantai pasok daerah, menata ulang sistem distribusi barang di wilayah kepulauan, dan menjawab ketimpangan pelayanan logistik yang selama ini terjadi. Konsorsium ini diharapkan mampu menjadi motor penggerak ekonomi Bawean melalui pengelolaan logistik kapal yang lebih efektif, terjangkau, dan berkelanjutan, serta sejalan dengan regulasi

nasional dan kebutuhan lokal masyarakat Bawean. Dengan demikian, keberadaan konsorsium menjadi kunci dalam mewujudkan pemerataan pembangunan serta kemandirian ekonomi masyarakat di wilayah kepulauan Gresik.

2.4.2 Struktur Organisasi dan Model Kerja Sama

Struktur organisasi Konsorsium Merah Putih Bawean dirancang untuk menyediakan kerangka kelembagaan yang mampu menopang fungsi koordinasi, pengaturan kewenangan, serta mekanisme akuntabilitas dalam penyelenggaraan layanan logistik. Sebagai konsorsium yang beroperasi melalui kolaborasi antarlembaga, desain strukturalnya menekankan keteraturan fungsi, pembagian peran yang proporsional, serta integrasi sumber daya yang terkelola secara sistematis. Penyusunan struktur organisasi ini tidak hanya mempertimbangkan aspek formal kelembagaan, tetapi juga dinamika kepentingan para anggota yang terlibat dalam pengelolaan logistik laut di wilayah Bawean.

A. Prinsip Dasar Pembentukan Struktur Konsorsium

Penyusunan struktur organisasi konsorsium berlandaskan pada tiga asas utama yang secara luas diakui dalam literatur kolaborasi kelembagaan, diantaranya adalah:

1) Kejelasan tujuan yang disepakati seluruh anggota (shared goal atau core issues)

   Berfungsi sebagai pedoman strategis atau arah kebijakan yang mengikat seluruh anggota untuk berpartisipasi dalam konsorsium. Dalam konteks Merah Putih Bawean, tujuan tersebut mencakup peningkatan efisiensi layanan logistik, optimalisasi armada kapal, dan pemerataan distribusi kebutuhan pokok menuju wilayah kepulauan.

2) Hubungan yang bersifat mutualistik untuk menjaga keberlanjutan kolaborasi

   Hubungan mutualistik antara pihak diposisikan sebagai prasyarat penting agar kolaborasi dapat berlangsung secara berkelanjutan. Relasi yang saling menguntungkan mendorong setiap pihak untuk memberikan kontribusi optimal sesuai kapasitas kelembagaan masing-masing. Melalui hubungan mutualistik juga dapat menjadi penguat motivasi untuk mempertahankan komitmen dalam jangka panjang.

3) Mekanisme berbagi sumber daya (resource sharing) sesuai kapasitas masing-masing lembaga

Praktik berbagi sumber daya (resource sharing) menjadi elemen operasional yang memastikan bahwa kapabilitas teknis, finansial, maupun administratif dapat digunakan secara terkoordinasi. Mekanisme ini tidak hanya meningkatkan efisiensi, tetapi juga mengurangi beban pembiayaan, terutama dalam pengelolaan armada logistik dan fasilitas pendukungnya.

B. Struktur Organisasi Konsorsium Merah Putih Bawean

Struktur organisasi konsorsium menggunakan model koperasi sekunder sehingga terdiri atas unsur-unsur kelembagaan yang memiliki fungsi deliberatif (seperti membuat keputusan), eksekutif (menjalankan kegiatan sehari-hari), pengawasan, serta pelaksanaan teknis. Setiap unsur dirancang untuk menjamin keberlangsungan tata kelola yang transparan, akuntabel, dan sesuai dengan kerangka hukum perkoperasian serta regulasi sektor pelayaran.

1) Rapat Anggota Konsorsium

Rapat Anggota merupakan pemegang kekuasaan tertinggi yang beranggotakan seluruh koperasi desa dan lembaga anggota yang tergabung dalam konsorsium. Forum ini memegang kewenangan strategis untuk menetapkan arah strategis, menyetujui Anggaran Dasar/Anggaran Rumah Tangga (AD/ART), merumuskan kebijakan operasional, serta melakukan evaluasi kinerja tahunan. Peran Rapat Anggota bersifat fundamental karena forum ini juga menetapkan kepemimpinan konsorsium melalui mekanisme pemilihan pengurus.

2) Mekanisme Pemilihan Ketua

Proses pemilihan Ketua konsorsium dilaksanakan secara musyawarah mufakat dalam forum Rapat Anggota. Apabila musyawarah tidak mencapai kesepakatan, pemilihan dilakukan melalui mekanisme voting tertutup dengan ketentuan bahwa:

a) Setiap anggota memiliki hak suara yang sama, kecuali ditentukan lain dalam AD/ART.
b) Calon pengurus diajukan oleh perwakilan anggota, dengan mempertimbangkan kapasitas manajerial, rekam jejak, dan komitmen terhadap pengembangan logistik daerah.

c) Forum melakukan pemilihan ketua melalui musyawarah atau voting tertutup.
d) Masa jabatan pengurus ditetapkan secara periodik, biasanya tiga hingga lima tahun, dan dapat diperpanjang melalui keputusan Rapat Anggota.
e) Pengurus harus menandatangani pakta integritas, mencakup komitmen pada transparansi, akuntabilitas, dan kepatuhan pada regulasi pelayaran, logistik, serta perkoperasian.

Mekanisme ini bertujuan memastikan kepemimpinan konsorsium terbentuk secara demokratis dan mencerminkan representasi kepentingan seluruh anggota.

3) Pengurus Konsorsium

Pengurus menjalankan fungsi eksekutif dan bertanggung jawab atas pengelolaan kegiatan harian konsorsium. Susunan pengurus umumnya meliputi ketua, sekretaris, bendahara, serta beberapa bidang teknis yang menyesuaikan karakteristik layanan logistik. Bidang-bidang tersebut, antara lain:

a) Bidang Operasional Pelayaran dan Logistik, yang mengkoordinasikan rute pelayaran, pengendalian operasional kapal, dan pemantauan kelaikan armada.
b) Bidang Hukum dan Perizinan, yang bertugas mengelola izin usaha, dokumen pelayaran, serta memastikan kepatuhan konsorsium terhadap regulasi sektoral.
c) Bidang Keuangan dan Pembiayaan, yang mengelola arus kas, pembiayaan, strategi pengembangan aset konsorsium, laporan keuangan konsorsium.
d) Bidang Kemitraan dan Pengembangan Ekonomi Desa, yang berperan menghubungkan konsorsium dengan koperasi desa dan memastikan keberlanjutan manfaat ekonomi bagi anggota.

4) Pengawas Konsorsium

Unsur pengawas menjalankan fungsi pengendalian internal untuk memastikan bahwa pelaksanaan kegiatan konsorsium sesuai dengan prinsip akuntabilitas dan aturan organisasi. Tugasnya mencakup audit

internal, verifikasi laporan pengurus termasuk laporan keuangan, dan evaluasi terhadap kepatuhan konsorsium pada ketentuan internal serta peraturan pemerintah terkait pelayaran, logistik, dan perkoperasian. Pengawas memiliki independensi dalam memberikan rekomendasi kepada Rapat Anggota untuk perbaikan kinerja dan tata kelola.

5) Unit Pelaksana Teknis (UPT) Logistik dan Transportasi

   UPT merupakan unsur pelaksana teknis yang menjalankan fungsi operasional langsung, termasuk pelaksanaan bongkar muat, pemeliharaan kapal, koordinasi keselamatan pelayaran, serta implementasi standar teknis seperti International Safety Management (ISM) Code. Unit ini merupakan pusat implementasi standar keselamatan dan kelaikan kapal, sehingga perannya sangat penting dalam menjamin kelangsungan dan keamanan layanan logistik.

C. Model Kerjasama Konsorsium

Model kerja sama yang diterapkan Konsorsium Merah Putih Bawean mencerminkan pola kolaborasi antar organisasi yang menitikberatkan pada integrasi sumber daya, kesetaraan peran, dan koordinasi fungsional. Pembentukan model ini mengikuti kerangka kerja konsorsium yang lazim digunakan pada kolaborasi institusi litbang, industri, maupun organisasi berbasis pelayanan publik.

1) Kolaborasi Berbasis Tujuan Bersama

   Kerja sama dimulai dari penyepakatan tujuan kolektif yang menjadi landasan seluruh program dan kegiatan. Dalam konsorsium ini, tujuan bersama terwujud dalam orientasi terhadap penguatan sistem logistik daerah, pengoperasian armada secara efisien, dan peningkatan akses distribusi barang menuju Bawean.

2) Mekanisme Kontribusi dan Distribusi Manfaat

   Setiap anggota menyertakan kontribusi sesuai kapasitas lembaganya, baik berupa permodalan, armada, fasilitas pendukung, maupun tenaga ahli. Pembagian manfaat disusun proporsional dengan kontribusi dan peran anggota dalam operasional, sehingga menjaga prinsip keadilan serta memelihara hubungan mutualistik antaranggota. Agar hubungan mutualistik ini selalu terpelihara, maka konsorsium harus dikelola secara

profesional berlandaskan asas-asas good governance, terutama harus transparan, akuntabel, efektif, efisien, dan taat hukum.

3) Pengelolaan Sumber Daya Secara Kolektif

Sumber daya yang dimiliki konsorsium dikelola melalui mekanisme berbagi (shared resources) agar pemanfaatannya lebih efisien. Konsep ini mencakup pemanfaatan gudang logistik, fasilitas pelabuhan, SDM teknis, serta penggunaan kapal secara kolektif. Pendekatan ini memungkinkan konsorsium menekan biaya operasional, mengurangi tumpang tindih penggunaan fasilitas, dan memperkuat koordinasi antar unit.

D. Mekanisme Operasional Kerja Sama

Pelaksanaan kerja sama antaranggota diterjemahkan dalam mekanisme operasional yang meliputi:

1. Perencanaan rute dan jadwal pelayaran secara kolektif;
2. Koordinasi antarmoda sesuai ketentuan angkutan multimoda;
3. Pengambilan keputusan berdasarkan musyawarah dan pertimbangan teknis;
4. Pelaporan yang terstruktur sebagai bagian dari prinsip transparansi;
5. Evaluasi rutin untuk memastikan efektivitas kegiatan; dan
6. Pengembangan kapasitas anggota melalui pelatihan manajemen logistik dan pelayaran.

Mekanisme tersebut memastikan konsorsium dapat beroperasi dalam kerangka tata kelola yang profesional, adaptif, serta selaras dengan perkembangan kebutuhan logistik daerah dan dinamika regulasi nasional.

2.4.3 Peran Konsorsium dalam Pengoperasian Kapal Logistik Bawean

Pengoperasian kapal logistik melalui Konsorsium Merah Putih Bawean menjadi elemen penting dalam menjaga kelancaran distribusi barang menuju dan dari Pulau Bawean. Pembentukan konsorsium memungkinkan berbagai lembaga lokal, termasuk koperasi desa, pelaku usaha maritim, dan operator pelayaran, untuk mengelola layanan logistik secara terpadu sehingga distribusi barang dapat berlangsung lebih teratur.

Salah satu fungsi utama konsorsium ialah meningkatkan efisiensi dan koordinasi layanan pelayaran angkutan laut. Dengan adanya wadah bersama, penjadwalan pelayaran, perencanaan rute, serta penggunaan armada dapat

disusun secara lebih rasional. Menurut World Shipping Council, International Chamber of Shipping, dan Asian Shipowners' Association (2023), melalui konsorsium memungkinkan terjadinya optimalisasi kapasitas kapal dan stabilitas jadwal serta pengurangan biaya operasional melalui pembagian ruang muat (*slot sharing*) sehingga memastikan tercapai kondisi yang efisien. Mengacu pada kondisi Pulau Bawean, mekanisme dengan adanya konsorsium ini memungkinkan kapal logistik melayani rute pengiriman barang kebutuhan pokok, distribusi komoditas, serta pengangkutan penumpang secara lebih terjadwal dan stabil.

Selain itu, konsorsium berperan dalam memperkuat konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah. Integrasi moda laut dan jaringan transportasi darat di Bawean memungkinkan pergerakan barang dari pelabuhan menuju desa-desa di Sangkapura maupun Tambak berlangsung lebih cepat. Suatu studi menegaskan bahwa penguatan konektivitas multimoda yang mengintegrasikan moda darat, laut, dan udara berpengaruh langsung terhadap efisiensi biaya logistik dan waktu distribusi (mempercepat distribusi), terutama di wilayah kepulauan. Selain efisiensi logistik, sistem multimoda juga berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi yang inklusif dengan memperbaiki aksesibilitas ke wilayah yang sebelumnya sulit dijangkau (Nugraha & Dwi Santoso, 2025).

Konsorsium juga memfasilitasi pengelolaan sumber daya secara kolektif atau bersama, termasuk armada kapal, fasilitas pelabuhan, peralatan bongkar muat, hingga tenaga kerja. Pendekatan berbasis *resource pooling* memungkinkan pembagian beban biaya dan memperluas kapasitas layanan tanpa harus menambah armada baru secara individual. Hal ini dapat menjaga keberlanjutan layanan logistik terutama bagi wilayah dengan skala ekonomi kecil seperti Bawean dengan mendorong efisiensi, inovasi, dan kolaborasi tanpa beban biaya operasional yang tinggi pada satu pihak saja (Cargoz, 2024).

Fungsi lain yang tidak kalah penting adalah peningkatan kapasitas institusional dan pemenuhan standar regulasi. Sebagai satu lembaga, konsorsium dapat menyusun sistem manajemen operasional dan mengoordinasikan pemenuhan pengurusan izin pelayaran, persyaratan keselamatan pelayaran, manajemen keselamatan kapal, serta dokumen kelaiklautan sesuai regulasi nasional. Hal ini memberikan kepastian operasional bagi masyarakat sekaligus meningkatkan profesionalisme pengelolaan pelayaran lokal. Sehingga konsorsium

memungkinkan terjadinya koordinasi hukum dan administrasi secara kolektif yang lebih efisien dibandingkan usaha individual.

Melalui peran-peran tersebut, Konsorsium Merah Putih Bawean tidak hanya berfungsi sebagai wadah ekonomi, tetapi menjadi instrumen strategis untuk memperkuat ketahanan logistik, mendukung stabilitas harga dan pasokan, serta memperluas jangkauan layanan distribusi barang bagi seluruh kecamatan di Bawean.

2.4.4 Hubungan Konsorsium dengan Pemerintah Daerah dan Stakeholder Lainnya

Keberadaan Konsorsium Merah Putih Bawean memerlukan koordinasi yang erat dengan pemerintah daerah dan berbagai pemangku kepentingan lain agar tujuan pengembangan logistik wilayah kepulauan dapat tercapai. Hubungan ini terjadi dalam beberapa aspek utama, diantaranya adalah:

1. Konsorsium harus membangun kemitraan regulatif dengan pemerintah daerah (kabupaten) dan instansi teknis. Hal ini penting untuk dilakukan agar konsorsium memiliki payung hukum yang jelas. Selain itu, hal ini berkaitan dengan perizinan pelayaran, operasional kapal, serta pengelolaan layanan multimoda. Berikut ini adalah peran pemerintah daerah:
    a. Dukungan birokrasi diperlukan agar konsorsium memperoleh kepastian hukum/legalitas hukum dan kemudahan prosedural dalam operasional kapal logistik. Pemerintah daerah juga berperan dalam memberikan dukungan kebijakan dan insentif, termasuk penyederhanaan izin multimoda, subsidi rute logistik ke wilayah kepulauan, atau dukungan fiskal bagi koperasi desa. Sinergi antara kebijakan nasional dan inisiatif lokal sangat menentukan keberlanjutan konsorsium dalam jangka panjang. Maka dari itu, pemerintah daerah perlu mendukung konsorsium dengan fasilitas dokumen, izin, dan koordinasi regulasi agar konsorsium berfungsi secara sah dan bisa bersinergi dengan kebijakan nasional/regional.
    b. Konsorsium memerlukan dukungan pemerintah daerah dalam pengembangan infrastruktur pelabuhan dan akses darat. Efektivitas pengoperasian kapal logistik sangat dipengaruhi oleh ketersediaan dermaga, fasilitas bongkar muat, jalan penghubung dari pelabuhan ke permukiman, serta infrastruktur penyimpanan barang. Penguatan

infrastruktur multimoda terbukti meningkatkan efisiensi logistik dan mempercepat arus barang di wilayah kepulauan.

2. Konsorsium perlu membangun kolaborasi operasional dengan koperasi desa, pedagang lokal, pelaku usaha maritim, dan perusahaan logistik. Kemitraan ini memastikan distribusi barang berlangsung sesuai kebutuhan desa-desa di Bawean dan mendorong keterlibatan masyarakat sebagai pemilik sekaligus pengguna layanan. Pendekatan yang menempatkan masyarakat sebagai bagian dari struktur konsorsium sejalan dengan prinsip ekonomi kerakyatan dan model koperasi sekunder.
3. Konsorsium melakukan kemitraan dengan operator pelabuhan atau perusahaan terminal termasuk perusahaan logistik dan penyedia bongkar muat untuk mengoptimalkan layanan. Beberapa contoh kerja sama serupa ditunjukkan oleh pengelolaan terminal kontainer melalui skema konsorsium yang melibatkan BUMN pelabuhan dan perusahaan logistik internasional untuk meningkatkan layanan pelabuhan secara bersama-sama (Pelindo, 2024). Kerja sama ini memungkinkan konsorsium memperoleh akses ke fasilitas pelabuhan modern, layanan bongkar muat yang efisien, serta integrasi rantai suplai yang lebih efisien.

Melalui hubungan yang konstruktif antara konsorsium dan berbagai pemangku kepentingan tersebut, penguatan sistem logistik Bawean dapat diwujudkan secara menyeluruh, mencakup aspek legalitas, operasional, infrastruktur, hingga kesejahteraan masyarakat pengguna layanan.

2.5 Sarana dan Prasarana Pelabuhan

2.5.1 Pelabuhan Utama yang Terlibat dalam Distribusi Logistik

Sebagai wilayah kepulauan yang sangat mengandalkan transportasi laut, keberadaan pelabuhan merupakan infrastruktur kunci dalam menjaga kontinuitas distribusi barang, mobilitas penduduk, serta konektivitas ekonomi di Pulau Bawean. Dalam konteks tersebut, Pelabuhan Bawean berperan sebagai pusat utama aktivitas logistik dan pintu masuk utama bagi arus barang dan penumpang yang datang dan keluar dari pulau Bawean.

Gambar 3. Pelabuhan Bawean

Pelabuhan Bawean terletak pada koordinat 05°51'20" Lintang Selatan dan 112°38'20" Bujur Timur, dengan alamat di Jl. Pedoman 2, Sangkapura, Bawean, Kabupaten Gresik. Lokasi strategis ini menempatkan Pelabuhan Bawean sebagai pusat logistik utama yang menghubungkan Bawean dengan wilayah daratan Jawa serta pelabuhan-pelabuhan regional lain. Secara administratif, pelabuhan ini berada di Kecamatan Sangkapura, kawasan yang menjadi pusat aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat, ditandai dengan keberadaan pasar tradisional dan fasilitas umum lainnya yang memudahkan distribusi barang ke seluruh desa di pulau (Amalia, 2010).

Sebagai pintu gerbang utama Pulau Bawean, pelabuhan ini memegang peranan vital dalam mendukung arus logistik, termasuk pengiriman bahan kebutuhan pokok, barang konsumsi, material konstruksi, hingga distribusi hasil produksi lokal. Pelabuhan Bawean juga melayani kapal penumpang dan kapal barang melalui rute reguler yang menghubungkan Bawean dengan Pelabuhan Gresik, Paciran (Lamongan), dan beberapa pelabuhan di wilayah Jawa Timur (Dinas Perhubungan Jawa Timur, 2024).

Secara geografis, Pelabuhan Bawean berada dekat dengan salah satu jalur strategis Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI). Posisi ini memberikan keuntungan penting dalam mendukung kelancaran distribusi barang dan jasa, memperkuat keterhubungan wilayah, serta membuka peluang peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat. Kedekatan pelabuhan dengan jalur pelayaran nasional ini memperkuat fungsinya sebagai pusat utama rantai pasok maritim

yang mendukung konektivitas dan pembangunan ekonomi kepulauan (Amalia, 2010).

Dengan demikian, Pelabuhan Bawean tidak hanya berfungsi sebagai tempat bongkar muat barang dan mobilitas penumpang, tetapi juga berperan sebagai infrastruktur vital yang menopang stabilitas logistik, ketersediaan barang kebutuhan pokok, serta distribusi ekonomi lokal di wilayah kepulauan Gresik. Peran strategis ini semakin penting apabila Konsorsium Merah Putih Bawean dioperasionalkan, karena pelabuhan ini akan menjadi pusat utama aktivitas logistik, termasuk dalam pengelolaan armada konsorsium, koordinasi distribusi multimoda, dan penguatan rantai pasok agar lebih efisien, terukur, dan berkelanjutan bagi seluruh masyarakat Bawean.

2.5.2 Ketersediaan Fasilitas Bongkar Muat dan Kapasitas Layanan

Secara umum, pelabuhan yang berfungsi sebagai pusat distribusi logistik memerlukan fasilitas bongkar muat yang memadai untuk menjamin kelancaran arus barang. Komponen utama yang ideal dimiliki oleh sebuah pelabuhan, meliputi:

a) Dermaga untuk memastikan kapal dapat bersandar dengan aman.
b) Alat bongkar muat seperti forklift, conveyor, dan lain-lain untuk mempercepat penanganan kargo.
c) Gudang penyimpanan sementara (*storage yard* dan *warehouse*) untuk menampung barang yang menunggu distribusi.
d) Fasilitas *cold storage* untuk komoditas yang memerlukan pengendalian suhu.
e) Akses jalan yang memadai dari dermaga menuju pusat permukiman atau pasar lokal.
f) Sarana administrasi dan sistem logistik guna memastikan kelancaran proses dokumentasi dan pelaporan operasional.

Fasilitas ideal tersebut telah banyak diterapkan pada pelabuhan kecil di berbagai negara kepulauan sebagai bagian dari upaya meningkatkan efisiensi layanan logistik (Notteboom & Pallis, 2015).

Di Pulau Bawean, kondisi fasilitas bongkar muat menunjukkan bahwa sebagian elemen dasar pelabuhan telah tersedia, meskipun beberapa aspek masih memerlukan peningkatan. Berdasarkan penjelasan Amalia (2010) di Studi

Perencanaan Pengembangan Pelabuhan Bawean Kabupaten Gresik Provinsi Jawa Timur, pelabuhan ini didukung oleh:

1. Dermaga utama dengan panjang 210 meter, lebar 10 meter, serta kedalaman sekitar 13 meter LWS.
2. Trestel sepanjang 80 meter sebagai akses dari darat menuju dermaga.
3. Talud/causeway sepanjang 750 meter sebagai struktur penghubung yang memperkuat area reklamasi pelabuhan dan menjadi akses menuju dermaga.
4. Kolam pelabuhan seluas 500.000 m^2 yang berfungsi sebagai area perairan tempat kapal bermanuver.
5. Gudang penyimpanan seluas 400 m^2 yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan sementara barang yang baru tiba.
6. Tiga lapangan penumpukan (yard) dengan luas masing-masing 638 m^2, 1.150 m^2, dan 2.600 m^2 untuk menampung barang sebelum didistribusikan atau sebelum dimuat ke kendaraan distribusi.
7. Terminal penumpang berkapasitas 225 m^2 dan 250 m^2 pada gedung terpisah.
8. Halaman parkir seluas 1.775 m^2 untuk mendukung mobilitas kendaraan angkut barang.
9. Akses jalan dengan kelas jalan IV ber lebar 4 meter dari dan menuju kawasan perdagangan, serta jalan internal pelabuhan sepanjang 750 meter.
10. Sarana bantu navigasi, termasuk menara suar (1 unit), rambu suar (2 unit), rambu penuntun (2 unit), dan stasiun radio pantai (2 unit).

Namun demikian, fasilitas tersebut belum sepenuhnya mampu memenuhi kebutuhan logistik modern. Keterbatasan peralatan mekanis menyebabkan sebagian besar aktivitas bongkar muat masih mengandalkan tenaga manual, sehingga waktu penanganan barang menjadi lebih panjang. Ketiadaan *cold storage* maupun gudang berkapasitas besar juga mengharuskan proses distribusi dilakukan segera setelah kapal sandar karena area penumpukan tidak cukup besar untuk menampung barang dalam jumlah signifikan. Fasilitas yang terbatas dengan kondisi pelabuhan yang tidak memadai juga akan memperlambat pergerakan barang dan kapasitas penanganan barang menjadi terbatas.

Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun Pelabuhan Bawean telah memiliki struktur fisik dasar yang relatif lengkap, peningkatan kapasitas teknis dan

mekanisme bongkar muat masih menjadi kebutuhan mendesak. Peningkatan fasilitas ini akan berperan penting dalam mendukung kelancaran distribusi barang, terutama jika Konsorsium Merah Putih Bawean dioperasikan secara penuh untuk mengelola arus logistik secara lebih terintegrasi.

2.5.3 Kendala Operasional Pelabuhan dalam Mendukung Logistik Kapal

Pelabuhan di Pulau Bawean masih menghadapi berbagai kendala operasional yang mempengaruhi efektivitas layanan logistik. Beberapa hambatan utama yang teridentifikasi antara lain sebagai berikut:

1. Kedalaman perairan yang tidak merata

   Baik di Sangkapura maupun Tambak, kedalaman perairan relatif dangkal sehingga tidak semua jenis kapal dapat bersandar setiap saat. Kapal berukuran tertentu harus menunggu pasang tinggi untuk melakukan bongkar muat. Situasi ini umum terjadi di pelabuhan pulau kecil dan berdampak pada ketidakpastian jadwal layanan logistik (Garcia-Alonso et al., 2020).

2. Keterbatasan fasilitas bongkar muat

   Ketersediaan peralatan bongkar muat yang masih bersifat manual menyebabkan proses pemindahan barang berlangsung lebih lambat dibandingkan pelabuhan yang memiliki fasilitas mekanis. Tidak tersedianya gudang penyimpanan, fasilitas *cold storage*, serta ruang penampungan sementara mengakibatkan barang terutama kebutuhan pokok atau komoditas sensitif suhu tidak dapat ditangani secara optimal. Selain itu, distribusi lanjutan dari pelabuhan sangat bergantung pada kendaraan bak terbuka yang jumlahnya terbatas, sehingga menimbulkan antrean barang setiap kali kapal tiba. Kondisi ini memperpanjang waktu penanganan barang dan berdampak pada peningkatan biaya logistik. Fasilitas bongkar muat dan infrastruktur lainnya secara luas diakui sebagai fondasi utama dalam kinerja logistik yang efektif. Menurut Wijayanti dan Widiawati (2024) menjelaskan bahwa kondisi jalan yang buruk, keterhubungan pelabuhan yang terbatas, dan jadwal pelayaran antar-pulau yang tidak dapat diandalkan menyebabkan keterlambatan dan meningkatkan biaya. Adanya fasilitas dan infrastruktur ini menjadi pendorong peningkatan efisiensi jangka panjang.

3. Kondisi cuaca

   Analisis historis tentang pola cuaca dan risiko bencana alam dapat menjadi kendala operasional pelabuhan di Bawean. Sebagai gambaran, Pada periode angin kencang atau gelombang tinggi mencapai sekitar 3,5 meter, kapal pengangkut barang dan penumpang terutama yang memiliki bobot di bawah 1.000 GrossTon (GT) tidak dapat berlayar. Situasi ini berujung pada terhentinya sementara transportasi laut ke dan dari Bawean, sehingga mengakibatkan keterlambatan pengiriman barang serta terganggunya mobilitas masyarakat (Andiri, 2015; Syaputra, 2024).

4. Akses jalan pelabuhan yang belum optimal

   Kendala lainnya terdapat pada kondisi infrastruktur jalan yang menghubungkan pelabuhan dengan desa-desa di Bawean. Sebagian ruas jalan belum memiliki kualitas yang memadai, terutama pada jalur distribusi menuju wilayah pedesaan. Keterbatasan moda transportasi darat juga memperlambat pemindahan barang dari pelabuhan ke titik-titik tujuan, sehingga mengurangi efisiensi sistem distribusi lokal.

2.6 Kebijakan dan Regulasi Terkait Logistik Kapal

2.6.1 Kebijakan Pemerintah Pusat dan Daerah dalam Sektor Pelayaran/Logistik

Kebijakan Pemerintah Pusat Indonesia dalam sektor pelayaran dan logistik pada tahun 2025 menekankan transformasi digital dan efisiensi melalui inisiatif seperti Jelajah Pelabuhan dan Logistik 2025 yang dilepas oleh Menteri Koordinator Bidang Infrastruktur, Bappenas, dan Sumber Daya Manusia Abhan Haris Yanuarso (Menko AHY), dengan tujuan mendokumentasikan digitalisasi layanan pelabuhan, elektrifikasi peralatan, dan pengembangan pelabuhan ramah lingkungan untuk memangkas biaya logistik yang masih tinggi di kawasan timur akibat tantangan geografis negara kepulauan, sehingga memperkuat konektivitas antardaerah dan pertumbuhan ekonomi nasional melalui sinergi pemerintah, usaha, dan masyarakat. Selain itu, Instruksi Presiden (Inpres) No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih menjadi kebijakan strategis yang menginstruksikan pembentukan 80.000 unit koperasi untuk optimalisasi ekonomi kerakyatan, termasuk dorongan transformasi koperasi kelautan dan perikanan menjadi KDMP yang berperan dalam logistik

maritim, dengan koordinasi lintas kementerian seperti Kementerian Koperasi, Pertanian, dan Perhubungan untuk pendirian, pengembangan, dan revitalisasi entitas ini (Kemenkoinfra, 2025).

Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melanjutkan penyelenggaraan Pelayaran Perintis dan Subsidiasi (PSO) Angkutan Laut 2025 dengan perjanjian untuk 39 trayek kapal barang tol laut, di mana 19 trayek menggunakan skema penugasan langsung dan 20 trayek melalui lelang E-Purchasing Katalog, guna menjamin distribusi barang ke daerah terpencil seperti Bawean dengan subsidi operasional yang mendukung ketahanan pangan dan stabilitas harga. Kebijakan ini selaras dengan revisi Perpres No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Logistik Nasional yang didesak Society of Indonesian Container and Logistics (SCI) untuk segera diterbitkan, disertai pembentukan UU Logistik dan lembaga permanen, guna mendorong pertumbuhan industri logistik 12,53% pada 2025 yang didominasi sektor pengolahan makanan-minuman, kimia-farmasi, dan perikanan. Selain itu, Permen Komdigi No. 8 Tahun 2025 memperkuat industri pos dan logistik nasional melalui regulasi digitalisasi rantai pasok (Kemenhub, 2024).

Pada tingkat daerah, Pemerintah Kabupaten Gresik mengimplementasikan kebijakan responsif terhadap gangguan logistik Pulau Bawean, seperti saat Tim Pengendalian Inflasi Daerah (TPID) membahas stabilisasi stok pangan pasca-insiden kapal KMP Gili Iyang terbakar pada September 2025, dengan menyiapkan pasar murah, bantuan logistik alternatif, dan koordinasi dengan TNI AL untuk angkutan darurat menggunakan KRI dr Soeharso guna menjaga ketersediaan bahan pokok dan stabilitas harga di tengah cuaca ekstrem. Kebijakan ini mencerminkan sinergi pusat-daerah dalam mengatasi kerentanan logistik kepulauan, di mana Pemkab Gresik berkomitmen menjaga pasokan CNG untuk PLN dan sembako melalui trayek penyeberangan Gresik-Bawean meski sering terganggu gelombang tinggi di atas 2 meter (Chusnul Cahyadi, 2025).

Integrasi kebijakan pusat-daerah terlihat dalam dukungan APBN untuk KDMP melalui Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang tata cara pinjaman dana desa/DAU/DBH dengan jaminan bupati/kepala desa, serta Permendesa No. 10 Tahun 2025 tentang mekanisme persetujuan kepala desa untuk pembiayaan koperasi, memungkinkan KDMP Bawean mengakses modal bagi pengadaan kapal

logistik multimoda. Kebijakan ini melengkapi Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang penyaluran pinjaman dana bergulir, menekankan NIKop dan rekening bank koperasi untuk transparansi, sehingga koperasi sekunder seperti Konsorsium Merah Putih dapat beroperasi di pelayaran sesuai Inpres 9/2025.

Kebijakan nasional juga mencakup standarisasi kompetensi SDM logistik melalui SKKNI prioritas Kemnaker 2025 untuk tally mandiri, depo peti kemas, pengelolaan kapal, keagenan kapal, dan perawatan, guna mendukung transformasi Logistik 4.0 dengan IoT, AI, blockchain, dan big data analytics untuk otomatisasi rantai pasok real-time. Di Gresik, ini diterjemahkan dalam penguatan konektivitas end-to-end dan hilirisasi komoditas lokal seperti perikanan Bawean melalui kemitraan BUMDes-KDMP.

Sinergi kebijakan terwujud dalam program hilirisasi komoditas nasional yang diperluas ke pertanian-perikanan oleh SCI, dengan peningkatan kompetensi SDM dan kolaborasi perusahaan logistik untuk mendukung PSO tol laut yang mencapai 39 trayek pada 2025. Pemda Gresik menyesuaikan dengan TPID untuk mitigasi risiko cuaca, sementara pusat mendorong elektrifikasi pelabuhan melalui Jelajah 2025. Kebijakan daerah Gresik fokus pada resiliensi logistik kepulauan dengan bantuan gratis saat mandek moda laut, selaras dengan Inpres 9/2025 yang mendorong KDMP kelautan untuk distribusi merata. Ini mengatasi disparitas akses Bawean yang bergantung trayek Gresik.

Pemerintah pusat melalui Kemenhub memperkuat regulasi seperti Permenhub No. 152/2016 dan No. 45/2012 untuk laik laut dan ISM Code, diintegrasikan dengan kebijakan koperasi untuk KDMP. Daerah mendukung melalui koordinasi TPID. Rekomendasi SCI menuntut UU Logistik permanen untuk harmonisasi pusat-daerah, memastikan pertumbuhan 12,53% dengan konektivitas komoditas potensial. Gresik menerapkan via pasar murah pasca-kapal rusak. Secara keseluruhan, kebijakan 2025 menciptakan ekosistem logistik terpadu, dengan pusat fokus transformasi digital dan subsidi PSO, sementara daerah seperti Gresik tangani operasional harian, mendukung KDMP Bawean sebagai model ekonomi kerakyatan maritim (Peraturan BPK, 2025).

2.6.2 Kerangka Hukum yang Menata Pengoperasian Kapal Logistik di Bawean

Kerangka hukum pengoperasian kapal logistik di Pulau Bawean sebagai wilayah kepulauan administratif Kabupaten Gresik diatur secara hierarkis mulai

dari Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang menjadi dasar utama penyelenggaraan angkutan laut nasional, mengatur aspek keselamatan pelayaran, kepastian hukum pelayaran, izin usaha angkutan laut, dan tanggung jawab operator kapal termasuk Pasal 50-55 yang secara spesifik mengatur angkutan multimoda dalam pelayaran domestik, di mana kewajiban memiliki kapal berbendera Indonesia (Pasal 28 ayat 1) menjadi prasyarat bagi Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) untuk mengoperasikan kapal logistik konsorsium guna mendukung distribusi barang kebutuhan pokok ke Bawean yang bergantung pada trayek Gresik-Bawean dengan frekuensi tinggi meski sering terganggu cuaca ekstrem (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran).

Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda melengkapi kerangka tersebut dengan Pasal 7 ayat 7 yang mewajibkan badan usaha multimoda memperoleh izin usaha dari Menteri Perhubungan setelah memenuhi persyaratan modal, armada, dan jaringan, namun regulasi ini belum sepenuhnya sinkron dengan Undang-Undang Pelayaran sehingga menimbulkan birokrasi berlapis bagi KDMP sebagai koperasi sekunder yang baru diatur secara eksplisit melalui Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa Merah Putih yang memungkinkan operasi logistik multimoda berbasis gotong royong (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 8 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Angkutan Multimoda).

Standar teknis dan keselamatan kapal logistik di Bawean diatur Peraturan Menteri Perhubungan No. 152 Tahun 2016 tentang Pengoperasian Kapal yang mewajibkan sertifikasi kelaiklautan, stabilitas, konstruksi, dan pengawakan sesuai standar nasional-internasional, termasuk syarat material kapal barang dan penumpang untuk trayek domestik seperti Gresik-Bawean, di mana setiap kapal KDMP harus memenuhi persyaratan dokumen teknis lengkap sebelum beroperasi guna mengantisipasi risiko gelombang tinggi >2 meter yang sering mengganggu logistik pulau (Peraturan Menteri Perhubungan No. 152 Tahun 2016 tentang Pengoperasian Kapal).

Sistem Manajemen Keselamatan Internasional (ISM Code) diimplementasikan melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2012

tentang Manajemen Keselamatan Kapal yang mewajibkan operator seperti konsorsium KDMP menerapkan kebijakan keselamatan, penetapan tanggung jawab nahkoda, pelaporan ketidaksesuaian, dan audit berkala, krusial untuk kapal logistik Bawean mengingat insiden KMP Gili Iyang terbakar September 2025 yang mengganggu pasokan pangan dan memerlukan intervensi TNI AL dengan KRI dr Soeharso (Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal).

Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian (diubah menjadi Undang-Undang No. 6 Tahun 2023) memberikan landasan bagi KDMP sebagai koperasi sekunder untuk beroperasi di sektor pelayaran melalui Pasal 18 tentang unit usaha koperasi yang dapat mencakup transportasi laut, dengan persyaratan Nomor Induk Koperasi (NIKop), AD/ART notaris, musyawarah desa, dan rekening bank atas nama koperasi sesuai Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman Dana Bergulir (Undang-Undang Republik Indonesia No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian).

Pembiayaan operasional kapal KDMP diatur Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang Tata Cara Pinjaman Dana Desa/DAU/DBH dengan jaminan bupati/kepala desa serta Permendesa No. 10 Tahun 2025 tentang Persetujuan Pembiayaan Koperasi Desa, memungkinkan akses APBN untuk pengadaan armada logistik Bawean tanpa melanggar prinsip koperasi demokratis, selaras dengan PSO Angkutan Laut 2025 yang menugaskan 39 trayek tol laut termasuk rute timur Jawa (Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang Tata Cara Pinjaman Dana Desa/DAU/DBH).

Di tingkat daerah, Peraturan Daerah Kabupaten Gresik mendukung melalui koordinasi TPID Gresik yang merespons gangguan logistik dengan pasar murah dan bantuan alternatif, meski belum ada Perda spesifik tentang logistik kepulauan Bawean sehingga memerlukan harmonisasi dengan regulasi nasional untuk menghindari tumpang tindih perizinan antar instansi. Program Pelayaran Perintis dan Subsidiasi (PSO) 2025 oleh Kemenhub melalui DJPL mengalokasikan subsidi operasional untuk trayek Gresik-Bawean dengan skema penugasan langsung (19 trayek) dan e-purchasing (20 trayek), di mana KDMP dapat berpartisipasi setelah memenuhi persyaratan izin usaha angkutan laut untuk menstabilkan harga sembako di tengah disparitas akses pulau.

Keselamatan kerja pelayaran diatur dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja yang wajib diterapkan KDMP untuk awak kapal dan pekerja pelabuhan Bawean, dilengkapi Permenhub No. 45/2012 tentang audit keselamatan berkala guna mitigasi risiko kecelakaan laut yang tinggi di perairan Jawa Timur. Secara keseluruhan, kerangka hukum ini membentuk ekosistem terpadu dengan hierarki Undang-Undang Pelayaran sebagai payung, Peraturan Pemerintah tentang Multimoda dan Permenhub sebagai turunan teknis, serta regulasi koperasi sebagai enabler KDMP, meski memerlukan harmonisasi lebih lanjut untuk mengatasi kekosongan hukum operasional konsorsium logistik Bawean guna mendukung kedaulatan maritim nasional (Undang-Undang Republik Indonesia No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja).

Analisa kelembagaan bisnis dan investasi untuk pengoperasian kapal logistik Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) di Pulau Bawean dapat dikaitkan secara langsung dengan kerangka hukum hierarkis yang dipimpin Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, di mana Pasal 28 ayat (1) mewajibkan kapal berbendera Indonesia sebagai prasyarat operasional, sehingga model pertama di mana kapal dimiliki langsung oleh konsorsium KDMP sebagai koperasi sekunder paling sesuai karena selaras dengan Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian (diubah menjadi Undang-Undang No. 6 Tahun 2023) Pasal 18 yang mengizinkan unit usaha koperasi mencakup transportasi laut, didukung Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang secara eksplisit memungkinkan KDMP beroperasi logistik multimoda berbasis gotong royong melalui musyawarah desa, AD/ART notaris, dan Nomor Induk Koperasi (NIKop), sehingga kepemilikan kolektif kapal oleh konsorsium memperkuat prinsip demokratis koperasi sambil memenuhi kewajiban izin usaha angkutan laut berdasarkan Pasal 50-55 UU Pelayaran tanpa perlu entitas terpisah (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian).

Model kedua, pembentukan Perseroan Terbatas (PT) sebagai operator teknis dengan KDMP sebagai pemegang saham utama, dapat dianalisis melalui Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda Pasal 7 ayat (7) yang mewajibkan badan usaha multimoda memenuhi persyaratan modal dan armada dari Menteri Perhubungan, di mana PT lebih fleksibel dalam memenuhi standar

Peraturan Menteri Perhubungan No. 152 Tahun 2016 tentang Pengoperasian Kapal terkait sertifikasi kelaiklautan, stabilitas, dan pengawakan untuk trayek Gresik-Bawean yang rentan gelombang >2 meter, sementara KDMP sebagai pemilik saham mayoritas menjaga kontrol ekonomi kerakyatan sesuai Surat Edaran Menteri Koperasi No. 1 Tahun 2025, sehingga struktur hybrid ini mengatasi birokrasi berlapis dengan memanfaatkan fleksibilitas PT untuk ISM Code dalam Permenhub No. 45 Tahun 2012 sambil mempertahankan esensi gotong royong KDMP (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012).

Pembentukan koperasi sekunder KDMP sebagai entitas induk konsorsium, seperti model ketiga, paling kuat secara hukum karena didasari Inpres No. 9 Tahun 2025 yang menginstruksikan 80.000 unit KDMP untuk optimalisasi ekonomi desa termasuk logistik maritim, selaras dengan Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman Dana Bergulir yang mewajibkan rekening bank dan NIKop untuk transparansi, di mana koperasi sekunder dapat memiliki kapal secara kolektif dan mengoperasikan melalui sub-unit, memenuhi Pasal 28 UU Pelayaran untuk bendera nasional serta Pasal 7 PP Multimoda untuk izin terintegrasi, sehingga mengurangi risiko ketidaksinkronan regulasi yang sering menghambat operasional Bawean seperti insiden KMP Gili Iyang (Desabilungala.id, 2025).

Dari perspektif investasi, kepemilikan kapal oleh konsorsium KDMP langsung memanfaatkan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang Pinjaman Dana Desa/DAU/DBH dengan jaminan bupati/kepala desa serta Permendesa No. 10 Tahun 2025 tentang Persetujuan Pembiayaan Koperasi Desa, memungkinkan akses APBN untuk armada logistik tanpa melanggar prinsip koperasi demokratis, selaras dengan PSO Angkutan Laut 2025 yang mensubsidi 39 trayek termasuk rute timur Jawa, di mana model ini meminimalkan risiko hukum sengketa saham karena aset dimiliki kolektif oleh anggota desa Bawean melalui musyawarah, berbeda dengan PT yang memerlukan modal saham minimal Rp50 miliar untuk pelayaran sesuai regulasi Kemenhub (Kementerian Keuangan, Kementerian Desa, 2025).

Analisa lebih lanjut menunjukkan bahwa PT sebagai operator independen dengan KDMP pemegang saham efektif untuk mitigasi risiko operasional tinggi di

Bawean, karena Permenhub No. 45 Tahun 2012 mewajibkan audit keselamatan berkala dan pelaporan ketidaksesuaian ISM Code yang lebih mudah dikelola oleh entitas profesional PT, sementara Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja diterapkan untuk awak kapal, dengan KDMP mengontrol melalui saham mayoritas untuk menjaga akuntabilitas sesuai Permenkop No. 1/2025 yang menekankan rencana bisnis dan mitigasi kolektibilitas macet, sehingga struktur ini mengoptimalkan subsidi TPID Gresik untuk pasar murah pasca-gangguan cuaca (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012).

Koperasi sekunder KDMP sebagai bentuk optimal konsorsium mengintegrasikan BUMDes dan pelaku maritim lokal, didukung koordinasi TPID Gresik yang menangani disparitas akses pulau meski belum ada Perda spesifik logistik Bawean, dimana kerangka Undang-Undang Pelayaran Pasal 50-55 memungkinkan multimoda domestik dengan satu izin jika sinkron dengan Peraturan Pemerintah No. 8/2011, sehingga koperasi sekunder dapat berpartisipasi PSO 2025 melalui skema e-purchasing setelah memenuhi dokumen teknis Permenhub No. 152/2016, menghindari tumpang tindih perizinan antar instansi (Pemerintah Kabupaten Gresik, 2024).

Risiko hukum dalam model kepemilikan konsorsium langsung termasuk potensi konflik internal anggota desa yang dimitigasi melalui penguatan AD/ART notaris dan pengawasan rutin Kementerian Koperasi sesuai Surat Edaran No. 1/2025, sementara model PT mengurangi beban administratif KDMP tapi berisiko dominasi swasta yang bertentangan dengan Inpres 9/2025, dengan mitigasi saham 51% KDMP; koperasi sekunder paling aman karena langsung enabler regulasi koperasi Pasal 18 Undang-Undang Perkoperasian untuk unit usaha pelayaran (Undang-Undang Republik Indonesia No. 25 Tahun 1992).

Investasi melalui dana bergulir Permenkop No. 1/2025 paling cocok untuk koperasi sekunder dengan rencana bisnis investasi kapal dan modal kerja, dijamin Permenkeu 49/2025 untuk APBN akses mudah bagi Bawean, selaras PSO Kemenhub yang prioritas trayek perintis, di mana analisa menunjukkan ROI tinggi dari stabilisasi harga sembako pasca-intervensi TNI AL seperti KRI dr Soeharso (Kementerian Koperasi, 2025).

Secara komprehensif, rekomendasi terbaik adalah hybrid koperasi sekunder KDMP sebagai pemilik dengan PT cabang sebagai operator teknis, memenuhi seluruh kerangka hukum dari Undang-Undang Pelayaran hingga ISM Code, memanfaatkan subsidi PSO dan pinjaman dana desa untuk efisiensi logistik Bawean, dengan koordinasi TPID Gresik untuk resiliensi cuaca ekstrem.^22^ Model ini menciptakan ekosistem terpadu mendukung kedaulatan maritim nasional melalui ekonomi kerakyatan, mengisi kekosongan hukum operasional konsorsium dengan harmonisasi regulasi sektoral (Undang-Undang Republik Indonesia No. 17 Tahun 2008).

2.6.3 Potensi Aspek Hukum yang Membutuhkan Analisis dan Penguatan

Potensi aspek hukum yang membutuhkan analisis dan penguatan dalam pengoperasian kapal logistik Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) di Pulau Bawean pertama-tama terletak pada ketidakjelasan dasar hukum operasional KDMP sebagai koperasi sekunder di sektor pelayaran, di mana Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 28 ayat (1) mewajibkan kapal berbendera Indonesia dan izin usaha angkutan laut, namun belum ada ketentuan eksplisit yang menyinkronkan dengan Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian Pasal 18 tentang unit usaha koperasi, sehingga memerlukan analisis mendalam terhadap Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang hanya bersifat instruksional tanpa kekuatan mengikat hukum pelayaran, berpotensi menimbulkan ketidakpastian legal bagi KDMP Bawean dalam mengoperasikan trayek Gresik-Bawean yang vital untuk distribusi sembako meski sering terganggu cuaca ekstrem (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian).

Aspek kedua adalah ketidaksinkronan regulasi multimoda antara Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 Pasal 7 ayat (7) yang mewajibkan izin usaha terpisah dari Menteri Perhubungan dengan Pasal 50-55 Undang-Undang Pelayaran yang mengatur angkutan multimoda domestik, menciptakan birokrasi berlapis bagi KDMP sebagai entitas koperasi desa yang memerlukan persyaratan modal, armada, dan jaringan yang sulit dipenuhi secara kolektif, sehingga analisis penguatan diperlukan untuk merumuskan payung regulasi hybrid yang mengakomodasi model gotong royong KDMP tanpa mengorbankan standar

keselamatan nasional-internasional (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda).

Ketiga, mekanisme perizinan kapal hingga laik laut memerlukan penguatan karena Peraturan Menteri Perhubungan No. 152 Tahun 2016 tentang Pengoperasian Kapal menuntut sertifikasi kelaiklautan, stabilitas, dan pengawakan yang kompleks bagi trayek domestik Bawean, ditambah ISM Code dalam Permenhub No. 45 Tahun 2012 yang mewajibkan audit berkala, namun belum ada pedoman khusus untuk koperasi desa sehingga KDMP berisiko keterlambatan operasional seperti pasca-insiden KMP Gili Iyang September 2025, memerlukan kajian harmonisasi prosedur *one-stop* service antar instansi (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012).

Keempat, bentuk kelembagaan konsorsium KDMP memerlukan analisis komparatif antara koperasi sekunder murni, PT dengan KDMP pemegang saham, atau hybrid, dimana Undang-Undang Perkoperasian Pasal 18 mengizinkan unit usaha pelayaran tapi Permenkop No. 1 Tahun 2025 menekankan NIKop dan AD/ART notaris tanpa mengatur struktur konsorsium multi-desa Bawean, sehingga penguatan regulasi diperlukan untuk mencegah konflik internal dan memastikan akuntabilitas sesuai prinsip demokrasi koperasi (Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian).

Kelima, skema investasi KDMP melalui Permenkeu No. 49 Tahun 2025 dan Permendesa No. 10 Tahun 2025 memungkinkan pinjaman dana desa/DAU dengan jaminan bupati, namun berpotensi risiko kolektibilitas macet tanpa regulasi khusus pengadaan kapal koperasi, sehingga analisis penguatan diperlukan untuk mengintegrasikan dengan PSO Angkutan Laut 2025 trayek 39 rute termasuk timur Jawa, menghindari pelanggaran prinsip koperasi dan memaksimalkan subsidi APBN (Kementerian Keuangan, Kementerian Desa, 2025).

Keenam, risiko hukum pengadaan kapal oleh konsorsium mencakup sengketa kontrak, non-kepatuhan teknis laik laut, dan konflik kepentingan antar desa, yang belum dimitigasi secara komprehensif dalam kerangka Undang-Undang Pelayaran dan UU Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970, memerlukan penguatan melalui regulasi turunan yang mewajibkan audit independen dan asuransi kolektif

KDMP untuk melindungi ekonomi kerakyatan Bawean (Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja). Ketujuh, koordinasi pusat-daerah memerlukan analisis karena TPID Gresik menangani respons darurat logistik tapi belum ada Perda spesifik logistik kepulauan, menyebabkan tumpang tindih dengan regulasi nasional, sehingga penguatan melalui Perda harmonisasi diperlukan untuk mendukung KDMP dalam PSO *e-purchasing* (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2024).

Delapan, aspek keselamatan kerja pelayaran diatur UU No. 1/1970 tapi implementasi bagi awak kapal KDMP belum terintegrasi dengan ISM Code, memerlukan kajian penguatan standar K3 maritim untuk pekerja desa Bawean yang minim kompetensi profesional. Kesembilan, perlindungan konsumen jasa logistik belum diatur spesifik bagi trayek perintis Bawean, dimana Undang-Undang Pelayaran belum mengakomodasi model koperasi, sehingga analisis penguatan klausul perlindungan harga sembako dan kompensasi gangguan cuaca diperlukan. Kesepuluh, secara keseluruhan potensi penguatan mencakup pembentukan Undang-Undang Logistik Nasional seperti direkomendasikan SCI untuk harmonisasi sektoral, menciptakan ekosistem hukum terpadu yang mendukung KDMP Bawean sebagai model kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan.

BAB 3
KERANGKA PEMIKIRAN

3.1 Teori dan Konsep yang Relevan

3.1.1 Teori Hukum Pelayaran

Teori Hukum Pelayaran merupakan cabang hukum maritim yang mengatur keseluruhan aktivitas pelayaran sebagai sistem terpadu mencakup angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, serta perlindungan lingkungan maritim, sebagaimana didefinisikan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 1 ayat 1 yang menekankan pelayaran sebagai satu kesatuan sistem di bawah penguasaan negara dengan prinsip tegaknya hukum, keseimbangan supply-demand ruang kapal, dan efisiensi ekonomi untuk mendukung kedaulatan maritim negara kepulauan seperti Indonesia (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008). Hukum Pelayaran bersifat hibrida antara hukum publik yang mengatur hubungan negara-warga negara melalui regulasi administratif seperti izin usaha dan pengawasan keselamatan, serta hukum privat yang menangani hubungan antar pihak swasta dalam kontrak angkutan laut berdasarkan KUHD, mencerminkan dualitas hukum sipil-publik sebagaimana dijelaskan dalam buku ajar hukum maritim yang memisahkan hukum materiil (perintah-larangan) dari hukum formil (prosedur penegakan) (Penerbit Unimar-Amni, 2022).

Secara historis, teori Hukum Pelayaran berakar pada hukum laut internasional sejak abad ke-7 dengan konsep res nullius (laut bebas dimiliki siapa saja) dan res communis (laut milik bersama umat manusia) yang berkembang menjadi hukum laut modern melalui Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa (UNCLOS) 1982, di mana Indonesia sebagai negara archipelagic state menerapkan garis pangkal laut untuk mengklaim laut teritorial 12 mil laut dan zona ekonomi eksklusif 200 mil laut guna mengatur pelayaran domestik dan internasional (Anwar, 1989). Hukum Pelayaran nasional mengadopsi prinsip ini melalui UU Pelayaran yang memisahkan perairan pedalaman (internal waters) dari laut teritorial, dengan yurisdiksi nasional penuh atas penyelenggaraan pelayaran untuk menjamin keselamatan navigasi dan perdagangan maritim (Puspitawati, 2019).

Dalam perspektif konstitusional, Hukum Pelayaran bersumber dari Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 yang mewajibkan cabang produksi yang penting dikendalikan negara, sehingga pelayaran sebagai tulang punggung logistik kepulauan berada di bawah penguasaan negara dengan hak pengaturan, pengendalian, dan pengawasan, sebagaimana ditegaskan dalam penjelasan UU Pelayaran bahwa negara bertanggung jawab atas kepastian hukum dan keseimbangan permintaan-penawaran kapal untuk menghindari monopoli swasta (Luthfi Widagdo Eddyono, 2019). Teori ini menekankan asas legal certainty di mana setiap operator kapal wajib taat regulasi untuk mencegah anarki pelayaran yang dapat mengancam kedaulatan wilayah.

Hukum Pelayaran materiil memuat perintah dan larangan substantif seperti kewajiban kapal berbendera Indonesia (UU Pelayaran Pasal 28), standar keselamatan ISM Code melalui Permenhub No. 45 Tahun 2012, dan sertifikasi laik laut Permenhub No. 152 Tahun 2016, yang bertujuan melindungi nyawa, barang, dan lingkungan laut dari risiko navigasi tinggi di perairan domestik seperti Selat Madura menuju Bawean (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2023). Sementara hukum formil mengatur prosedur administratif perizinan dan penyelesaian sengketa melalui pengadilan niaga atau arbitrase maritim untuk efisiensi penegakan.

Teori keseimbangan supply-demand dalam Hukum Pelayaran muncul dari penjelasan UU Pelayaran huruf c yang mengukur pelayanan trayek melalui load factor kapal, sehingga negara melakukan keperintisan dengan trayek tetap PSO untuk daerah 3T (terdepan, terluar, tertinggal) seperti Bawean melalui subsidi operasional 39 trayek 2025, mencegah overcapacity swasta yang merugikan masyarakat (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008). Prinsip ini selaras dengan teori efisiensi ekonomi maritim yang memprioritaskan konektivitas antar pulau.

Hukum Pelayaran publik mencakup regulasi negara seperti UU Pelayaran, PP No. 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan, dan PP No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan yang mengatur kepelabuhanan dan keselamatan, sementara hukum privat berbasis KUHD untuk kontrak angkutan barang dengan tanggung jawab pengangkut terbatas dan hak litigasi pemilik barang (Penerbit Unimar-Amni,

2022). Dualisme ini krusial untuk konsorsium KDMP yang memerlukan izin publik sekaligus kontrak swasta multimoda.

Teori perlindungan lingkungan maritim dalam Hukum Pelayaran diintegrasikan melalui UNCLOS dan UU Pelayaran yang mewajibkan pencegahan polusi dari kapal, dengan sanksi pidana bagi pelanggaran oil spill atau limbah operasional, mencerminkan shift paradigma dari eksploitasi laut ke sustainable maritime governance (Puspitawati, 2019). Dalam konteks Indonesia, teori Hukum Pelayaran archipelagic state menegaskan kedaulatan atas jalur pelayaran antar pulau (archipelagic sea lanes passage) untuk mengontrol lalu lintas internasional sambil memfasilitasi domestik, seperti trayek Gresik-Bawean yang vital logistik tapi rentan cuaca, memerlukan regulasi adaptif (Anwar, 1989).

Teori tanggung jawab hukum pelayaran membedakan fault-based liability untuk kecelakaan sengaja dari strict liability untuk polusi, dengan batas tanggung jawab pengangkut diatur KUHD Buku III Bab V, dilindungi asuransi P&I Club untuk operator seperti KDMP (Luthfi Widagdo Eddyono, 2019). Hukum Pelayaran modern mengadopsi digitalisasi melalui IoT dan AI untuk navigasi real-time, selaras dengan transformasi Logistik 4.0 di UU Pelayaran yang fleksibel untuk inovasi seperti kapal otonom, meski memerlukan update regulasi keselamatan (Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, 2023).

Teori integrasi multimoda dalam Hukum Pelayaran Pasal 50-55 memungkinkan satu izin untuk laut-jalan-rel, krusial bagi konsorsium KDMP Bawean yang mengintegrasikan pelabuhan desa dengan trayek PSO, tapi memerlukan harmonisasi dengan UU Lalu Lintas Jalan dan UU Perkeretaapian (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, 2008). Secara filosofis, Hukum Pelayaran bertumpu pada prinsip keadilan distributif untuk pemerataan akses logistik kepulauan, mengutamakan kepentingan umum atas swasta sesuai Pasal 33 UUD 1945, sehingga penguatan regulasi KDMP Merah Putih menjadi manifestasi teori negara hukum maritim yang inklusif (Puspitawati, 2019).

3.1.2 Teori Hukum Logistik dan Rantai Pasok (*Supply Chain Law)*

Teori Hukum Logistik dan Rantai Pasok (Supply Chain Law) merupakan cabang hukum modern yang mengatur pengelolaan aliran barang, jasa, dan informasi dari titik asal hingga konsumsi akhir melalui prinsip efisiensi,

transparansi, dan kepastian hukum, sebagaimana didefinisikan oleh Council of Supply Chain Management Professionals (CSCMP) sebagai bagian dari manajemen rantai pasok yang merencanakan, melaksanakan, dan mengendalikan aliran maju-balik barang secara efektif untuk memenuhi kebutuhan pelanggan (CSCMP, 2023). Hukum ini bersifat interdisipliner, mengintegrasikan hukum kontrak, transportasi, perdagangan internasional, dan lingkungan untuk menciptakan kerangka legal yang mendukung operasional multimoda seperti konsorsium KDMP Merah Putih Bawean (Mangan & Lalwani, 2021).

Secara konseptual, Hukum Logistik berakar pada teori sistem terintegrasi di mana setiap elemen rantai pasok seperti transportasi, pergudangan, kepabeanan, dan distribusi diatur oleh kontrak standar dan regulasi sektoral untuk meminimalkan risiko gangguan, sebagaimana dijelaskan Ghiani et al. (2021) bahwa logistik mencakup pengadaan bahan baku, produksi, distribusi akhir, dan aktivitas kunci seperti manajemen inventori yang memerlukan kepastian hukum kontraktual untuk menghindari sengketa (Ghiani et al., 2021). Di Indonesia, teori ini diadopsi melalui Perpres No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Logistik Nasional yang menekankan integrasi multimoda laut-jalan-rel untuk menurunkan biaya logistik nasional hingga 12-17%.

Teori efisiensi logistik dalam Supply Chain Law menurut World Bank Logistics Performance Index (LPI) 2023 mengukur kinerja negara melalui enam dimensi: kemampuan bea cukai, infrastruktur, pengiriman internasional, kualitas logistik, ketepatan waktu, dan pelacakan-pelabelan, di mana Indonesia peringkat 63/160 menunjukkan kebutuhan penguatan regulasi untuk konektivitas kepulauan seperti Bawean melalui PSO trayek perintis (World Bank, 2023). Prinsip ini selaras dengan United Nations ESCAP yang mendefinisikan logistik sebagai rangkaian fungsi transportasi, pergudangan, dan informasi untuk memfasilitasi perdagangan (UNESCAP, 2022).

Hukum Logistik bersifat hibrida publik-privat, di mana regulasi publik seperti UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan PP No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda mengatur izin usaha dan standar keselamatan, sementara hukum privat berbasis KUHD dan kontrak komersial mengatur tanggung jawab pengangkut dengan batas liabilitas (Lambert, 2014). Teori ini krusial bagi

konsorsium KDMP yang memerlukan sinkronisasi izin multimoda untuk trayek Gresik-Bawean tanpa birokrasi berlapis (ELA, 2008).

Teori integrasi rantai pasok menurut Mangan & Lalwani (2021) menekankan pengelolaan terpadu aliran fisik barang dan informasi dengan lima prinsip: tepat jumlah, kualitas, lokasi, waktu, dan biaya, yang memerlukan kerangka hukum kontrak pintar (smart contracts) dan blockchain untuk transparansi real-time, relevan bagi pengembangan logistik kapal KDMP untuk stabilisasi harga sembako (Mangan & Lalwani, 2021). Dalam perspektif internasional, Supply Chain Law dipengaruhi Konvensi Wina 1980 CISG untuk kontrak jual beli internasional dan Rotterdam Rules 2008 untuk angkutan multimoda, yang menggantikan Hague-Visby Rules dengan tanggung jawab pengangkut yang lebih luas termasuk periode pengiriman door-to-door, mendorong adopsi di Indonesia melalui revisi KUHD (Ghiani et al., 2021).

Teori sustainability dalam Hukum Logistik menurut UNESCAP mengintegrasikan green logistics melalui pengurangan emisi karbon, pengelolaan limbah kemasan, dan elektrifikasi armada, selaras dengan EU Green Deal yang mewajibkan due diligence rantai pasok untuk hak asasi manusia dan lingkungan, relevan bagi kapal KDMP Bawean yang wajib memenuhi ISM Code ramah lingkungan (UNESCAP, 2022). Hukum Logistik Indonesia bersumber Pasal 33 UUD 1945 yang mengendalikan cabang produksi penting oleh negara, sehingga logistik nasional diatur melalui National Logistics Ecosystem (NLE) yang mengintegrasikan BUMN seperti Pelni dan Bulog dengan swasta untuk PSO 39 trayek 2025, memerlukan harmonisasi sektoral untuk konsorsium Merah Putih (Kementerian Perhubungan, 2024).

Teori risiko supply chain menurut Lambert (2014) membedakan risiko eksternal (cuaca, pandemi) dan internal (gangguan pergudangan), dengan mitigasi melalui force majeure clause dan asuransi all-risk, krusial bagi trayek Bawean yang terganggu gelombang >2m seperti kasus KMP Gili Iyang (Lambert, 2014). Konsep 3PL/4PL dalam Hukum Logistik mengatur third-party logistics sebagai penyedia jasa terintegrasi dan fourth-party sebagai manajer rantai pasok, diatur PP No. 8/2011 Pasal 7 untuk izin multimoda, memungkinkan KDMP bermitra profesional tanpa kehilangan kontrol ekonomi kerakyatan (CSCMP, 2023).

Teori digitalisasi logistik (Logistics 4.0) menurut Ghiani et al. (2021) memanfaatkan IoT, AI, dan big data untuk predictive analytics, memerlukan regulasi data privacy seperti UU PDP 2022 dan cybersecurity untuk platform tracking KDMP, mendukung transformasi Jelajah Pelabuhan 2025 (Ghiani et al., 2021). Hukum kompetisi dalam rantai pasok mencegah kartel pricing melalui UU No. 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli, relevan bagi PSO yang mencegah overcapacity swasta di trayek perintis seperti Bawean untuk menjaga load factor optimal (KPPU, 2023).

Teori kontrak logistik menurut ELA (2008) menekankan standar INCOTERMS 2020 untuk pembagian risiko (EXW, FOB, CIF) dan kontrak forwarder dengan klausul demurrage/detention, esensial bagi pengadaan kapal KDMP melalui pinjaman Permenkeu No. 49/2025 (ELA, 2008). Perlindungan konsumen logistik diatur UU No. 8 Tahun 1999 dengan hak atas informasi tracking dan kompensasi keterlambatan, diperkuat OJK untuk pinjaman KDMP agar transparan bagi anggota desa (YLPK, 2022).

Teori circular economy dalam Supply Chain Law mempromosikan reverse logistics untuk daur ulang kemasan, diatur UU No. 18 Tahun 2023 tentang Daur Ulang, relevan bagi limbah operasional kapal KDMP untuk sustainability kepulauan (KLHK, 2024). Hukum kepabeanan logistik melalui UU No. 17 Tahun 2006 (diubah UU HPP) memfasilitasi clearance cepat melalui PEB e-AWB, mendukung ekspor-impor komoditas Bawean seperti perikanan melalui konsorsium Merah Putih (DJBC, 2025).

Teori resilience supply chain pasca-COVID menurut World Bank LPI menekankan diversifikasi rute dan stok buffer, krusial bagi Bawean dengan trayek tunggal yang terganggu cuaca, memerlukan regulasi cadangan PSO (World Bank, 2023). Integrasi hukum logistik multimoda Pasal 50-55 UU Pelayaran memungkinkan satu izin untuk laut-jalan, tapi belum sinkron dengan UU Jalan dan UU Penerbangan, memerlukan UU Logistik Nasional seperti direkomendasikan SCI untuk KDMP (SCI, 2025). Secara filosofis, Teori Hukum Logistik bertumpu keadilan distributif untuk pemerataan akses kepulauan, mengutamakan kepentingan umum melalui subsidi PSO dan koperasi sekunder, manifestasi Pasal 33 UUD 1945 dalam ekonomi kerakyatan maritim (Mangan & Lalwani, 2021).

3.1.3 Teori Kelembagaan (*Institutional Theory*)

Teori Kelembagaan (*Institutional Theory*) merupakan kerangka analisis sosial yang menjelaskan bagaimana institusi—sebagai seperangkat norma, aturan formal-informal, dan struktur sosial yang stabil—membentuk perilaku aktor individu dan organisasi melalui proses institutionalization, di mana pola perilaku berulang menjadi *taken-for-granted* dan mempengaruhi keputusan strategis, sebagaimana didefinisikan oleh Scott (2014) sebagai regulative (aturan hukum), normatif (nilai sosial), dan cognitive (pemahaman bersama) pillars yang menciptakan legitimacy bagi organisasi seperti konsorsium KDMP Merah Putih Bawean untuk operasi logistik kapal (Scott, 2014).

Secara historis, Teori Kelembagaan berasal dari ekonomi klasik Veblen (1899) yang membedakan institusi sebagai "habits of thought" yang menghambat inovasi rasional, berkembang menjadi Old Institutional Economics (OIE) oleh Commons (1934) yang menekankan working rules sebagai transaksi hukum untuk koordinasi kepentingan konfliktual dalam ekonomi kerakyatan, relevan bagi koperasi sekunder KDMP yang mengandalkan musyawarah desa sebagai norma pengikat (Veblen, 1899; Commons, 1934). New Institutional Economics (NIE) oleh Coase (1937) dan North (1990) memperkenalkan konsep t*ransaction cost economics* dimana institusi mengurangi biaya pencarian, tawar-menawar, dan penegakan kontrak melalui property rights yang jelas, seperti NIKop dan AD/ART notaris untuk KDMP Bawean yang meminimalkan risiko sengketa pengadaan kapal PSO trayek Gresik-Bawean (Coase, 1937; North, 1990).

Dalam perspektif sosiologi organisasi, DiMaggio & Powell (1983) mengembangkan isomorfisme tiga mekanisme, meliputi coercive (tekanan regulasi negara seperti Inpres 9/2025), mimetic (imitasi best practices PSO Kemenhub), dan normatif (profesionalisasi SDM logistik) yang menjelaskan homogenisasi organisasi seperti konsorsium Merah Putih mengadopsi standar ISM Code untuk legitimacy di mata TPID Gresik (DiMaggio & Powell, 1983). Teori institutional logics oleh Friedland & Alford (1991) menyatakan multiple logics (market, state, community) bersaing dalam organisasi hybrid seperti KDMP yang menyeimbangkan logic komunitas gotong royong dengan logic pasar PSO subsidi, memerlukan hybrid governance untuk pengembangan logistik kapal Bawean tanpa konflik internal antar desa (Friedland & Alford, 1991).

Institutional entrepreneurship oleh Battilana et al. (2009) menyoroti aktor change agent seperti penggagas KDMP yang memanfaatkan field-level opportunity untuk merevisi regulasi sektoral (UU Pelayaran vs UU Perkoperasian), menciptakan regulasi baru seperti Permenkop No. 1/2025 untuk pinjaman dana bergulir kapal (Battilana et al., 2009). Konsep institutional voids oleh Khanna & Palepu (1997) relevan bagi Indonesia di mana weak formal institutions seperti ketidaksinkronan PP Multimoda dengan UU Pelayaran menciptakan kekosongan yang diisi informal institutions seperti musyawarah KDMP Bawean untuk mitigasi risiko cuaca ekstrem trayek perintis (Khanna & Palepu, 1997).

Teori institutional work oleh Lawrence & Suddaby (2006) mengklasifikasikan praktik menciptakan, mempertahankan, dan mengganggu institusi, di mana KDMP melakukan creating work melalui AD/ART notaris untuk legitimasi PSO e-purchasing, maintaining work via audit rutin ISM Code, dan disrupting work terhadap birokrasi berlapis Permenhub (Lawrence & Suddaby, 2006). Dalam konteks Indonesia, Hendropuspito (1989) mendefinisikan kelembagaan sebagai pola kelakuan stabil dalam masyarakat tradisional-modern untuk efisiensi sosial, selaras dengan Koentjaraningrat (1997) yang menekankan pemantapan perilaku kolektif untuk tujuan bersama seperti stabilisasi sembako Bawean melalui konsorsium Merah Putih (Hendropuspito, 1989; Koentjaraningrat, 1997).

Uphoff (1986) mengartikan institusi sebagai complexes of norms and behavior yang bertahan lama untuk tujuan kolektif, krusial bagi KDMP sekunder yang mengikat koperasi primer multi-desa melalui norma gotong royong untuk pengadaan armada sesuai Permenkeu 49/2025 (Uphoff, 1986). Djogo et al. menyimpulkan kelembagaan sebagai tatanan hubungan anggota masyarakat dengan norma pengikat untuk pengendalian perilaku dan insentif kerjasama, manifestasi dalam Surat Edaran Menteri Koperasi No. 1/2025 yang mengatur rencana bisnis KDMP pelayaran (Djogo et al., 2020.).

Teori neo-institutionalism oleh March & Olsen (1989) membedakan logic of appropriateness (ikut norma) dari logic of consequences (hitung rasional), di mana KDMP Bawean lebih mengikuti norma komunitas musyawarah daripada kalkulasi profit murni untuk PSO subsidi (March & Olsen, 1989). Institutional distance oleh Kostova (1999) mengukur perbedaan regulatif-normatif-cognitive

antar negara atau daerah, menjelaskan tantangan KDMP nasional beradaptasi regulasi lokal Gresik seperti TPID koordinasi tanpa Perda logistik kepulauan (Kostova, 1999).

Konsep institutional complementarity oleh Hall & Soskice (2001) menyatakan institusi saling menguatkan jika koheren, sehingga harmonisasi UU Pelayaran-Permendesa 10/2025 menciptakan complementarity untuk pinjaman dana desa kapal KDMP (Hall & Soskice, 2001). Teori path dependence oleh David (1985) dan Arthur (1989) menjelaskan lock-in institusional dari keputusan historis, seperti ketergantungan trayek Gresik-Bawean pada operator swasta yang menghambat transisi ke konsorsium Merah Putih tanpa policy shock seperti Inpres 9/2025 (David, 1985; Arthur, 1989).

Meyer & Rowan (1977) dalam new institutionalism mengusulkan organizations adopt myths (struktur formal) untuk legitimacy meski tidak efisien secara teknis, seperti KDMP mengadopsi struktur PT operator untuk memenuhi Pasal 7 PP Multimoda sambil mempertahankan esensi koperasi (Meyer & Rowan, 1977). Teori regulasi institusional oleh Streeck & Thelen (2005) mengidentifikasi gradual change melalui layering (aturan baru di atas lama) dan drift (aturan lama tidak adaptif), relevan bagi evolusi regulasi KDMP dari UU Perkoperasian 1992 ke Permenkop 2025 (Streeck & Thelen, 2005).

Dalam konteks pengembangan, Ostrom (2009) mengembangkan institutional analysis and development (IAD) framework untuk commons governance, aplikatif bagi KDMP mengelola "commons" logistik kepulauan Bawean melalui polycentric governance desa-kabupaten-pusat (Ostrom, 2009). Aguilera & Jackson (2003) menganalisis comparative capitalism varieties of capitalism (VoC) di mana liberal market economies berbeda coordinated market economies, Indonesia sebagai hybrid memerlukan institusi koordinatif seperti konsorsium Merah Putih untuk logistik PSO (Aguilera & Jackson, 2003). Secara filosofis, Teori Kelembagaan bertumpu embeddedness oleh Granovetter (1985) yang menolak under-socialized (rasional atomistik) dan over-socialized (determinisme norma), menekankan relasi sosial dalam keputusan ekonomi KDMP Bawean untuk kedaulatan maritim kerakyatan (Granovetter, 1985).

3.1.4 Teori Kepastian Hukum (*Legal Certainty*)

Teori Kepastian Hukum (*Legal Certainty*) merupakan asas fundamental dalam negara hukum (*rechtsstaat*) yang menjamin hukum bersifat jelas, konsisten, dan dapat diprediksi sehingga warga negara dapat menyesuaikan perilaku dengan norma hukum tanpa ketakutan sewenang-wenangnya kekuasaan negara, sebagaimana didefinisikan oleh Gramedia Literasi (2024) bahwa kepastian hukum adalah perangkat hukum negara yang menjamin hak dan kewajiban warga dengan aturan yang jelas, tidak ambigu, dan tersedia publik untuk menghindari multitafsir seperti dalam pengoperasian kapal KDMP Bawean yang memerlukan sinkronisasi UU Pelayaran dengan Inpres 9/2025 (Gramedia Literasi, 2024).

Secara normatif, kepastian hukum berarti tatanan peraturan yang dirumuskan dan diundangkan secara pasti untuk mengatur secara logis tanpa kontradiksi norma, sebagaimana Utrecht menyatakan adanya peraturan umum yang memberi tahu individu perbuatan boleh-tidak boleh dilakukan serta keamanan dari kesewenang-wenangan pemerintah, relevan bagi konsorsium Merah Putih yang memerlukan kepastian perizinan multimoda agar tidak terhambat birokrasi berlapis Peraturan Pemerintah No. 8/2011 (Utrecht, 2020.; Gramedia Literasi, 2024).

Fence M. Wantu mendefinisikan kepastian hukum sebagai hukum yang jelas sebagai standar pedoman sehingga yang tunduk padanya dapat bertindak sesuai, di mana hukum tanpa kepastian kehilangan makna normatifnya, krusial bagi KDMP Bawean yang bergantung trayek PSO untuk stabilisasi sembako tanpa ketidakpastian sertifikasi laik laut Permenhub 152/2016 (Wantu, 2020.). Van Apeldoorn menjelaskan kepastian hukum sebagai jaminan penegakan hukum di mana yang berhak mendapat haknya dan keputusan dapat dieksekusi, melindungi dari kesewenang-wenangan dengan harapan sah individu, seperti ekspektasi KDMP atas pinjaman dana desa Permenkeu 49/2025 tanpa risiko kolektibilitas macet akibat regulasi ambigu (Van Apeldoorn, 2020.).

Gustav Radbruch dalam konsepnya menyatakan hukum positif harus dipatuhi meski dianggap tidak adil sebagai syarat kepastian, di mana hukum aman (kode etik ditegakkan) dan adil (didukung tatanan tepat), sehingga kepastian hukum memerlukan aturan jelas-konsisten-mudah diakses diterapkan otoritas secara konsisten untuk supremasi hukum (Radbruch, 2020.). Lon Fuller dalam *The*

Morality of Law menguraikan delapan prinsip kepastian hukum: generalitas, publisitas, prospektivitas, kejelasan, konsistensi, tidak mustahil dipatuhi, stabilitas, dan keselarasan penguasa-pelaksana, dimana hukum menyesatkan jika multitafsir seperti ketidaksinkronan Undang-Undang Pelayaran Pasal 50-55 dengan Peraturan Pemerintah Multimoda bagi konsorsium logistik Bawean (Fuller, 1964).

Nusrhasan Ismail menekankan kepastian hukum memerlukan pengaturan undang-undang resmi berwibawa untuk fungsi normatif wajib dipenuhi, sehingga dimensi hukumnya menjamin kepastian sebagai aturan mengikat masyarakat, esensial bagi AD/ART notaris KDMP sekunder untuk legitimasi PSO *e-purchasing* (Ismail, 2020.). Wikipedia Indonesia mendefinisikan kepastian hukum sebagai asas hukum jelas bagi subjeknya agar menyesuaikan perbuatan dan negara tidak sewenang-wenang, mencakup hukum-putusan publik, jelas tidak ambigu, mengikat, batas retrospektif, lindungi harapan sah, bagian *rule of law* modern (Wikipedia, 2022).

Dalam sistem hukum perdata dan *common law*, kepastian hukum adalah unsur utama rechtsstaat, dimana hukum tersedia umum, jelas, mengikat, dan lindungi kepentingan sah, seperti kebutuhan KDMP Bawean atas harmonisasi regulasi sektoral untuk partisipasi trayek perintis tanpa intervensi darurat KRI (Gramedia Literasi, 2024). Assyidah (dalam e-journal An-Nadwah) menyatakan kepastian hukum sebagai kejelasan norma agar tidak multitafsir, konsistensi antara peraturan, aksesibilitas, dan penegakan tegas, sehingga standar perundang-undangan harus koheren tanpa bertentangan untuk tata kelola logistik kapal konsorsium (Assyidah, 2020.).

Repository Unpas menegaskan kepastian hukum normatif adalah rumusan-undangan pasti karena logis mengatur tanpa keraguan, hakikat hukum pasti-adil, bukan sosiologis tapi pedoman tindakan seperti mekanisme NIKop Permenkop 1/2025 bagi KDMP (Repository Unpas, 2020.). Teori kepastian hukum Radbruch formula menyeimbangkan kepastian-keadilan-kemanfaatan, di mana kepastian dominan jika hukum positif tidak ekstrem tidak adil, sehingga hukum ekstrem tidak berlaku, relevan bagi revisi regulasi KDMP jika bertentangan Pasal 33 UUD 1945 (Radbruch, 2020.).

Fuller's inner morality of law menambahkan prospektivitas (tidak retroaktif) untuk melindungi harapan sah, generalitas menghindari ad hoc, dan stabilitas jangka waktu wajar, krusial bagi investor KDMP Bawean yang ekspektasi subsidi PSO stabil tanpa perubahan mendadak (Fuller, 1964). Jimly Asshiddiqie menekankan kepastian hukum sebagai trinitas rechtszekerheid: kejelasan norma, kepastian yudisial (putusan konsisten), dan kepastian administratif (penegakan tegas), sehingga tiga pilar saling menguatkan untuk negara hukum substantif Indonesia (Asshiddiqie, 2006).

Kepastian hukum material (isi norma adil) vs formal (bentuk jelas), menurut Manan (2005) material lebih utama tapi formal prasyarat, seperti regulasi KDMP harus jelas formal (NIKop) dan adil material (gotong royong) untuk penguatan logistik kepulauan (Manan, 2005). Teori kepastian hukum Hayek menekankan spontan order hukum umum abstrak bukan perencanaan pusat, lindungi ekspektasi individu dari intervensi negara, relevan bagi swasta mitra KDMP agar tidak terhambat regulasi sektoral ambigu (Hayek, 1973).

Raz (1979) dalam *Authority of Law* menyatakan kepastian sebagai salah satu kriteria hukum baik: open texture terbatas, stabilitas, publisitas, jelas, generalitas, agar hukum guide conduct bukan *post-facto*, esensial perizinan kapal KDMP laik laut (Raz, 1979). Dworkin (1986) membedakan rules (kepastian kaku) vs principles (fleksibel), di mana kepastian rules diperlukan operasional seperti ISM Code Permenhub 45/2012, sementara principles adil seperti pemerataan logistik kepulauan Bawean (Dworkin, 1986).

Kelsen pure *theory of law* melihat kepastian sebagai hierarki norma dari grundnorm UUD 1945 ke peraturan turunan, dimana invalidasi norma rendah jika bertentangan atasnya, dasar harmonisasi UU Pelayaran dengan Inpres KDMP (Kelsen, 1967). Secara filosofis, kepastian hukum bertumpu *Rechtsgefühl* (rasa keadilan) Savigny yang norma tumbuh organik dari masyarakat, selaras musyawarah desa KDMP Merah Putih sebagai norma hidup untuk pengembangan logistik kapal berkelanjutan (Savigny, 1831).

3.1.5 Teori Kebijakan Publik dalam Pengelolaan Transportasi Laut

Teori Kebijakan Publik dalam Pengelolaan Transportasi Laut merupakan aplikasi spesifik dari multiple streams framework oleh John Kingdon (1984) yang menjelaskan bagaimana *agenda setting*, *policy formulation*, dan *policy window*

bersatu untuk menghasilkan kebijakan seperti Tol Laut Indonesia yang mengintegrasikan transportasi laut untuk konektivitas timur, di mana problem stream (biaya logistik tinggi 24%) bertemu policy stream (proposal PSO subsidi) dan p*olitics stream* (prioritas Prabowo era) membuka *window* untuk Perpres 106/2015 yang ditugaskan PELNI (Kingdon, 1984; Mashuda, 2020.).

Model stages heuristic oleh Harold Lasswell (1956) memetakan siklus kebijakan transportasi laut Indonesia melalui *intelligence* (identifikasi masalah disparitas kepulauan), promotion (advokasi Kemenhub), *prescription* (formulasi Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran), *invocation* (implementasi PSO 39 trayek 2025), dan *appraisal* (*evaluasi load factor*), relevan bagi trayek Gresik-Bawean yang memerlukan tahap appraisal berkala untuk mitigasi cuaca ekstrem (Lasswell, 1956; Tegar, 2020). Teori *top-down implementation* oleh Van Meter & Van Horn (1975) menekankan standar jelas, sumber daya memadai, dan komunikasi efektif dalam eksekusi kebijakan, seperti Undang-Undang Pelayaran yang mendefinisikan standar keselamatan ISM Code tapi implementasi lemah di daerah 3T seperti Bawean akibat minim koordinasi TPID Gresik-Kemenhub (Van Meter & Van Horn, 1975; Akhyary, 2019).

Bottom-up implementation oleh Lipsky (1980) pada *street-level bureaucrats* menyoroti diskresi petugas pelabuhan lokal dalam PSO trayek perintis, di mana operator kapal seperti KDMP Bawean bernegosiasi fleksibilitas jadwal cuaca dengan Dishub kabupaten, menciptakan *policy adaptation* meski bertentangan regulasi pusat Permenhub 152/2016 (Lipsky, 1980; Naufal, 2024). Teori *hybrid top-down bottom-up* oleh Matland (1995) mengklasifikasikan *ambiguity-conflict grid* untuk transportasi laut, di mana PSO memiliki *low ambiguity-high conflict* (subsidi jelas tapi swasta BUMN bersaing), memerlukan *administrative reform* seperti digitalisasi *e-purchasing* PSO 2025 untuk resolusi (Matland, 1995; Minangkabau, 2021).

Reinvention government oleh Osborne & Gaebler (1992) diterapkan dalam Tol Laut melalui *entrepreneurial government* yang berperan market-like seperti PELNI sebagai operator PSO dengan kompetisi swasta, selaras Perpres 70/2017 yang membuka partisipasi swasta untuk efisiensi load factor 70% trayek timur (Osborne & Gaebler, 1992; Mashuda, 2020.). *Rational policy analysis* oleh Dunn (2018) menggunakan *cost-benefit analysis* untuk trayek PSO, di mana Kemenhub

menghitung ROI subsidi Rp 2,5 triliun/tahun terhadap pengurangan disparitas harga sembako 15% di Maluku-Papua, metodologi yang dapat diadopsi KDMP Bawean untuk proposal pinjaman dana desa (Dunn, 2018; Sulala, 2023).

Incrementalism oleh Lindblom (1959) menjelaskan *muddling through* dalam revisi regulasi pelayaran, seperti evolusi Undang-Undang Pelayaran 2008 dari Algemene Scheepvaartwet 1926 melalui perubahan bertahap bukan big bang, menghasilkan PSO bertahap dari 19 ke 39 trayek (Lindblom, 1959; Asmawi, 2018). *Garbage can model* oleh Cohen, March & Olsen (1972) menggambarkan pengambilan keputusan transportasi laut sebagai *organized anarchy* dimana masalah (gelombang Bawean), solusi (KRI darurat), peserta (TPID), dan *choice opportunities* (*post-insiden* Gili Iyang) bertemu acak untuk Inpres percepatan KDMP pelayaran (Cohen et al., 1972; Tegar, 2020).

Advocacy Coalition Framework (ACF) oleh Sabatier & Jenkins-Smith (1993) mengidentifikasi *belief systems* aktor transportasi laut: *pro-market* (SCI minta Undang-Undang Logistik), *pro-state* (Kemenhub PSO), dan *pro-community* (KDMP gotong royong), dengan *policy learning* melalui forum seperti Jelajah Pelabuhan 2025 untuk harmonisasi (Sabatier & Jenkins-Smith, 1993; SCI, 2025). *Principal-Agent Theory* oleh Moe (1984) menjelaskan hubungan Kemenhub (*principal*) dengan operator PSO (agent) seperti PELNI/KDMP, di mana *asymmetric information* memerlukan monitoring kontrak performa dan insentif sanksi untuk *load factor* optimal trayek Bawean (Moe, 1984; Akhyary, 2019).

Policy network theory oleh Rhodes (1997) memetakan aktor transportasi laut Indonesia: *core network* (Kemenhub-Bappenas), *issue network* (provinsi kabupaten seperti Gresik), dan *epistemic community* (akademisi logistik), dengan *resource dependency* membentuk PSO melalui negosiasi lintas lembaga (Rhodes, 1997; Naufal, 2024). *Multiple equilibria* dalam *game theory* kebijakan publik oleh Dixit & Nalebuff (1991) menganalisis koordinasi PSO di mana operator swasta ragu investasi trayek perintis tanpa jaminan subsidi stabil, memerlukan focal point seperti Perpres Tol Laut untuk equilibrium kooperatif KDMP-swasta (Dixit & Nalebuff, 1991; Sulala, 2023).

Nudge theory oleh Thaler & Sunstein (2008) diterapkan dalam behavioral *public policy* transportasi laut melalui default option PSO trayek tetap dan *social proof best practices* PELNI untuk dorong partisipasi KDMP tanpa paksaan regulasi

(Thaler & Sunstein, 2008; Minangkabau, 2021). *Policy feedback theory* oleh Pierson (1993) menjelaskan *lock-in institusional* PSO sejak 2015 menciptakan *feedback loop*: performa baik tingkatkan dukungan politik, performa buruk (*low load factor*) picu reformasi seperti Perpres 70/2017 integrasi multimoda (Pierson, 1993; Mashuda, 2020.). Secara filosofis, teori *deliberative democracy* Habermas (1996) mendorong *public deliberation* dalam formulasi kebijakan pelayaran melalui musrenbang transportasi desa Bawean untuk masukan KDMP, menghasilkan *legitimacy policy* yang inklusif (Habermas, 1996; Tegar, 2020).

Teori *polycentric governance* Ostrom (2010) relevan bagi pengelolaan transportasi laut kepulauan dengan *multiple centers*: pusat (Kemenhub), provinsi (Dishub Jatim), kabupaten (Gresik TPID), dan desa (KDMP), saling monitor untuk resiliensi cuaca ekstrem (Ostrom, 2010; Asmawi, 2018). *Evidence-based policymaking* menurut Head (2008) menekankan data-driven PSO seperti *load factor analytics* dan *predictive weather modeling* untuk trayek Bawean, mengintegrasikan big data Jelajah Pelabuhan 2025 (Head, 2008; SCI, 2025).

Teori *policy diffusion* Rose (1993) menjelaskan *lesson-drawing* antar negara: Indonesia adopsi Singapore *maritime single window* untuk digitalisasi perizinan KDMP, mengurangi birokrasi 30 hari menjadi real-time (Rose, 1993; Akhyary, 2019). Secara komprehensif, teori kebijakan publik transportasi laut bertumpu pada *adaptive governance* Pahl-Wostl (2007) untuk sistem kompleks seperti iklim cuaca Bawean, memerlukan *learning loops* dan *flexibility* dalam PSO untuk konsorsium Merah Putih (Pahl-Wostl, 2007; Naufal, 2024).

3.1.6 Konsep Kerjasama Konsorsium dalam Sistem Logistik

Konsep kerjasama konsorsium dalam sistem logistik merupakan strategi kolaborasi antar beberapa perusahaan atau entitas untuk menggabungkan sumber daya dan kapabilitas dalam rangka meningkatkan efisiensi operasional dan daya saing pasar. Dalam era globalisasi dan digitalisasi yang semakin berkembang, konsorsium menjadi solusi efektif mengatasi tantangan kompleks dan dinamis di industri logistik dengan mengoptimalkan operasi serta meningkatkan kualitas layanan kepada pelanggan (Access Logistik, 2024). Bentuk-bentuk kolaborasi ini meliputi kerjasama strategis, aliansi logistik, joint ventures, dan kemitraan operasional yang difokuskan pada berbagi infrastruktur, armada, dan teknologi.

Kerjasama strategis dalam konsorsium logistik melibatkan perjanjian formal jangka panjang antara dua atau lebih perusahaan yang sepakat bekerjasama untuk mencapai tujuan bisnis bersama. Misalnya, sebuah perusahaan logistik nasional dapat bermitra dengan perusahaan regional untuk memperluas jaringan distribusi tanpa perlu investasi besar-besaran pada infrastruktur baru, sehingga memungkinkan mereka menjangkau wilayah yang lebih luas dan memenuhi kebutuhan pelanggan secara lebih optimal (Access Logistik, 2024). Di Indonesia, bentuk ini juga diterapkan oleh konsorsium seperti KDMP Merah Putih yang mengintegrasikan koperasi desa untuk mengelola armada kapal secara kolektif.

Aliansi dan konsorsium logistik adalah bentuk kolaborasi dimana beberapa perusahaan membentuk kelompok guna menawarkan layanan logistik yang lebih komprehensif bagi pelanggan mereka dengan berbagi informasi, sumber daya, serta teknologi, sehingga mampu meningkatkan efisiensi operasional secara signifikan (Access Logistik, 2024). Contohnya adalah aliansi antara beberapa pelayaran yang berbagi rute pelayaran dan kapal untuk mengurangi biaya dan meningkatkan frekuensi pengiriman, sebuah model yang dapat menjadi acuan bagi pengembangan kapal logistik konsorsium Merah Putih Bawean.

Joint venture merupakan bentuk kolaborasi yang lebih formal, di mana dua atau lebih perusahaan mendirikan entitas baru untuk mengelola operasi logistik tertentu. Misalnya, perusahaan logistik dari dua wilayah atau negara dapat membentuk joint venture untuk mengelola rute pengiriman internasional atau domestik dengan menggabungkan keahlian dan sumber daya mereka guna memperluas jangkauan serta meningkatkan efisiensi layanan (Access Logistik, 2024). Skema ini dapat diadaptasi dalam kerangka bisnis KDMP Bawean, yang memerlukan sinergi antar berbagai entitas lokal dan nasional dalam mengelola armada kapal.

Manfaat utama dari kerjasama konsorsium dalam sistem logistik adalah pengurangan biaya operasional melalui pemanfaatan bersama sumber daya seperti kendaraan pengangkut, gudang, dan peralatan logistik lainnya. Dengan berbagi fasilitas fisik dan keahlian, perusahaan logistik dapat mengurangi biaya sewa, pemeliharaan, serta investasi teknologi baru, yang secara langsung berkontribusi pada efisiensi ekonomi konsorsium (Access Logistik, 2024). Di

konteks Bawean, efisiensi ini sangat penting mengingat tantangan geografis dan cuaca yang memperumit pengiriman barang.

Peningkatan efisiensi operasional juga menjadi dampak signifikan dari konsorsium logistik, di mana kolaborasi memungkinkan optimasi rute, pengurangan waktu pengiriman, dan peningkatan respons terhadap perubahan permintaan pasar secara real-time dengan berbagi data secara digital antar anggota konsorsium (Access Logistik, 2024). Konsorsium Merah Putih dapat memanfaatkan teknologi informasi terkini untuk mengelola armada kapal logistik secara terintegrasi demi meningkatkan pelayanan ke masyarakat Bawean.

Akses ke pasar baru menjadi peluang lain yang terbuka melalui kerjasama ini. Sebuah perusahaan logistik lokal, misalnya, dapat bermitra dengan perusahaan pelayaran besar dan nasional untuk memperluas cakupan layanan, membuka jalur distribusi baru, dan meningkatkan akses produk lokal ke pasar yang lebih luas (Access Logistik, 2024). Bagi konsorsium KDMP, hal ini membawa manfaat signifikan dalam mendukung perekonomian desa dan menyambungkan Bawean dengan pasar regional maupun nasional.

Kepercayaan dan transparansi adalah fondasi penting dalam kerjasama konsorsium, dimana perjanjian kemitraan yang jelas dan komunikasi efektif antar pemangku kepentingan menjadi kunci keberhasilan. Dalam konteks pengelolaan logistik kapal, hal ini termasuk kejelasan pembagian tugas, tanggung jawab, serta transparansi finansial untuk menghindari konflik di kemudian hari (Namaslogistic, 2024). Konsorsium Merah Putih perlu menerapkan mekanisme pengelolaan dan pelaporan yang berstandar tinggi agar semua pihak mendapat manfaat adil. Kerjasama konsorsium juga merespon kebutuhan adaptasi terhadap dinamika pasar dan teknologi baru, di mana anggota konsorsium harus komitmen untuk berbagi informasi dan berkolaborasi dalam pengembangan inovasi logistik digital serta sistem manajemen rantai pasok yang lebih efisien dan transparan (Access Logistik, 2024). Digitalisasi ini sesuai dengan tren global yang mengarah pada otomasi rantai pasok dan integrasi data secara *real-time*.

Penerapan konsep konsorsium dalam pengelolaan logistik kapal juga memudahkan pembagian risiko investasi, mengingat pengadaan dan operasional armada kapal memerlukan biaya besar dan ketahanan terhadap risiko alam seperti gelombang dan cuaca ekstrim. Konsorsium memungkinkan pembagian

risiko finansial dan operasional di antara anggota, termasuk koperasi desa dan mitra swasta (LogistikNews.id, 2022). Lebih jauh, pola kerja sama ini meningkatkan kemampuan tawar anggota konsorsium kepada pemasok dan pelanggan, sehingga mereka bisa memperoleh harga yang kompetitif dan layanan yang lebih baik. Kekuatan kolektif ini mengurangi ketergantungan terhadap satu pemasok atau pelanggan dan memperkuat posisi tawar pasar (Access Logistik, 2024).

Dampak sosial-ekonomi dari konsorsium logistik sangat luas, termasuk pemberdayaan ekonomi lokal, peningkatan kesempatan kerja, serta pemerataan distribusi barang dan jasa. Kolaborasi ini mendukung pembangunan berkelanjutan di pulau-pulau terpencil seperti Bawean, yang selama ini mengalami kesulitan akses logistik (Access Logistik, 2024). Konsorsium juga memungkinkan penerapan standar dan prosedur operasional bersama untuk memenuhi regulasi nasional dan internasional, termasuk pengelolaan keamanan, keselamatan, dan perlindungan lingkungan dalam pengoperasian kapal logistik sesuai standar ISM Code dan regulasi Permenhub (PT Airin & PBM DLN, 2022).

Dalam konteks Indonesia, konsorsium menjadi instrumen adaptif terhadap kebijakan pemerintah yang mendorong subsidi trayek tol laut dan pelayaran perintis, baik melalui PSO Kemenhub maupun akses dana bergulir kementerian koperasi, sehingga meningkatkan sinergi antara pemerintah, koperasi, dan pelaku usaha swasta (Access Logistik, 2024). Kolaborasi ini menjadi kunci untuk menghadapi tantangan logistik nasional yang meliputi tingginya biaya transportasi, infrastruktur yang belum merata, dan regulasi yang kompleks dengan melibatkan semua pemangku kepentingan dalam pengembangan sistem yang inklusif dan efisien (Access Logistik, 2024). Akhirnya, keberhasilan kerjasama konsorsium dalam sistem logistik sangat tergantung pada komitmen jangka panjang anggota, mekanisme kontrol internal yang efektif, serta dukungan regulasi yang memadai dari pemerintah pusat dan daerah, semua faktor ini harus menjadi fokus perencanaan dan pengembangan konsorsium Merah Putih Bawean (Access Logistik, 2024).

3.1.7 Konsep Efisiensi dan Konektivitas Wilayah

Konsep Efisiensi dan Konektivitas Wilayah merupakan dua pilar utama dalam pengembangan sistem transportasi laut Indonesia yang saling terkait, di

mana efisiensi mengacu pada optimalisasi biaya, waktu, dan sumber daya operasional seperti proses bongkar muat barang serta manajemen armada, sementara konektivitas wilayah menekankan integrasi infrastruktur pelabuhan dengan pusat industri dan daerah terpencil untuk mengurangi disparitas ekonomi antar pulau, sebagaimana dijelaskan dalam studi kasus transportasi laut yang menunjukkan bahwa digitalisasi layanan pelabuhan dapat meningkatkan kinerja sektor secara signifikan (Jurnal Poltek PelSumbar, 2024). Konsep ini krusial bagi kepulauan seperti Bawean yang bergantung pada trayek PSO untuk stabilisasi logistik sembako.

Efisiensi transportasi laut dicapai melalui pengoptimalan proses bongkar muat dengan teknologi Internet of Things (IoT) dan sistem manajemen pintar yang mempercepat pergerakan barang, sehingga mengurangi waktu tunggu kapal dan biaya demurrage yang sering menjadi beban operator seperti konsorsium KDMP Merah Putih, di mana pelabuhan yang terintegrasi dengan gudang logistik dekat pusat manufaktur dapat menurunkan biaya logistik nasional hingga 12-17% sesuai target Cetak Biru Logistik Nasional (Insight Samudera, 2025). Integrasi infrastruktur jalan dan rel ke pelabuhan menjadi prasyarat untuk rantai pasok yang mulus.

Konektivitas wilayah dalam konteks maritim menekankan penghubung daerah terdepan, terluar, dan tertinggal (3T) melalui pelayaran perintis PSO yang dikelola Kemenhub, di mana efisiensi diukur dari load factor kapal optimal dan frekuensi jadwal tetap untuk menjangkau pulau-pulau kecil seperti Bawean, dengan tantangan utama berupa infrastruktur pelabuhan yang belum merata menyebabkan ketergantungan pada intervensi darurat seperti KRI Surabaya 591 (Kemenhub RI, 2020). Konektivitas ini mendukung pemerataan ekonomi melalui akses barang esensial. Pengintegrasian green logistics dalam transportasi laut menjadi strategi efisiensi modern yang menggabungkan pengurangan emisi karbon dengan optimalisasi rute pelayaran berbasis GPS dan IoT, sehingga tidak hanya menekan biaya bahan bakar tetapi juga mempercepat distribusi produk maritim sambil memenuhi standar ISM Code untuk kapal KDMP, dengan studi empiris di Asia Tenggara menunjukkan peningkatan efisiensi rantai pasok hingga 18% (Jurnal Poltek Pelni, 2020.). Prinsip ini selaras dengan target Net Zero Emission 2060.

Integrasi data maritim melalui platform tunggal seperti Indonesia National Single Window menjadi solusi konektivitas yang memudahkan perencanaan rute efisien berdasarkan data real-time permintaan pasar dan cuaca, sehingga operator trayek Gresik-Bawean dapat menghindari gangguan gelombang tinggi yang sering memaksa pasar murah TPID, dengan ahli transportasi menegaskan bahwa data lengkap mempercepat industri maritim Indonesia sebagai poros dunia (ITS News, 2024). Digitalisasi ini mengurangi birokrasi perizinan. Efisiensi operasional transportasi laut dipengaruhi faktor biaya, waktu, kapasitas, dan dampak lingkungan, di mana moda laut unggul dalam skala ekonomi untuk muatan besar dengan biaya per unit rendah dibandingkan udara atau darat, tetapi memerlukan rute optimal dan teknologi ramah lingkungan untuk mengatasi hambatan seperti pelabuhan kurang modern di wilayah timur (Jurnal Peneliti, 2024). Modernisasi infrastruktur pelabuhan mempercepat bongkar muat dan mengurangi biaya tambahan.

Peningkatan kualitas SDM pelabuhan melalui pelatihan digital dan manajemen armada berbasis energi terbarukan menjadi kunci efisiensi, di mana Vessel Traffic Services (VTS) dan pemantauan real-time meminimalkan risiko kecelakaan serta mendukung konektivitas multimoda laut-jalan-rel untuk trayek PSO 39 rute 2025, termasuk Bawean yang rentan cuaca ekstrem (Jurnal Poltek PelSumbar, 2024). SDM kompeten memastikan kepatuhan regulasi Permenhub. Konektivitas wilayah tercapai melalui pembangunan pelabuhan dekat zona industri untuk mengurangi jarak transportasi darat, sehingga meningkatkan efisiensi rantai pasok secara keseluruhan dengan fokus pada hinterland connectivity yang menghubungkan pelabuhan dengan manufaktur dan distribusi, sebuah model yang direkomendasikan untuk menurunkan biaya logistik Indonesia dari 24% menjadi kompetitif global (Insight Samudera, 2025).

Lokasi strategis pelabuhan Gresik mendukung ini. Teknologi komunikasi canggih seperti 5G dan kapal otonom merevolusi efisiensi transportasi laut dengan komunikasi kapal-pelabuhan real-time, menghasilkan logistik lebih lancar dan mengurangi biaya signifikan, relevan bagi konsorsium KDMP yang dapat mengadopsi autonomous navigation untuk trayek perintis aman dari gelombang tinggi (Jurnal Lemhannas, 2020.). Inovasi ini memperkuat konektivitas nasional. Analisis SWOT green logistics menunjukkan kekuatan dalam efisiensi energi dan

peluang digitalisasi, tetapi ancaman iklim memerlukan strategi adaptif seperti manajemen armada rendah emisi dan pelacakan kargo transparan, yang mendukung konektivitas wilayah 3T melalui distribusi berkelanjutan (Jurnal Poltek Pelni, 2020.).

Integrasi ini menekan emisi CO_2 hingga 12% per tahun. Masalah transportasi laut seperti infrastruktur tidak merata dan sistem logistik kurang efisien diatasi melalui konektivitas terintegrasi yang memanfaatkan keunggulan skala laut untuk pengiriman komoditas bulk, dengan rekomendasi perbaikan pelabuhan dan manajemen logistik efektif untuk mengurangi waktu tunggu kapal di Bawean (Kontainer Indonesia, 2025). Hambatan ini sering menyebabkan disparitas harga sembako. Efisiensi moda laut dalam rantai pasok komoditas pertanian dan perikanan bergantung pada optimalisasi jaringan distribusi, di mana konektivitas wilayah melalui hub pelabuhan utama seperti Gresik memfasilitasi aliran barang ke pasar nasional, dengan studi menunjukkan pengurangan biaya operasional signifikan melalui rute pintar (Research E-Siber, 2020.). Model ini aplikatif bagi KDMP Merah Putih. Pembangunan konektivitas memerlukan investasi infrastruktur dan teknologi untuk mendukung aksesibilitas, keselamatan, dan keamanan pelayaran, sebagaimana kebijakan Kemenhub yang menargetkan peningkatan PSO untuk daerah 3T, sehingga efisiensi tidak hanya operasional tapi juga sosial-ekonomi melalui pemerataan akses logistik (Kemenhub RI, 2020). Trayek Bawean menjadi prioritas.

Secara komprehensif, konsep ini bertumpu pada triangulasi analisis yang mengintegrasikan efisiensi teknis dengan konektivitas strategis untuk resiliensi rantai pasok maritim, di mana tantangan seperti cuaca ekstrem diatasi melalui predictive analytics dan green port strategy (Jurnal Poltek PelSumbar, 2024). Implementasi di Indonesia memerlukan harmonisasi regulasi sektoral. Akhirnya, efisiensi dan konektivitas wilayah menjadi fondasi kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan, di mana konsorsium seperti KDMP Bawean dapat berkontribusi melalui partisipasi PSO dengan dukungan dana desa Permenkeu 49/2025, menciptakan ekosistem logistik inklusif yang mengurangi ketergantungan impor dan meningkatkan daya saing wilayah (Insight Samudera, 2025).

3.2 Tinjauan Regulasi dan Kebijakan

3.2.1 Undang-Undang Koperasi

Tinjauan regulasi dan kebijakan pada Undang-Undang Koperasi terbaru di Indonesia masih berpijak pada Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian yang mengatur asas kekeluargaan, kebersamaan, dan demokrasi ekonomi kerakyatan, di mana koperasi didefinisikan sebagai badan usaha yang dimiliki, dikelola, dan diawasi oleh anggotanya berdasarkan Pancasila dan UUD 1945 untuk memenuhi kebutuhan bersama, dengan draft RUU Perkoperasian yang sedang dibahas memperkuat ketentuan ini melalui Pasal 2-4 yang menekankan tujuan usaha sesuai kebutuhan anggota dan jenis koperasi (BPHN, 2020.; Permenkop No. 3 Tahun 2025).

Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 menjadi pendorong utama kebijakan koperasi terbaru dengan memerintahkan percepatan pembentukan 80.000 Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (KDMP) secara terkoordinasi antar kementerian dan pemerintah daerah, di mana Menteri Koperasi ditugaskan menyusun business model, inventarisasi koperasi existing, serta fasilitasi pendampingan SDM untuk penguatan kapabilitas kelembagaan dan usaha, relevan bagi konsorsium KDMP Bawean dalam pengoperasian kapal logistik PSO (Setneg RI, 2025).

Permenkop Nomor 1 Tahun 2025 mengatur penyaluran pinjaman atau pembiayaan dana bergulir hingga Rp5 miliar per koperasi percontohan (*mock up*) KDMP dengan kriteria unit usaha wajib meliputi kantor, sembako, simpan pinjam, obat murah, klinik desa, gudang *cold storage*, dan sarana logistik, termasuk persyaratan legalitas seperti Nomor Induk Koperasi (NIKop), rekening bank, NPWP, NIB, dan rencana bisnis yang dievaluasi berdasarkan proyeksi arus kas (Kutablang-Tim, 2025).

Permendagri Nomor 13 Tahun 2025 mewajibkan bupati/wali kota mendukung pendanaan KDMP Merah Putih melalui persetujuan kepala desa dan alokasi APBD/DAU, menciptakan sinergi vertikal pusat-daerah untuk pembentukan koperasi sekunder multi-desa seperti model Bawean yang mengintegrasikan logistik pelayaran dengan unit usaha primer, selaras dengan Inpres 9/2025 untuk optimalisasi ekonomi kerakyatan (Dinkopukm NTT, 2025). Permenkum Nomor 13 Tahun 2025 mengatur pembagian badan hukum koperasi

untuk memisahkan unit usaha menjadi entitas baru, memfasilitasi restrukturisasi KDMP sekunder yang memerlukan pemisahan portofolio pelayaran dari simpan pinjam demi kepatuhan regulasi sektoral seperti UU Pelayaran, dengan prosedur pengesahan AD/ART notaris untuk legitimasi PSO trayek perintis (Peraturan BPK, 2025).

Permenkeu Nomor 49 Tahun 2025 memungkinkan penggunaan dana desa/DAU untuk pinjaman KDMP dengan jaminan bupati dan skema restrukturisasi pengembalian, di mana pengurus bertanggung jawab atas kebenaran dokumen legalitas dan rencana bisnis, mendukung pengadaan kapal logistik Bawean tanpa risiko kolektibilitas macet akibat cuaca ekstrem (Kemenkeu RI, 2025). Permendesa Nomor 10 Tahun 2025 menetapkan mekanisme persetujuan kepala desa untuk pembiayaan KDMP, termasuk musyawarah desa sebagai prasyarat NIKop dan AD/ART, memastikan partisipasi gotong royong dalam konsorsium sekunder pelayaran yang menghubungkan trayek Gresik-Bawean dengan pasar murah TPID (Kemendesa, 2025).

Surat Edaran Menteri Koperasi Nomor 1 Tahun 2025 meluncurkan KDMP secara nasional per 12 Juli 2025 bertepatan Hari Koperasi Nasional, dengan inventarisasi koperasi existing dan pembentukan jaringan usaha berbasis digital untuk unit logistik, memperkuat koordinasi antar-koperasi primer melalui koperasi sekunder kabupaten/kota (Kopdesa, 2025). Draft RUU Perkoperasian memperbarui ketentuan keanggotaan minimal dengan tenggat 3 bulan pasca-pendirian, serta hak/kewajiban pengurus-pengawas yang dicantumkan dalam AD/ART, memfasilitasi hybrid governance KDMP Bawean antara koperasi murni dan mitra PT operator untuk memenuhi Pasal 7 PP No. 8 Tahun 2011 tentang Multimoda (BPHN, 2020.).

Kebijakan terbaru menekankan koperasi sekunder sebagai wadah kolaborasi KDMP multi-desa untuk unit usaha pelayaran, dengan Permenkop No. 3 Tahun 2025 mereferensikan Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian untuk tata cara pengangkatan pengurus dan modal koperasi, krusial bagi konsorsium Merah Putih yang memerlukan struktur induk untuk tender PSO 39 trayek 2025 (JDIH Kop, 2025). Harmonisasi regulasi KDMP dengan Undang-Undang Perkoperasian, pada ketentuan Pasal 17 ayat (3) UUD 1945 menjamin pengendalian negara atas cabang produksi penting seperti logistik

kepulauan, di mana Inpres 9/2025 menjadi instrumen eksekutif untuk percepatan 80.000 unit dengan fasilitasi SDM dan edukasi (Setneg RI, 2025).

Permenkop mengatur penilaian kelayakan pinjaman berdasarkan rencana bisnis investasi/modal kerja KDMP, dengan kewajiban laporan keuangan tahunan dan audit independen, memitigasi risiko hukum pengadaan kapal seperti kasus KMP Gili Iyang di Bawean (Kutablang-Tim, 2025). Kebijakan pendanaan daerah melalui Permendagri 13/2025 dan Permendesa 10/2025 menciptakan one-stop service untuk NIKop dan sertifikasi usaha pelayaran, mengurangi birokrasi berlapis bagi konsorsium KDMP yang terhambat Permenhub 152/2016 (Dinkopukm NTT, 2025).

Secara komprehensif, regulasi terbaru merevitalisasi UU Koperasi melalui ekosistem Inpres-Permenkop-Permendagri untuk KDMP Merah Putih sebagai tulang punggung ekonomi desa, dengan fokus logistik multimoda yang sinkron Undang-Undang Pelayaran untuk kedaulatan maritim (Kopdesa, 2025). Tantangan implementasi termasuk koordinasi lintas sektoral dan kapasitas SDM desa, yang diatasi melalui pendampingan Menteri Koperasi dan jaminan Permenkeu, menjadikan regulasi ini fondasi penguatan konsorsium pelayaran Bawean (Setneg RI, 2025).

3.2.2 Permen Koperasi tentang Pengembangan Usaha Koperasi

Permen Koperasi terbaru tentang Pengembangan Usaha Koperasi menegaskan peran strategis koperasi sebagai motor penggerak ekonomi kerakyatan yang mengedepankan nilai demokrasi ekonomi, keadilan sosial, dan pemberdayaan anggota untuk menciptakan peluang usaha berkelanjutan. Peraturan Menteri Koperasi Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2025 tentang Mekanisme Persetujuan Kepala Desa untuk Pembiayaan Koperasi menjadi acuan utama yang mengatur mekanisme penyaluran pinjaman atau pembiayaan dana bergulir bagi Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (KDMP) sebagai model koperasi sekunder dalam pengembangan usaha kolektif yang memanfaatkan potensi desa secara maksimal (Permenkop No.1 Tahun 2025).

Dalam Permenkop No.1 Tahun 2025 tentang Mekanisme Persetujuan Kepala Desa untuk Pembiayaan Koperasi, dipaparkan persyaratan legal dan administratif yang harus dipenuhi koperasi untuk menerima pembiayaan, termasuk Nomor Induk Koperasi (NIKop), Rencana Bisnis yang terperinci, dan kelengkapan

dokumen perizinan, yang semuanya bertujuan untuk memastikan keberlanjutan usaha dan pengelolaan risiko secara profesional. Hal ini mendorong disiplin manajemen koperasi agar mampu bertahan dan berkembang di tengah persaingan usaha yang semakin kompetitif (Kutablang-Tim, 2025).

Selain itu, peraturan ini menekankan pentingnya pembinaan dan pendampingan koperasi, baik oleh pemerintah maupun lembaga non-pemerintah, untuk meningkatkan kapasitas sumber daya manusia dan tata kelola yang baik. Pendampingan tersebut mencakup aspek keuangan, operasional, pemasaran, dan teknologi informasi agar koperasi dapat beradaptasi dengan kebutuhan pasar dan memanfaatkan peluang digitalisasi ekonomi (Kutablang-Tim, 2025).

Permenkop ini juga mendorong pengembangan usaha koperasi di sektor-sektor strategis seperti pelayanan logistik, pangan, kesehatan, dan energi terbarukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat desa sekaligus memperkuat ketahanan ekonomi lokal. Misalnya, koperasi desa yang mengelola logistik pelayaran seperti KDMP Merah Putih memiliki peluang besar untuk mendapatkan pembiayaan guna pengadaan armada kapal dan pengembangan jaringan distribusi (Kutablang-Tim, 2025). Kebijakan pengembangan usaha koperasi yang terkandung dalam Permenkop No. 1 tahun 2025 tentang Mekanisme Persetujuan Kepala Desa untuk Pembiayaan Koperasi juga menjamin fleksibilitas bagi koperasi untuk berinovasi dalam model bisnis dan skema kemitraan, baik dengan unsur pemerintah, swasta, maupun sektor sosial. Koperasi dapat membentuk konsorsium atau kemitraan usaha dalam rangka memperluas pasar dan attract investasi, sehingga memperkuat ekosistem ekonomi kerakyatan yang inklusif dan berkelanjutan (Kutablang-Tim, 2025).

Salah satu aspek penting dalam regulasi ini adalah mekanisme pelaporan dan evaluasi berkala terhadap penggunaan dana pembiayaan serta pencapaian kinerja usaha koperasi. Peraturan mengharuskan laporan keuangan yang transparan dan audit rutin untuk menjaga akuntabilitas dan kepercayaan masyarakat, investor, serta pemerintah sebagai penyandang dana (Kutablang-Tim, 2025). Permenkop terkini mengakomodasi kebutuhan pengembangan koperasi berbasis teknologi digital, seperti penggunaan aplikasi keuangan, pemasaran digital, dan manajemen data anggota, sebagai upaya meningkatkan efisiensi dan aksesibilitas layanan koperasi kepada masyarakat luas terutama di daerah

terpencil. Hal ini mendorong koperasi agar tidak hanya berperan sebagai lembaga simpan pinjam tradisional tetapi juga sebagai pemain penting dalam ekonomi digital desa (Kutablang-Tim, 2025).

Konsep penguatan koperasi melalui Permenkop No.1 Tahun 2025 tentang Mekanisme Persetujuan Kepala Desa untuk Pembiayaan Koperasi, tidak terlepas dari semangat reformasi ekonomi desa yang diinisiasi melalui Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Merah Putih, yang menargetkan pembentukan 80.000 koperasi baru sebagai tulang punggung ekonomi lokal untuk menunjang ketahanan, pemerataan, dan kemandirian ekonomi rakyat (Setneg RI, 2025). Apresiasi terhadap prinsip demokrasi ekonomi ditegaskan melalui penguatan peran musyawarah anggota dan pengambilan keputusan secara kolektif. Regulasi ini mewajibkan keterlibatan anggota dalam setiap aspek pengembangan usaha dan pengelolaan koperasi, menjadikan koperasi sebagai organisasi yang akuntabel dan responsif terhadap kebutuhan anggotanya (Setneg RI, 2025).

Kebijakan pengembangan koperasi diatur agar mampu mengatasi tantangan geografis dan demografis Indonesia yang berpulau-pulau, dengan membangun koperasi sekunder berbasis desa yang menangani berbagai unit usaha produktif secara terpadu, seperti pelayanan logistik, penyediaan bahan pokok, dan layanan kesehatan yang terkonsolidasi untuk meningkatkan efisiensi skala (Setneg RI, 2025). Regulasi juga menekankan pentingnya sinergi antarinstansi pemerintah mulai dari kementerian koperasi, kementerian desa, serta pemerintah daerah untuk memastikan pelaksanaan program pembinaan dan pendanaan koperasi berjalan lancar dengan koordinasi lintas sektor yang efektif (Dinkopukm NTT, 2025).

Pengaturan pembiayaan dalam Permenkop ini dirancang untuk menyeimbangkan aspek sosial dan ekonomi koperasi, yakni memberikan kemudahan akses pembiayaan dengan bunga rendah dan masa pengembalian yang disesuaikan, tanpa mengabaikan prinsip kehati-hatian dan pengelolaan risiko yang baik agar dana bergulir dapat berkelanjutan (Kemenkeu RI, 2025). Evaluasi keberhasilan program pembiayaan koperasi disertai oleh sistem monitoring dan pelaporan yang berbasis teknologi informasi, memungkinkan perbaikan kebijakan

dan penyimpangan dapat diidentifikasi lebih cepat sehingga kapasitas koperasi meningkat seiring waktu (Kemendesa, 2025).

Permenkop terbaru juga memberikan ruang bagi koperasi untuk memperluas skala bisnis hingga ke pasar regional dan nasional melalui kemitraan strategis dan perluasan jaringan pemasaran, sebagai bagian dari upaya penguatan daya saing koperasi berbasis desa di era kompetisi global (Kopdesa, 2025). Secara keseluruhan, Permen Koperasi Nomor 1 Tahun 2025 tentang Pengembangan Usaha Koperasi merefleksikan paradigma baru pengelolaan koperasi yang inklusif, berorientasi pasar, dan terintegrasi dengan kebijakan pembangunan nasional untuk mendorong kemandirian ekonomi masyarakat berbasis potensi lokal yang berdaya saing (Kutablang-Tim, 2025).

3.2.3 Skema Konsorsium / Penggabungan / Kepemilikan bersama Aset Koperasi

Permenkop terbaru tentang skema konsorsium, penggabungan, dan pemilikan bersama aset koperasi merepresentasikan inovasi regulasi yang memungkinkan koperasi membentuk struktur kolaboratif untuk mengoptimalkan pemanfaatan aset produktif secara kolektif, di mana Pasal 18 Undang-Undang No. 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian menjadi dasar hukum yang diperkuat melalui Permenkop No. 3 Tahun 2025 yang mengatur tata cara penggabungan koperasi primer menjadi sekunder melalui musyawarah anggota dan pengesahan notaris untuk NIKop bersama (JDIH Kop, 2025). Regulasi ini krusial bagi KDMP Merah Putih Bawean dalam mengelola aset kapal logistik PSO secara bersama tanpa konflik kepemilikan individu.

Skema konsorsium koperasi diatur sebagai bentuk kerjasama sementara atau jangka panjang antar koperasi primer untuk tender PSO atau pengadaan aset besar seperti kapal, dengan Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Pengembangan Usaha Koperasi menetapkan perjanjian konsorsium wajib mencantumkan pembagian risiko, kontribusi modal, dan hak veto berdasarkan proporsi saham, memitigasi sengketa internal seperti kasus pengelolaan armada Gresik-Bawean (Kutablang-Tim, 2025). Mekanisme ini selaras dengan Pasal 7 Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang multimoda yang mengakui konsorsium sebagai subjek perizinan.

Penggabungan koperasi primer menjadi sekunder melalui merger atau akuisisi aset diatur Permenkop No. 3 Tahun 2025 dengan prosedur Rapat Anggota

Tahunan (RAT) persetujuan minimal 75% quorum, diikuti inventarisasi aset transfer ke entitas baru dengan AD/ART yang meregulasi representasi pengurus proporsional, memfasilitasi konsorsium KDMP multi-desa untuk mengelola gudang cold storage dan kapal secara terpadu (JDIH Kop, 2025). Proses ini memerlukan audit independen pra-penggabungan.

Pemilikan bersama aset koperasi diakomodasi melalui konsep saham kolektif di mana aset strategis seperti kapal dikontribusikan sebagai modal tidak cair dengan hak guna usaha bersama, sebagaimana Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Pengembangan Usaha Koperasi mengizinkan pinjaman dana bergulir hingga Rp5 miliar untuk aset bersama dengan jaminan bupati sesuai Permendagri No. 13 Tahun 2025 tentang Dukungan Bupati/Walikota dalam Pendanaan Koperasi Kelurahan Merah Putih, relevan bagi pengadaan kapal KDMP Bawean (Kemenkeu RI, 2025). Sertifikasi BKI menjadi syarat kolektif.

Regulasi konsorsium mengharuskan perjanjian tertulis dengan klausul exit strategy dan pembagian hasil usaha proporsional berdasarkan kontribusi operasional, di mana Permenkop mengadopsi prinsip transaction cost economics untuk mengurangi biaya koordinasi antar koperasi primer melalui satu NIB konsorsium, menghemat birokrasi perizinan laik laut Permenhub 152/2016 (Kutablang-Tim, 2025). Model ini mendukung PSO 39 trayek 2025. Penggabungan aset melalui spin-off unit usaha diatur Permenkum No. 13 Tahun 2025 tentang Pengesahan Koperasi yang memisahkan portofolio pelayaran dari simpan pinjam KDMP, menciptakan PT cabang koperasi dengan kepemilikan saham mayoritas koperasi induk untuk memenuhi Pasal 28 Undang-Undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, tentang kapal berbendera Indonesia, menghindari konflik regulasi sektoral (Peraturan BPK, 2025). Prosedur notaris wajib 30 hari.

Pemilikan bersama aset non-tunai seperti armada kapal memerlukan akta pemegangan bersama dengan hak prioritaskan penggunaan berdasarkan rotasi trayek PSO, di mana Inpres No. 9 Tahun 2025 tentang Koperasi Merah Putih, memerintahkan fasilitasi Menteri Koperasi untuk konsorsium Merah Putih dengan inventarisasi aset desa sebagai modal awal (Setneg RI, 2025). Risiko cuaca Bawean dimitigasi asuransi kolektif. Permenkop No. 3 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Program, Kegiatan, dan Anggaran Dekonsentrasi Kementerian Koperasi mengatur tata kelola konsorsium dengan dewan pengawas independen dan rapat koordinasi

triwulanan, memastikan transparansi laporan keuangan konsolidasi sesuai SAK ETAP untuk koperasi, krusial bagi audit PSO Kemenhub yang menuntut load factor transparan (JDIH Kop, 2025). Sanksi administratif untuk pelanggaran.

Skema konsorsium hybrid dengan PT swasta diizinkan hingga 49% saham dengan klausul golden share koperasi untuk kontrol strategis, selaras Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang Tata Cara Pinjaman dalam Rangka Pendanaan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih yang menggelontorkan DAU untuk jaminan pinjaman aset bersama, memungkinkan KDMP bermitra BUMN pelayaran tanpa kehilangan esensi kerakyatan (Kemenkeu RI, 2025). Leverage finansial meningkat. Penggabungan koperasi lintas desa memerlukan persetujuan kepala desa via Permendesa No. 10 Tahun 2025 dengan musyawarah desa sebagai prasyarat transfer aset tanah/gudang ke konsorsium sekunder, menciptakan one-stop service NIKop kabupaten untuk tender *e-purchasing* PSO (Kemendesa, 2025). Koordinasi TPID Gresik difasilitasi.

Pemilikan bersama aset digital seperti platform tracking kapal diatur sebagai aset intelektual kolektif dengan lisensi bersama, di mana Surat Edaran Menteri Koperasi No. 1 Tahun 2025 mendorong digitalisasi konsorsium KDMP untuk integrasi IoT ISM Code (Kopdesa, 2025). Data real-time mitigasi gangguan gelombang. Regulasi exit konsorsium melalui buy-out aset proporsional atau likuidasi diatur dengan hak prioritas pembelian bagi anggota primer, memproteksi kontribusi awal sesuai Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir kepada Koperasi Percontohan (*Mock Up*) Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih yang mewajibkan valuation independen aset kapal pra-keluar (Kutablang-Tim, 2025). Pencegahan free rider.

Harmonisasi dengan Undang-Undang Pelayaran melalui konsorsium memerlukan satu izin usaha pelayaran (IUP) atas nama sekunder, di mana Permendagri No. 13 Tahun 2025 tentang Dukungan Bupati/Walikota dalam Pendanaan Koperasi Kelurahan Merah Putih mewajibkan APBD dukung infrastruktur konsorsium seperti dermaga Bawean (Dinkopukm NTT, 2025). Sinkronisasi sektoral. Tantangan litigasi aset bersama diatasi melalui arbitrase koperasi dengan hakim negeri ekonomi, sebagaimana draft RUU Perkoperasian mengusulkan pengadilan khusus koperasi untuk sengketa konsorsium (BPHN, 2020.). Perlindungan hukum komprehensif. Secara komprehensif, regulasi Permen

Koperasi merevolusi skema konsorsium sebagai instrumen kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan, dengan Inpres No. 9 tahun 2025 tentang Koperasi Merah Putih sebagai katalisator untuk 80.000 KDMP mengelola aset bersama demi PSO inklusif (Setneg RI, 2025).

3.2.4 Undang-Undang Pelayaran

Tinjauan regulasi dan kebijakan pada Undang-Undang Pelayaran terbaru melalui Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan penguatan asas cabotage sebagai prinsip utama untuk menjamin kedaulatan pelayaran nasional di perairan Indonesia, di mana revisi ini menyinkronkan dengan Undang-Undang Cipta Kerja untuk memperjelas keberlakuan cabotage demi pemberdayaan angkutan laut dalam negeri dan pengurangan dominasi asing, dengan 68 perubahan mencakup 66 pasal baru yang difokuskan pada efisiensi biaya logistik dan peningkatan Logistics Performance Index (LPI) Indonesia (CNBC Indonesia, 2024).

Regulasi terbaru memperkuat prioritas kapal berbendera Indonesia dengan ketentuan minimal GT 175 untuk badan usaha angkutan laut, memungkinkan kerja sama joint venture (JV) dengan perusahaan asing bagi entitas khusus yang 100% saham dimiliki WNI, sehingga membuka peluang konsorsium KDMP Merah Putih Bawean bermitra swasta tanpa kehilangan kontrol nasional sesuai Pasal 29 yang direvisi (Hukumonline, 2024). Kebijakan ini mendukung PSO trayek perintis seperti Gresik-Bawean. Pemberdayaan pelayaran rakyat menjadi substansi pokok dengan fasilitas pembiayaan dan perpajakan khusus untuk industri perkapalan nasional, di mana Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran mengatur kewajiban pelayanan publik (PSO) secara eksplisit untuk daerah 3T termasuk kepulauan seperti Bawean, dengan penataan tarif jasa kepelabuhanan berbasis stakeholder untuk efisiensi biaya angkut dan pengurangan disparitas harga sembako (Kemenhub RI, 2024).

Penghapusan Pasal 279-281 dan perubahan Pasal 281 memberikan penguasaan tunggal Kementerian Perhubungan atas perairan serta pantai, memperkuat pengawasan pelayaran melalui Korps Polisi Laut Pelabuhan (KPLP) sebagai penegak hukum maritim, memastikan kepatuhan ISM Code dan sertifikasi BKI bagi operator seperti KDMP tanpa intervensi sektoral lain (DPP INSA, 2025).

Sinkronisasi dengan Undang-Undang Cipta Kerja melalui revisi 44 pasal dan penambahan 18 pasal baru menargetkan penyederhanaan birokrasi kepelabuhanan, termasuk *one-stop service* perizinan multimoda Pasal 50-55 yang difasilitasi untuk konsorsium pelayaran rakyat, mengurangi waktu sertifikasi laik laut dari >1 bulan menjadi *real-time* digital (DPR RI JDIH, 2024).

Kebijakan pelayaran perintis diperkuat dengan subsidi operasional PSO 39 trayek 2025, di mana Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran mewajibkan *load factor* optimal dan monitoring *real-time* untuk trayek rentan cuaca seperti Bawean, dengan fasilitas fiskal bagi koperasi sekunder yang memenuhi standar keselamatan Permenhub No. 152 tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal (Kemenhub RI, 2024). Penguatan usaha jasa terkait pelayaran seperti towing, agency, dan stevedoring diatur sebagai JV nasional untuk mendukung efisiensi rantai pasok, memungkinkan KDMP Merah Putih mengintegrasikan logistik multimoda dengan pelabuhan desa tanpa konflik regulasi KUHD (Hukumonline, 2024).

Regulasi tarif kepelabuhan berbasis kinerja dengan partisipasi stakeholder swasta dan pelayaran rakyat bertujuan menurunkan biaya logistik nasional 12-17%, selaras target World Bank LPI dengan prioritas konektivitas kepulauan melalui dermaga PSO yang didanai APBD (CNBC Indonesia, 2024). Penyelesaian sengketa pelayaran melalui arbitrase maritim dipercepat dengan pengadilan niaga khusus, di mana revisi Pasal terkait JV asing melindungi operator nasional dari litigasi cabotage violation, krusial bagi konsorsium KDMP yang rentan sengketa aset kapal bersama (DPP INSA, 2024).

Sosialisasi Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran oleh Ditjen Hubla menekankan adaptasi operator terhadap digitalisasi INSW untuk perizinan IUP kapal, memfasilitasi tender *e-purchasing* PSO bagi koperasi pelayaran dengan sinkronisasi Inpres 9/2025 (Hubla Dephub, 2024). Kebijakan green pelayaran terintegrasi melalui pengurangan emisi kapal PSO dengan insentif pajak rendah untuk armada rendah karbon, mendukung konektivitas wilayah 3T seperti Bawean dengan mitigasi cuaca ekstrem via predictive analytics (Kemenhub RI, 2024).

Harmonisasi dengan Undang-Undang Koperasi melalui pengakuan konsorsium sekunder sebagai subjek angkutan laut memungkinkan pinjaman Permenkeu No. 49 tahun 2025 tentang tata cara pinjaman untuk Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (KDMP/KKMP) untuk aset kapal bersama, dengan Undang-Undang Pelayaran sebagai payung hukum operasional PSO (Peraturan BPK, 2024). Penataan kelembagaan pengawasan dengan KPLP sebagai polisi maritim tunggal memperkuat enforcement laik laut dan keamanan navigasi, mengurangi intervensi darurat KRI seperti kasus Gili Iyang Bawean (DPP INSA, 2025).

Regulasi JV asing terbatas 49% saham dengan golden share nasional memastikan cabotage tetap kuat, membuka investasi kapal untuk KDMP tanpa mengorbankan kedaulatan (Hukumonline, 2024). Secara komprehensif, Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran merevolusi pelayaran nasional sebagai poros maritim dunia dengan pemberdayaan rakyat melalui PSO inklusif, sinkronisasi regulasi, dan efisiensi logistik untuk kedaulatan ekonomi kerakyatan (CNBC Indonesia, 2024).

3.2.5 Standar Keselamatan Kapal

Tinjauan regulasi dan kebijakan pada standar keselamatan kapal di Indonesia didasarkan pada Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran yang diubah melalui Undang-Undang No. 66 Tahun 2024, dengan implementasi utama melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran yang mencakup sumber daya manusia (SDM), sarana prasarana, standar operasional prosedur (SOP), lingkungan, dan sanksi administratif-pidana untuk pelanggaran seperti kelebihan muatan yang menyebabkan ketidakstabilan kapal (Kemenhub RI, 2015). Regulasi ini diperkuat International Safety Management (ISM) Code yang mewajibkan audit menyeluruh perusahaan pelayaran dan Document of Compliance (DOC) untuk operator seperti KDMP Bawean.

Permenhub No. 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Pelayaran secara eksplisit mengatur sanksi pidana penjara hingga 6 bulan atau denda Rp100 juta bagi pemilik, operator, dan nahkoda yang melanggar Pasal 304 Undang-Undang No. 66 tahun 2024 tentang Pelayaran, termasuk kewajiban pemeriksaan kelaiklautan rutin oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) untuk

memastikan kapal memenuhi standar stabilitas, peralatan keselamatan, dan pencegahan pencemaran, krusial bagi trayek PSO rentan gelombang tinggi seperti Gresik-Bawean (Kemenhub RI, 2015). Penghentian operasi menjadi sanksi administratif terberat. Surat Edaran Direktur Jenderal Perhubungan Laut (SE DJPL) No. 21 Tahun 2025 mewajibkan pengedokan tepat waktu kapal penyeberangan dengan patroli pengawasan keamanan oleh nakhoda dan anak buah kapal, termasuk familiarisasi bahaya, lashing kendaraan sesuai standar, dan kehadiran nakhoda saat pelayaran untuk minimalisasi risiko, selaras Permenhub PM 4 Tahun 2025 tentang organisasi Hubla (DJPL, 2025). Kewajiban ini mendukung PSO 39 trayek 2025.

Permenhub terbaru harmonisasi sertifikasi kapal berbendera Indonesia melalui PM 16 April 2024 yang berlaku 6 bulan kemudian, menyempurnakan pemeriksaan keselamatan, garis muat, dan pencegahan polusi maritim dengan masa berlaku seragam sertifikat seperti *Safety Management Certificate* (SMC), *Crew List*, dan *Passenger Ship Safety Certificate* untuk efisiensi administrasi operator KDMP (Antara News, 2024). Audit berkala menjadi mandatory. Keputusan DJPL No. KP-DJPL 327 Tahun 2025 mengatur petunjuk teknis pemeriksaan kelaiklautan berbasis ISM Code, termasuk evaluasi sistem manajemen keselamatan operator dengan sanksi pencabutan DOC bagi pelanggaran berulang seperti manifes tidak akurat atau kondisi kapal tidak layak, terbukti dari 190+ kecelakaan laut 2025 akibat faktor manusia dan teknis (DPR Info Singkat, 2025). Pengawasan ketat Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) diintegrasikan.

SE DJPL No. 22 Tahun 2025 mendapat apresiasi Gapasdap untuk aturan pengedokan kapal penyeberangan, memastikan kesiapan sarana pelabuhan dan armada angkutan penyeberangan sesuai Peraturan Pemerintah No. 9 Tahun 2019 tentang Pemeriksaan Kecelakaan Kapal, dengan fokus patroli keamanan dan familiarisasi bahaya bagi penumpang (Detik Finance, 2025). Respons pelaku usaha positif untuk PSO. Permenhub PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang melengkapi keselamatan dengan SPM seperti jumlah penumpang sesuai kapasitas, pelatihan SDM, dan perlindungan lingkungan maritim, di mana pelanggaran dikenai sanksi administratif hingga pidana sesuai Pasal 128 ayat 2 UU Pelayaran (Kemenhub RI, 2015). Integrasi dengan green logistics rendah emisi.

Keputusan DJPL No. KP-DJPL 365 Tahun 2025 harmonisasi sistem pemeriksaan mencakup sertifikat keselamatan kapal, garis muat, dan lingkungan, dengan petunjuk teknis pencegahan kecelakaan melalui patroli nakhoda dan lashing standar untuk muatan kendaraan, mengurangi risiko tenggelam seperti 7 kasus awal 2025 (DJPL SK, 2025). Teknologi VTS direkomendasikan. Permenhub PM 4 Tahun 2025 organisasi Hubla menekankan kesiapan keselamatan pelayaran PSO dengan kepatuhan stakeholders, termasuk pemilik kapal wajib beri keleluasaan patroli dan familiarisasi kondisi berbahaya, selaras PP No. 31 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelayaran (WP Library, 2025). Fokus angkutan laut-penyeberangan wilayah Indonesia.

Data KNKT 2025 menunjukkan kelebihan muatan dan kerusakan baling-baling sebagai penyebab utama, sehingga regulasi penguatan pengawasan prosedur SOP ISM Code dan audit DOC krusial, dengan sanksi efek jera untuk operator PSO seperti kasus KMP Gili Iyang Bawean (DPR Info Singkat, 2025). Peningkatan SDM melalui simulasi wajib. Keputusan DJPL No. KP-DJPL 41 Tahun 2025 kriteria teknis penyelenggaraan pelayanan keselamatan kapal mengadopsi PM 16 Tahun 2023 perubahan PM 36 Tahun 2012, memastikan nakhoda berada di kapal saat pelayaran dan patroli pengawasan minimalisasi risiko (Hubla Dephub, 2025).

Regulasi lingkungan maritim melalui sertifikat pencegahan polusi terintegrasi pemeriksaan kelaiklautan, dengan sanksi pidana bagi oil spill atau limbah operasional kapal PSO, mendukung target Net Zero Emission melalui armada rendah karbon (Antara News, 2024). Audit independen BKI mandatory. Penguatan KPLP sebagai penegak hukum maritim tunggal per Undang-Undang No 66 tahun 2024 tentang Pelayaran memastikan enforcement standar keselamatan di perairan pedalaman-teritorial, mengurangi kecelakaan 27 kasus 2024 melalui pengawasan ketat muatan dan dokumen (DPR Info Singkat, 2025). Koordinasi dengan TPID Gresik untuk Bawean.

Pemanfaatan teknologi modern seperti IoT monitoring stabilitas dan predictive weather untuk trayek PSO menjadi rekomendasi regulasi 2025, dengan pelatihan SDM dan simulasi kecelakaan untuk resiliensi cuaca ekstrem (Faridah & Fajarwati, 2022). Digitalisasi INSW percepat sertifikasi. Secara komprehensif, regulasi keselamatan kapal 2025 bertumpu pengawasan ketat ISM Code,

harmonisasi sertifikasi, dan sanksi tegas untuk zero accident PSO, mendukung kedaulatan maritim dengan pemberdayaan operator rakyat seperti KDMP Merah Putih (Kemenhub RI, 2025).

3.2.6 Hukum Investasi

Tinjauan regulasi dan kebijakan pada Hukum Investasi Indonesia terbaru berpusat pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang ditandatangani Presiden Prabowo Subianto pada 24 Februari 2025 untuk memperkuat tata kelola investasi strategis nasional melalui pembentukan Badan Pengelola Investasi Daya Anagata Nusantara (Danantara) sebagai badan hukum penuh milik negara yang mengoptimalkan aset BUMN dan sumber dana lain demi kesejahteraan masyarakat (Setneg RI, 2025).

Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2025 tentang Organisasi dan Tata Kelola Badan Pengelola Investasi Daya Anagata Nusantara mengatur organisasi dan tata kelola Danantara dengan modal dari penyertaan negara, memungkinkan pengelolaan investasi lintas sektor termasuk infrastruktur pelayaran PSO seperti trayek Bawean yang dapat diakses konsorsium KDMP Merah Putih melalui kemitraan strategis, dengan Keppres No. 30 Tahun 2025 mengangkat dewan pengawas dan badan pelaksana untuk transparansi (Setneg RI, 2025). Permenkop No. 1 Tahun 2025 dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 melengkapi kerangka investasi dengan skema pinjaman dana bergulir hingga Rp5 miliar untuk koperasi sekunder seperti KDMP, di mana investasi prioritas mencakup logistik kepulauan dengan fasilitas tax allowance dan jaminan bupati, selaras Undang-Undang Cipta Kerja yang menyederhanakan OSS untuk perizinan multimoda (Kemenkeu RI, 2025).

Permeninves/BKPM No. 5 Tahun 2025 mengatur perizinan berusaha berbasis risiko melalui Online Single Submission (OSS) dengan klasifikasi rendah-risiko untuk investasi koperasi pelayaran, memungkinkan NIB instan bagi konsorsium Merah Putih yang memenuhi kriteria penyerapan tenaga kerja dan alih teknologi ISM Code (BKPM, 2025). PMK No. 35 Tahun 2025 menambahkan investasi pemerintah pada Lembaga Keuangan Internasional (LKI) sesuai Pasal 32 Undang-Undang APBN 2025, membuka akses dana murah untuk proyek PSO 39

trayek dengan ROI stabil seperti stabilisasi sembako Bawean, dengan koordinasi BKPM sebagai one-stop service (Kemenkeu RI, 2025).

Undang-Undang No. 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran merevisi cabotage untuk JV asing maksimal 49% saham dengan golden share nasional, memfasilitasi investasi kapal KDMP tanpa mengorbankan kedaulatan, di mana fasilitas pionir diberikan untuk trayek perintis (Hukumonline, 2024). Kebijakan Danantara mengintegrasikan aset BUMN seperti PELNI untuk kemitraan PSO dengan koperasi desa, dengan Pasal 3G Undang-Undang No. 1 tahun 2025 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) mengizinkan modal dari sumber lain untuk infrastruktur dermaga Bawean, mendukung Inpres No. 9 tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih percepatan 80.000 KDMP (Setneg RI, 2025).

Larangan perjanjian nominee saham asing ditegaskan dalam regulasi BKPM, di mana pelanggaran batal demi hukum dan kontrak diakhiri jika terbukti korupsi oleh BPK/KPK, melindungi investasi kerakyatan seperti pinjaman dana desa dalam Permendagri No 13 tahun 2025 (Hukumonline, 2020.). Realisasi investasi dipantau BKPM dengan laporan triwulanan, di mana sektor logistik prioritas tinggi mendapat fasilitas perluasan usaha dan infrastruktur, memungkinkan KDMP tender *e-purchasing* PSO dengan *leverage* Permenkeu No 49 tahun 2025 (BKPM, 2025).

PMK No. 19 Tahun 2025 mengatur imbal hasil investasi BULOG dengan insentif setoran dikurangi, model yang dapat diadopsi Danantara untuk ROI PSO stabil rentan cuaca seperti Bawean (Kemenkeu RI, 2025). Investasi domestik prioritas melalui OSS berbasis risiko, di mana koperasi sekunder NIKop memenuhi kriteria skala prioritas tinggi untuk fasilitas *tax holiday*, selaras Permenkop No. 3 tahun 2025 penggabungan aset kapal bersama (Permeninves/BKPM No. 5/2025).

Pengawasan investasi oleh OJK melalui POJK No. 1 tahun 2025 derivatif keuangan lindungi portofolio Danantara dari volatilitas, krusial bagi pinjaman KDMP dengan jaminan APBD (OJK, 2025). Kebijakan hilirisasi Prabowo era melalui Danantara targetkan investasi USD 1,5 triliun dengan fokus maritim, membuka hibah infrastruktur pelabuhan desa untuk konsorsium pelayaran rakyat (Setneg RI, 2025). Sanksi administratif hingga pidana bagi pelanggaran OSS seperti

manipulasi data investasi, dengan pencabutan NIB bagi korupsi, memastikan kepastian hukum bagi investor KDMP (BKPM, 2025). Secara komprehensif, regulasi investasi 2025 merevolusi ekonomi kerakyatan melalui Danantara-OSS-KDMP sinergi, harmonisasi Undang-Undang Pelayaran-Koperasi untuk PSO inklusif dan kedaulatan maritim (Setneg RI, 2025).

3.2.7 Perjanjian Pembiayaan Kapal

Tinjauan regulasi dan kebijakan pada perjanjian pembiayaan kapal di Indonesia terbaru mengacu pada berbagai regulasi yang mengikat mulai dari Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Keuangan (PMK), Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (OJK), dan Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) yang secara komprehensif mengatur aspek legal perjanjian kredit dengan agunan kapal sebagai instrumen pembiayaan utama dalam sektor pelayaran (Garuda Kemdikbud, 2020.). Perjanjian pembiayaan kapal wajib memuat kesepakatan tertulis yang mengandung hak dan kewajiban kreditur dan debitur sesuai asas kebebasan berkontrak Pasal 1338 KUHPerdata.

Pada Pasal 60 sampai Pasal 64 Undang-Undang No. 66 tahun 2024 tentang Pelayaran secara rinci mengatur pembebanan hipotik atas kapal sebagai jaminan utang, dengan ketentuan kapal harus terdaftar dalam Daftar Kapal Indonesia dan memiliki ukuran tonase tertentu. Pengaturan ini vital untuk legitimasi pembiayaan kapal di mana hipotek kapal menjadi jaminan yang dapat dieksekusi dalam hal wanprestasi (Hukumonline, 2025). Namun, belum ada Undang-Undang khusus hipotek kapal sehingga disusun regulasi turunan untuk memastikan kepastian hukum. OJK mengeluarkan POJK No.1 Tahun 2025 yang mengatur derivatif keuangan dan instrumen pembiayaan terkait aset kapal sebagai underlying asset, sehingga perbankan yang menyalurkan kredit investasi kapal wajib memiliki sistem manajemen risiko dan audit internal yang ketat, meningkatkan keamanan investasi pembiayaan (OJK, 2025). Skema ini cocok untuk kredit investasi besar seperti pengadaan kapal pada konsorsium pelayaran rakyat KDMP Merah Putih.

Permenhub mengatur mekanisme perizinan pengoperasian kapal dan sertifikasi laik laut melalui Permenhub No. 152 Tahun 2016, yang menjadi persyaratan utama agar kapal yang dibiayai dapat beroperasi legal dan memenuhi standar keselamatan serta lingkungan, mendukung kreditur untuk mengamankan aset pembiayaan serta menjaga operasional armada PSO (Kemenhub RI, 2016).

Perjanjian kredit dengan agunan kapal mengacu pada prinsip kehati-hatian bank, di mana analisis itikad dan kemampuan debitur menjadi dasar penilaian risiko kredit, sedangkan perjanjian kredit harus memiliki klausul yang mengatur hak kreditur atas kepemilikan sementara dan eksekusi aset jika terjadi kegagalan pembayaran (Garuda Kemdikbud, 2020.).

Putusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut beserta Surat Edaran DJPL memberikan pedoman teknis pengelolaan perjanjian kerja sama pembiayaan kapal, termasuk durasi kontrak, kewajiban pelaporan keuangan, dan tata kelola pemeliharaan kapal yang dibiayai demi menjaga nilai aset tetap optimal selama tenor kredit (DJPL, 2025). Ketentuan pembebanan hipotek kapal dalam UU Pelayaran tunduk pada mekanisme pendaftaran agar memiliki kekuatan hukum terhadap pihak ketiga, dengan peraturan tambahan mengatur urutan prioritas kredit termasuk piutang pelayaran yang lebih diutamakan ketika dilakukan eksekusi aset kapal (Hukumonline, 2025).

Masalah umum dalam pembiayaan kapal adalah kompleksitas proses eksekusi hipotek terutama jika kapal berada di luar wilayah Indonesia, termasuk penyelesaian piutang pelayaran yang didahulukan, sehingga memerlukan kebijakan koordinasi kepabeanan, bea cukai, dan kepolisian laut dalam eksekusi aset (Hukumonline, 2025). PMK dan Permenkeu mengatur standar biaya masukan tahun anggaran dan fasilitas fiskal untuk pembiayaan perkapalan, termasuk insentif PPN, PPh, dan bea masuk atas bahan bakar dan perangkat navigasi, yang berkontribusi menurunkan *cost of capital* untuk pembiayaan kapal baru (Kemenkeu RI, 2025).

Perjanjian pembiayaan kapal harus memenuhi ketentuan dokumen legal seperti akta pendirian badan usaha pemilik kapal, sertifikat kapal, rencana bisnis, dan deklarasi pemilik manfaat, yang wajib dilampirkan sebagai syarat penerbitan kredit agar bisa diverifikasi secara administratif dan hukum (KKP, 2025). Pembiayaan kapal juga harus mempertimbangkan pengelolaan risiko operasional dan force majeure serta asuransi kapal dan kargo yang wajib dilakukan untuk memberikan perlindungan terhadap nilai fisik kapal sebagai aset jaminan (Garuda Kemdikbud, 2020.).

Peranan lembaga klasifikasi seperti BKI sangat vital dalam sertifikasi dan pengawasan kelaiklautan kapal yang menjadi aset agunan pembiayaan, di mana

sertifikasi berkala menjadi titik kontrol untuk memitigasi risiko mobilisasi dana pembiayaan kapal yang rentan kerusakan atau panggilan darurat (Kemenhub RI, 2016). Dalam perspektif hukum kontrak, perjanjian pembiayaan kapal harus transparan mengatur hak dan kewajiban bank, debitur, dan pihak ketiga termasuk klausul *overcollateralization* dan mekanisme penyelesaian sengketa melalui arbitrase maritim yang efisien (Garuda Kemdikbud, 2020.).

Regulasi pemberdayaan koperasi sekunder seperti KDMP Merah Putih juga mengatur tata kelola pinjaman kapal kolektif dan pembiayaan bersama dengan skema pengembalian berbasis pendapatan trayek PSO, di mana perjanjian pembiayaan koperasi harus menyelaraskan antara aspek hukum kontrak, pengelolaan risiko, dan mekanisme manajemen aset bersama (Permenkop 1/2025). Pengaturan terpadu antara Undang-Undang Pelayaran, Peraturan OJK, dan Permenkeu serta instrumen koperasi menciptakan ekosistem pembiayaan kapal yang inklusif dan berkelanjutan untuk mendukung kedaulatan logistik laut, dengan perjanjian pembiayaan sebagai instrumen kunci efektifitas dan pertanggungjawaban penggunaan dana (Setneg RI, 2025).

3.3 Kesenjangan Penelitian

3.3.1 Kesenjangan Dasar Hukum Operasional Konsorsium KDMP Merah Putih dalam Pengoperasian Kapal Logistik Bawean

Kebutuhan mendesak konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean sebagai koperasi sekunder mengoperasikan kapal logistik trayek Gresik-Bawean untuk stabilisasi sembako belum didukung dasar hukum eksplisit yang menyinkronkan Inpres No. 9 Tahun 2025 tentang percepatan 80.000 KDMP dengan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia, terbukti dari intervensi darurat KRI Surabaya 591 pasca-KMP Gili Iyang terbakar yang menunjukkan ketergantungan konsorsium pengembangan logistik kapal Bawean pada solusi *ad-hoc* bukan regulasi permanen untuk unit usaha pelayaran koperasi sekunder.

Kesenjangan dasar hukum operasional konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) dalam pengoperasian kapal logistik trayek Gresik-Bawean muncul dari ketidaksesuaian Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang memerintahkan percepatan 80.000 KDMP dengan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun

2008 tentang prioritas kapal berbendera Indonesia, di mana Inpres sebagai instrumen eksekutif tidak memiliki kekuatan mengikat sektoral untuk mengakui konsorsium sekunder sebagai subjek perizinan pelayaran PSO, terbukti dari intervensi darurat KRI Surabaya 591 pasca-KMP Gili Iyang terbakar yang menunjukkan ketergantungan *ad-hoc* bukan regulasi permanen.

Center of Economic and Law Studies (Celios) mengidentifikasi 15 pelanggaran hukum dalam pelaksanaan KDMP termasuk penggunaan dana desa ilegal sebagai modal koperasi tanpa dasar undang-undang sah, sehingga konsorsium pelayaran Bawean berisiko bertentangan dengan Undang-Undang Desa, Undang-Undang Perkoperasian, dan Undang-Undang Tipikor karena Inpres serta Surat Edaran bukan merupakan instrumen pembentukan lembaga pengelola dana publik, disisi lain akan menghambat legitimasi operasional kapal logistik untuk stabilisasi sembako (IDN Times, 2025).

Peneliti Fakultas Hukum UGM Richo Andi Wibowo menyoroti lima masalah hukum KDMP seperti desain program yang memaksa pejabat daerah menyetujui proposal bisnis tanpa dasar hukum kuat, terutama Surat Edaran Menteri Koperasi 18 Maret 2025 yang tergesa-gesa sebelum peresmian Juli 2025, menyebabkan rencana bisnis koperasi pelayaran Bawean tidak berkualitas untuk memenuhi standar PSO Kemenhub (Tempo.co, 2025).

Lambatnya operasional puluhan ribu KDMP pasca-legalitas karena regulasi pendukung belum rampung, seperti integrasi KDMP dalam struktur LPG dan pinjaman bank Himbara, di mana Menteri Koperasi Tatang mengakui aturan belum mengakomodir KDMP untuk beroperasi efektif termasuk unit pelayaran, sehingga konsorsium Bawean terhambat akses dana bergulir sesuai regulasi Permenkop No. 1 tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir kepada Koperasi Percontohan (Mock Up) Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (Kompas.com, 2025). Perangkap hukum pada KDMP melalui ketentuan Inpres No. 9 tahun 2025 tentang Koperasi Merah Putih yang mendorong pembentukan cepat tanpa harmonisasi sektoral, di mana konsorsium sekunder pelayaran memerlukan pengakuan eksplisit Undang-Undang Pelayaran untuk IUP kapal dan sertifikasi BKI, bukan hanya NIKop yang parsial, terbukti dari data 5.215 KDMP Jateng belum beroperasi karena modal dan legalitas (Hukumonline, 2025).

Potensi kecurangan anggaran KDMP dengan dana besar tanpa transparansi, di mana operasional kapal logistik Bawean rentan manipulasi karena absen regulasi pengawasan konsorsium lintas desa, hal ini bertentangan dengan ketentuan Pasal 33 UUD 1945 mengenai pengendalian negara atas cabang produksi penting seperti pelayaran kepulauan (Waspada.id, 2025). Ketidakcermatan produk hukum tergesa-gesa seperti SE Menteri Koperasi yang tidak memberi waktu cukup menyusun rencana bisnis berkualitas, sehingga proposal konsorsium KDMP Bawean gagal memenuhi kriteria pinjaman sesuai regulasi Permenkeu No. 49 tahun 2025 dan tender PSO 39 trayek (Tempo.co, 2025).

Celios mencatat potensi kebocoran Rp4,8 triliun nasional dari dana desa ilegal untuk modal koperasi fiktif, di mana Bawean sebagai kepulauan 3T memerlukan dasar hukum eksplisit pengoperasian kapal oleh konsorsium sekunder agar tidak bergantung TPID Gresik *ad-hoc* (IDN Times, 2025). Plafon pinjaman pukul rata tanpa mempertimbangkan risiko trayek rentan cuaca Bawean, di mana absen regulasi khusus konsorsium pelayaran menyebabkan bank Himbara ragu menyalurkan kredit untuk aset kapal bersama (Tempo.co, 2025).

Kendala SDM pendamping KDMP belum tersedia karena anggaran terhambat APBD, sehingga konsorsium Bawean kekurangan kapasitas operasional kapal sesuai ISM Code Permenhub No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, hal ini karena memerlukan harmonisasi Inpres dengan regulasi pelayaran. pada ketentuan sanksi pidana untuk kepala desa bisa dijatuhi hukuman pidana hingga seumur hidup atas gratifikasi dan penyalahgunaan kewenangan KDMP, di mana operasional kapal logistik memerlukan payung hukum jelas agar tidak dikategorikan kampanye terselubung Pemilu 2029 (Hukumonline, 2025).

Radarkediri melaporkan izin KDMP sudah beres tapi operasional terhambat SDM, khususnya pelayaran yang memerlukan nahkoda bersertifikat untuk trayek PSO, menunjukkan kesenjangan regulasi lintas kementerian (Radarkediri, 2025). Goodkind.id mencatat masalah modal dan legalitas menghambat KDMP Purworejo, analog dengan Bawean di mana konsorsium gagal tender PSO karena absen pengakuan status hukum sekunder oleh Ditjen Hubla (Goodkind.id, 2025).

YouTube tvOne Ferry Juliantono membantah proyek semu tapi mengakui risiko besar KDMP, di mana Menteri Koperasi menjanjikan fondasi administratif

hingga Juli 2025, namun operasional pelayaran Bawean tetap mandek tanpa sinkronisasi UU Pelayaran (tvOne, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menciptakan ketidakpastian hukum menghambat KDMP Merah Putih sebagai tulang punggung logistik kepulauan, memerlukan analisis harmonisasi Inpres 9/2025-UU Pelayaran-Permenkop demi regulasi permanen PSO inklusif (Celios, 2025).

Berdasarkan uraian di atas, dapat kita simpulkan bahwa kesenjangan dasar hukum operasional Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) dalam pengoperasian kapal logistik trayek Gresik-Bawean mencerminkan kompleksitas dan inkonsistensi regulasi yang menghambat efektivitas pelaksanaan program strategis nasional. Meskipun terdapat Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang mengamanatkan percepatan pembentukan 80.000 KDMP sebagai bagian dari penguatan ekonomi kerakyatan, instrumen ini masih belum terintegrasi secara sistemik dengan undang-undang sektoral, khususnya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Desa. Kekosongan legalitas operasional konsorsium terbukti dari ketidakjelasan status perizinan dan kelembagaan, serta belum adanya pengakuan eksplisit terhadap koperasi sekunder sebagai subjek perizinan pelayaran PSO yang mengakibatkan ketergantungan pada solusi ad-hoc, seperti intervensi militer darurat KRI Surabaya 591 pasca-insiden KMP Gili Iyang. Kesenjangan ini memperlihatkan lemahnya harmonisasi regulasi nasional dan daerah serta implementasi kebijakan yang tidak berjalan seiringan dengan aspirasi dan kebutuhan koperasi sebagai motor penggerak logistik kawasan terpencil.

Selanjutnya, terdapat ketidakseimbangan antara upaya percepatan pembentukan dan pemberdayaan koperasi dengan kesiapan regulasi pendukung dan kapasitas sumber daya manusia (SDM) di tingkat daerah. Program KDMP yang bersifat massif ternyata menghadapi berbagai hambatan signifikan seperti kurangnya penguatan legalitas, ketidaksiapan SDM pendamping, serta ketidakterpaduan antara regulasi di tingkat desa, kabupaten, dan provinsi yang berimbas pada lambatnya fase operasional koperasi, bahkan setelah mendapatkan legalitas formal. Risiko hukum dan operasional ini diperparah dengan adanya tuduhan penyalahgunaan dana, kurangnya integritas dalam pengelolaan aset, serta belum adanya mekanisme pendampingan dan pengawasan yang memadai. Hal ini

memperlihatkan bahwa pengembangan koperasi sebagai konsorsium pelayaran masih jauh dari implementasi ideal yang menuntut regulasi adaptif inklusif dan sistem kontrol terpadu.

Terakhir, penelitian menunjukkan perlunya pendekatan hukum yang lebih komprehensif dan integratif sebagai solusi utama untuk menutup kesenjangan yang ada. Hal ini melibatkan penyusunan regulasi yang sinergis antara Undang-Undang Pelayaran, Perkoperasian, dan Pemerintahan Desa yang memberikan payung hukum kuat bagi konsorsium koperasi sekunder untuk mengelola aset dan operasional kapal secara sah, efektif, dan berkelanjutan. Regulasi tersebut harus mengakomodasi model kelembagaan konsorsium, menjamin kepastian perizinan, memberikan perlindungan hukum bagi pengelola koperasi sekaligus menegakkan tata kelola yang transparan dan akuntabel. Selain itu, kebijakan pembinaan SDM dan penguatan tata kelola koperasi yang berorientasi pada ekonomi digital, mekanisme penjaminan modal dan investasi, serta kolaborasi lintas sektor menjadi kunci untuk mengoptimalkan potensi KDMP dalam mendukung logistik wilayah kepulauan seperti Bawean secara mandiri dan resilient. Pendekatan holistik ini akan membuka ruang bagi penguatan ekonomi lokal sekaligus merealisasikan kedaulatan maritim negara.

3.3.2 Kekosongan Mekanisme Perizinan Kapal Laut hingga Laik Laut bagi Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean

Mekanisme perizinan berlapis pada Permenhub No. 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dan ISM Code No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal sulit diakses konsorsium KDMP sekunder Bawean yang berbasis musyawarah desa dan NIKop untuk pengembangan armada logistik, menyebabkan penundaan sertifikasi BKI seperti kasus KMP Gili Iyang >1 bulan, memerlukan analisis *one-stop service* khusus koperasi sekunder pelayaran sesuai ketentuan dalam Pasal 18 Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian agar konsorsium dapat beroperasi secara efektif.

Kesenjangan penelitian mengenai mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut bagi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mencerminkan tidak tersedianya regulasi yang spesifik dan terintegrasi bagi

koperasi sekunder yang mengelola armada kapal logistik trayek Gresik-Bawean dalam kerangka usaha pelayaran di Indonesia. Prosedur perizinan operasional kapal laut yang sah seperti Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) harus diajukan secara langsung ke Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dengan tahapan pemeriksaan berlapis mulai dari verifikasi dokumen, persetujuan subdirektorat, hingga penerbitan izin, yang seluruh proses tersebut dapat memakan waktu hingga 4-6 bulan, kecuali untuk kasus khusus dimana dapat dipercepat menjadi 2-3 minggu (Konsultan Perizinan, 2024).

Selain prosedur administratif, syarat teknis perizinan kapal termasuk sertifikat kelaiklautan, akta kapal, surat ukur, dan lisensi awak kapal mutlak dalam memperoleh izin operasional. Hal ini menjadi tantangan bagi KDMP Bawean yang tergolong koperasi skala kecil dan menengah dengan sumber daya minimal serta keterbatasan akses informasi dan birokrasi yang kompleks, sehingga proses perizinan rawan tertunda dan menghambat pengoperasian armada logistik yang mendukung stabilisasi kebutuhan pokok di wilayah terpencil (Kemenhub RI, 2016; Perizinan Riau, 2020.).

Lebih jauh, regulasi terkini melalui Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (PBBR) serta integrasi sistem OSS (*Online Single Submission*) mempercepat dan mempermudah perizinan usaha berbasis risiko dengan prinsip tut wuri handayani, namun masih belum mengakomodir mekanisme khusus untuk koperasi pelayaran sekunder seperti konsorsium KDMP. Ketidakjelasan ini menimbulkan kekosongan regulasi yang menyebabkan inkonsistensi implementasi perizinan kapal di tingkat daerah, khususnya untuk wilayah kepulauan rentan cuaca ekstrem seperti Bawean yang wajib mengacu pada standar ISM Code dan sertifikasi BKI (PP 28/2025; Ahmad Aris, 2025).

Sistem perizinan yang kompleks dan birokratis ini juga mengalami tantangan dalam sinkronisasi kewenangan antara Kemenhub, Kementerian Desa, Dinas Perhubungan Kabupaten, dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Masing-masing lembaga memiliki regulasi tersendiri yang belum terintegrasi secara efektif untuk mendukung pengajuan izin perusahaan pelayaran koperasi secara terpadu, sehingga konsorsium KDMP menghadapi hambatan administratif

dalam pemenuhan dokumentasi lengkap secara simultan (Didit Eko Prasetyo, 2025).

Selain itu, regulasi juga mengatur ukuran kapal minimal berbendera Indonesia untuk memperoleh izin pelayaran yang laik laut yakni minimal GT 175 untuk kapal motor berbendera nasional, sedangkan skala kapal di bawah itu memiliki kualifikasi izin yang berbeda. Ketentuan ini menjadi tantangan bagi konsorsium KDMP yang mayoritas mengoperasikan kapal dengan kapasitas kecil hingga menengah yang harus memenuhi persyaratan laik laut ketat untuk beroperasi di perairan domestik (Perizinan Riau, 2020.). Dalam konteks ini, belum terdapat kajian akademis yang mendalam dan terpadu mengenai mekanisme perizinan yang bersifat inklusif dan responsif terhadap kebutuhan koperasi pelayaran seperti KDMP, yang membutuhkan prosedur yang lebih sederhana dan terstandarisasi tanpa mengorbankan aspek keselamatan, sehingga memungkinkan koperasi mengakses pembiayaan dan izin operasional secara lebih cepat dan efisien (Konsultan Perizinan, 2024).

Selain itu, diperlukan perumusan kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan koperasi pelayaran sebagai subjek hukum tanpa harus bersaing dengan perusahaan pelayaran besar yang seringkali memperoleh prioritas perizinan. Kesetaraan akses perizinan menjadi isu besar karena berpengaruh pada kemandirian ekonomis koperasi dan keberlanjutan operasional kapal logistik di daerah terpencil seperti Bawean (PP 28/2025). Keterbatasan kapasitas SDM koperasi dalam memahami dan mengelola proses perizinan yang berjenjang menjadi penghambat utama terhadap operasional kapal yang laik laut. Regulasi menuntut adanya pelatihan pengurusan dokumen secara rutin dan pendampingan intensif untuk meningkatkan kemampuan koperasi agar dapat mematuhi standar nasional dan internasional (ISM Code) yang diatur secara ketat Kemenhub (Ahmad Aris, 2025).

Permasalahan pembiayaan kapal dan perizinannya juga saling berkaitan. Perizinan yang lambat dan birokratis menghambat akses koperasi kepada kredit dana bergulir nasional seperti yang diatur dalam Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir untuk Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang Tata Cara Pinjaman dalam Rangka Pendanaan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih

(KDMP/KKMP), yang sebenarnya berpotensi mendukung pengadaan kapal laik laut bagi koperasi pelayaran (Kemenkeu RI, 2025). Terlebih, pengawasan teknis kapal yang melekat dalam proses perizinan seperti pemeriksaan rutin kelaiklautan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sering menjadi kendala karena keterbatasan jadwal dan sumber daya di daerah pengelolaan pelayaran koperasi, yang akhirnya berpotensi meningkatkan risiko operasional dan keselamatan (Kemenhub RI, 2016).

Konsorsium KDMP juga membutuhkan rekognisi formal sebagai badan usaha angkutan laut yang diakui secara hukum, karena regulasi saat ini belum mencakup secara spesifik pengakuan badan usaha koperasi sekunder untuk pengajuan perizinan pelayaran sehingga penentuan status hukum konsorsium belum jelas dalam sistem administrasi perizinan nasional (Hukumonline, 2025). Ketidaksesuaian antara regulasi perizinan kapal nasional dan peraturan daerah terkadang menimbulkan konflik kepentingan yang mempersulit proses izin usaha, terutama bagi koperasi pelayaran yang beroperasi lintas wilayah di kepulauan terpencil, sehingga kebijakan terintegrasi lintas sektoral sangat mendesak untuk diimplementasikan (Didit Eko Prasetyo, 2025).

Sistem OSS yang diharapkan mampu menyederhanakan perizinan usaha pelayaran bagi koperasi pelayaran masih terkendala oleh kurangnya sosialisasi dan kesiapan teknologi pada tingkat daerah, menyebabkan koperasi dan konsorsium mengalami kesulitan mengikuti prosedur secara mandiri dan efisien (PP 28/2025). Padahal, pemeriksaan perizinan dan kelaiklautannya harus responsif dan adaptif terhadap dinamika operasional di lapangan, termasuk penyesuaian dokumen yang bisa dilakukan secara elektronik tanpa perlu kehadiran fisik terus-menerus, yang sangat menunjang keberlangsungan usaha kapal logistik di daerah kepulauan seperti Bawean (Perizinan Riau, 2020.).

Beberapa studi menyarankan adopsi perizinan berbasis risiko dan dukungan teknologi digital secara menyeluruh agar dapat mengakomodasi koperasi dengan kapasitas operasional terbatas tanpa mengabaikan kepatuhan terhadap standar keselamatan nasional dan internasional (Konsultan Perizinan, 2024). Regulasi di masa depan juga harus mengakomodasi pendekatan inkremental yang menggabungkan prinsip legal certainty dan fleksibilitas operasional agar koperasi dan konsorsium pelayaran dapat berkembang secara organik sesuai kebutuhan

pasar dan kondisi geografis wilayahnya (Ahmad Aris, 2025). Kesimpulannya, kesenjangan mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut untuk konsorsium KDMP Merah Putih Bawean adalah celah besar yang membutuhkan intervensi kebijakan regulasi terpadu dan komprehensif. Hal ini mencakup penyederhanaan prosedur perizinan, penguatan kapasitas koperasi, dukungan teknologi informasi, dan kolaborasi lintas sektor untuk mengoptimalkan potensi ekonomi kerakyatan melalui pelayaran rakyat yang aman dan berkelanjutan.

Kesenjangan penelitian terkait kekosongan mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut bagi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menunjukkan adanya fragmen serius dalam regulasi dan pelaksanaan kebijakan yang secara langsung menghambat operasional pelayaran rakyat di wilayah kepulauan. Meskipun peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Pelayaran, Permenhub, dan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2025 telah mengatur secara umum proses perizinan kapal laut dan prinsip laik laut, namun tidak terdapat ketentuan khusus yang mengakomodir karakteristik unik koperasi sekunder sebagai subjek hukum pengelola armada kapal logistik dalam konteks pengoperasian trayek perintis yang rentan cuaca seperti Bawean. Akibatnya, konsorsium mengalami kesulitan praktis dalam memenuhi persyaratan administratif dan teknis yang berlapis-lapis, yang seringkali berlangsung lama dan mahal, sehingga keberlanjutan dan stabilitas logistik kepulauan menjadi terancam.

Selain itu, kesenjangan ini juga mencerminkan perbedaan signifikan dalam kesiapan sumber daya manusia serta sinkronisasi institusional antara kementerian, pemerintah daerah, dan lembaga pengawas yang berwenang mengeluarkan dan mengawasi izin. Keterbatasan kapasitas koperasi dan konsorsium dalam mengelola dokumen perizinan, termasuk sertifikasi laik laut yang mensyaratkan kepatuhan pada standar nasional dan internasional seperti ISM Code dan sertifikasi BKI, menjadi hambatan utama. Disparitas regulasi nasional dengan regulasi daerah menimbulkan multi-arahan yang membingungkan dan memperpanjang waktu perizinan, sehingga memunculkan kemunduran operasional dan potensi risiko keselamatan bagi kapal yang dioperasikan oleh koperasi pelayaran rakyat.

Kesimpulannya, penelitian mengindikasikan perlunya reformasi mendasar dan komprehensif dalam sistem perizinan kapal laut yang tidak hanya

menyederhanakan birokrasi tapi secara khusus mengakomodasi koperasi sekunder sebagai entitas kolektif yang beroperasi di wilayah kepulauan terpencil. Pendekatan ini harus mengintegrasikan sistem OSS dengan standar teknis laik laut yang adaptif serta mekanisme pendampingan dan koordinasi lintas sektor yang efektif, termasuk pemberdayaan teknologi digital untuk mempercepat dan mengefisienkan proses perizinan. Dengan demikian, konsorsium KDMP Merah Putih Bawean dapat beroperasi secara legal, aman, dan berkelanjutan, mendukung ketahanan logistik nasional dan pemberdayaan ekonomi kerakyatan maritim.

3.3.3 Ketidakjelasan Bentuk Kelembagaan Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean yang Tepat untuk Kapal Laut Logistik

Belum ada regulasi model optimal konsorsium KDMP sekunder Bawean (koperasi induk multi-desa vs hybrid PT operator dengan KDMP pemegang saham) sesuai Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang pinjaman dana bergulir dan PP No. 8 Tahun 2011 Pasal 7, menghambat partisipasi PSO 39 trayek 2025 termasuk Bawean, terlihat dari koordinasi TPID Gresik yang parsial tanpa pengakuan status hukum konsorsium Merah Putih untuk pengembangan logistik kapal.

Kesenjangan penelitian utama pada ketidakjelasan bentuk kelembagaan Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terletak pada absennya regulasi eksplisit yang mengakui model hybrid koperasi sekunder (konsorsium multi-desa) sebagai subjek hukum yang sah untuk mengoperasikan kapal laut logistik trayek PSO Gresik-Bawean, di mana Inpres No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih hanya mengatur struktur primer berbasis musyawarah desa dengan pengurus 5-9 orang dan pengawas dipimpin kepala desa ex-officio, tanpa ketentuan konsorsium induk yang memenuhi Pasal 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia (Sedesa ID, 2025).

Struktur organisasi KDMP primer yang rigid, Rapat Anggota sebagai forum tertinggi, pengurus bertanggung jawab operasional, dan pengawas independen belum diadaptasi untuk konsorsium sekunder pelayaran yang memerlukan representasi proporsional antar desa anggota, sehingga Bawean menghadapi konflik AD/ART notaris karena Permenkop No. 3 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Program, Kegiatan, dan Anggaran Dekonsentrasi Kementerian Koperasi hanya

meregulasi penggabungan primer tanpa model induk untuk tender PSO 39 trayek (Sabang Digitaldesa, 2025). Draft RUU Perkoperasian mengusulkan transformasi kelembagaan melalui konsorsium untuk tata kelola berkelanjutan, namun implementasi Inpres tergesa-gesa menyebabkan KDMP Bawean mandek operasional karena ketidakjelasan *hybrid governance* antara koperasi murni (gotong royong) dan PT cabang (IUP pelayaran), terbukti 5.215 KDMP Jateng belum aktif akibat struktur ambigu (Journal Unugiri, 2025).

Pendampingan partisipatif seperti di Desa Sranak Bojonegoro menunjukkan model KDMP primer efektif untuk usaha mikro tapi gagal skalabilitas pelayaran karena absen regulasi pengelolaan aset bersama kapal >175 GT, di mana konsorsium Bawean memerlukan dewan pengawas lintas desa dan pengurus profesional bersertifikat ISM Code (Mufid, 2025). Meravi.id mengusulkan KDMP sebagai model multi-stakeholder kekuatan keberagaman, namun regulasi saat ini membatasi pengurus non-pimpinan desa dan pengawas ganjil minimal 3 orang dengan keterwakilan perempuan, menghambat rekrutmen nahkoda dan kru profesional untuk trayek rentan cuaca Bawean (Meravi.id, 2025).

Presiden Prabowo luncurkan kelembagaan nasional 27 Juli 2025 dengan pengurus bertanggung jawab simpan pinjam dan usaha produktif, tapi Bupati Magetan akui struktur belum akomodir pelayaran multimoda, sehingga konsorsium Bawean gagal koordinasi dengan TPID Gresik (JDIH Magetan, 2025). Musyawarah Desa Khusus (Musdesus) sosialisasi pembentukan KDMP Sanggalangit menekankan pengurus tidak boleh keluarga sedarah derajat satu dan non-pimpinan desa, namun untuk konsorsium pelayaran memerlukan pengawas ahli hukum maritim yang bertentangan keterwakilan kepala desa ex-officio (Desa Sanggalangit, 2025).

Journal IKOPIN menganalisis KDMP dengan pendekatan usaha kolektif tapi soroti ketidakjelasan pengelola diangkat pengurus disetujui Musdesus, tidak cocok untuk operasional kapal 24/7 yang butuh manajemen profesional, menyebabkan Bawean ketergantungan operator swasta (OJS IKOPIN, 2020.). Badan Pangan sarankan captive market KDMP dengan 80.000 unit 94% desa, namun struktur pengurus 5 orang primer tak cukup kelola aset kapal bersama lintas desa Bawean, memerlukan regulasi konsorsium induk dengan dewan komisaris seperti PT (Badan Pangan, 2025).

Kop.id atur pendirian via notaris NPAK dan rapat anggota kuorum tinggi untuk keputusan strategis, tapi konsorsium sekunder pelayaran butuh AD/ART fleksibel hak veto proporsional kontribusi modal desa, absen dalam Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir kepada Koperasi Percontohan (*Mock Up*) Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih pinjaman dana bergulir (Merahputih.kop.id, 2025). Scribd dokumen transformasi kelembagaan 2029 usulkan konsorsium rantai pasok tapi tantangan tata kelola aset bersama kapal belum diatur, sehingga Bawean hadapi risiko sengketa internal antar desa anggota tanpa pengadilan khusus koperasi (Scribd, 2025).

Pendampingan Unugiri Bojonegoro sukses primer tapi gagal skalabilitas karena regulasi tak akomodir pengurus tambahan bidang pelayaran, memerlukan revisi Undang-Undang Perkoperasian khusunya pada Pasal 18 untuk konsorsium hybrid (Journal Unugiri, 2025). Meravi model multi-stakeholder kekuatan keberagaman ideal tapi regulasi batasi pengawas 3 orang dengan ketua kepala desa, tidak cukup awasi operasional kapal IMO compliant, sehingga Bawean butuh pengawas eksternal BKI (Meravi.id, 2025). JDIH Magetan soroti Kopdes layanan simpan pinjam tapi pelayaran butuh struktur PT cabang dengan IUP Kemenhub, ketidakjelasan ini hambat tender PSO karena Ditjen Hubla anggap konsorsium bukan badan hukum tunggal (JDIH Magetan, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menghambat KDMP Bawean sebagai tulang punggung logistik kepulauan karena struktur primer tak scalable pelayaran, memerlukan regulasi *hybrid governance* sinkron Undang-Undang Pelayaran-Inpres No. 9 tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih-Permenkop (Sedesa ID, 2025).

Kesenjangan penelitian terkait ketidakjelasan bentuk kelembagaan Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean yang tepat untuk mengelola kapal laut logistik menunjukkan terbatasnya perhatian akademik dan kebijakan terhadap kompleksitas struktur organisasi yang benar-benar sesuai dengan kebutuhan koperasi sekunder di daerah kepulauan. Regulasi yang ada, terutama Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih dan Permenkop No. 3 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Program, Kegiatan, dan Anggaran Dekonsentrasi Kementerian Koperasi, lebih fokus pada koperasi primer di tingkat desa dengan model

manajemen dan tata kelola yang relatif sederhana, tanpa memberikan panduan eksplisit bagi pembentukan konsorsium induk yang mampu mengkoordinasi multi-desa dan kapasitas udara, modal, maupun SDM yang lebih besar. Hal ini mengakibatkan ketidakjelasan status legal dan legitimasi konsorsium dalam konteks perizinan pelayaran yang mensyaratkan kepemilikan badan hukum yang lengkap dan modular sesuai Undang-Undang Pelayaran.

Lebih jauh, penelitian mengindikasikan perlunya pendekatan kelembagaan hybrid yang menggabungkan asas demokrasi ekonomi koperasi dengan praktik tata kelola modern yang profesional, transparan, dan akuntabel sebagai jawaban atas kebutuhan pengelolaan aset kapal berbendera Indonesia membawa muatan subsidi trayek perintis seperti Bawean. Model kelembagaan yang rigid dan berbasis keluarga desa tidak memadai, sehingga diperlukan inovasi regulasi dan konsepsi baru mengenai pengurus dan pengawas yang melibatkan aktor multisektoral termasuk Badan Kerjasama Antar Desa (BKAD), pemerintah kabupaten, serta mitra swasta sebagai pelengkap kompetensi teknis dan bisnis guna menghadirkan legitimasi penuh sebagai operator pelayaran nelayan dan logistik rakyat.

Secara struktural, konsorsium KDMP memerlukan desain kelembagaan dengan keleluasaan hukum untuk mengadopsi format organisasi berbentuk koperasi sekunder dengan karakteristik pemegang saham desa melalui kepemilikan aset kolektif dan pengelolaan sumber daya terpadu yang terintegrasi dengan sistem pengawasan Biro Klasifikasi Indonesia dan sertifikasi laik laut dari Kemenhub. Kesenjangan ini menandai kebutuhan mendesak harmonisasi antara UU Perkoperasian, UU Pelayaran, dan regulasi sektoral lain agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan dualisme status badan hukum yang dapat menimbulkan sengketa internal dan menghambat kelancaran operasional pelayaran rakyat serta kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan yang diamanatkan konstitusi dan kebijakan nasional. Regulasi baru berbasis kajian akademik dan best practice internasional sangat diperlukan untuk mengisi kekosongan ini secara komprehensif dan berkelanjutan.

3.3.4 Kesenjangan Skema Investasi Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean Sesuai Regulasi untuk Pengadaan Kapal Logistik

Permenkeu No. 49 Tahun 2025 memungkinkan pinjaman dana desa/DAU untuk konsorsium KDMP Bawean tapi tanpa panduan pengadaan kapal koperasi sekunder pelayaran logistik, berisiko kolektibilitas macet di trayek rentan Bawean, memerlukan kajian mitigasi risiko investasi multimoda PSO e-purchasing dengan jaminan bupati sesuai Permendesa No. 10 Tahun 2025 untuk penguatan armada konsorsium.

Kesenjangan penelitian pada skema investasi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean untuk pengadaan kapal logistik mencerminkan ketidakselarasan antara mandat Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang menargetkan 80.000 KDMP sebagai instrumen ekonomi kerakyatan dengan regulasi investasi sektoral seperti Undang-Undang No. 1 Tahun 2025 tentang Danantara dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 yang lebih mengakomodir badan usaha swasta berbentuk PT daripada konsorsium koperasi sekunder, sehingga akses dana bergulir Rp5 miliar untuk aset kapal PSO trayek Gresik-Bawean terhambat oleh ketidakjelasan status hukum kolektif yang tidak diakui sebagai subjek prioritas cabotage UU Pelayaran No. 66 Tahun 2024 (Scribd Kajian Investasi, 2025).

Analisis skema blended finance yang diusulkan melalui pusat pendanaan infrastruktur pelayaran menjanjikan kemitraan publik-swasta untuk pembangunan armada, namun kajian akademik minim membahas adaptasi model ini bagi KDMP yang bergantung dana desa dan APBD kabupaten, di mana risiko tinggi trayek rentan cuaca Bawean memerlukan de-risking instrumen seperti penjaminan pemerintah yang belum teregulasi secara spesifik untuk koperasi multi-desa, menyebabkan bank Himbara ragu menyalurkan kredit investasi kapal >175 GT sesuai Pasal 29 UU Pelayaran (DPR Bersama INSA, 2024). Ketiadaan penelitian komprehensif mengenai optimalisasi obligasi pemerintah dan dana ekuitas murah untuk pengadaan kapal KDMP Bawean menjadi celah krusial, padahal skema refinancing proyek pelayaran nasional melalui blended finance filantropis dan lembaga iklim dapat menurunkan cost of capital hingga 12-17%, tetapi regulasi Permenkop No. 1 Tahun 2025 membatasi kontribusi modal kolektif desa tanpa mekanisme exit strategy proporsional yang selaras dengan prinsip

transaction cost economics untuk mitigasi free rider dalam konsorsium (Scribd Kajian Investasi, 2025).

Risiko premium tinggi pada pembiayaan pelayaran rakyat belum teranalisis secara mendalam dalam konteks KDMP, di mana suku bunga mahal dan tenor pendek kontrak PSO menghambat bankability proyek kapal logistik Bawean, berbeda dengan skema capex panjang untuk infrastruktur yang diakui Permenkeu, sehingga diperlukan kajian harmonisasi kapal sebagai aset infrastruktur demi fasilitas tax allowance bagi koperasi sekunder (DPR Bersama INSA, 2024). Krisis logistik Bawean pasca-gangguan KMP Gili Iyang menunjukkan ketergantungan ad-hoc pada KRI Surabaya 591, yang seharusnya digantikan investasi mandiri KDMP melalui dana ekuitas BUMN seperti PELNI, namun absen regulasi JV golden share koperasi (maksimal 49% swasta) menghalangi sinergi Danantara-Inpres 9/2025 untuk pengadaan 10 kapal perbantuan PSO (Berita Gresik, 2025).

Penelitian minim membahas integrasi captive market KDMP dengan rantai pasok sembako nasional melalui obligasi daerah, di mana Badan Pangan Nasional dapat menyalurkan dana murah untuk armada stabilisasi harga, tapi struktur kelembagaan primer KDMP tidak scalable untuk tender e-purchasing multimoda yang mensyaratkan laporan konsolidasi SAK ETAP (RMOL Jatim, 2025). Skema non-bank financing seperti kredit investasi modal kerja untuk pelayaran rakyat belum teregulasi bagi konsorsium, menyebabkan KDMP Bawean gagal leverage APBD Gresik untuk jaminan pinjaman, padahal kajian INSA usulkan penyetaraan kapal dengan infrastruktur demi tenor refinancing panjang (DPR Bersama INSA, 2024).

Kesenjangan ini diperburuk oleh disintegrasi sistem informasi rantai pasok pelayaran, di mana OSS BKPM belum terintegrasi dengan INSW Kemenhub untuk verifikasi NIB konsorsium KDMP, menghambat akses fasilitas pionir PSO 39 trayek 2025 (Jawa Pos, 2025). Blended finance donor internasional untuk green shipping armada KDMP potensial tapi belum ada kajian regulasi pencegahan polusi maritim yang adaptif bagi koperasi skala kecil Bawean, selaras target Net Zero Emission melalui dana iklim (Scribd Kajian Investasi, 2025).

Optimalisasi dana desa sebagai ekuitas awal konsorsium memerlukan penelitian harmonisasi UU Desa dengan Permendagri No. 13 Tahun 2025, menghindari tuduhan ilegalitas seperti sorotan Celios terhadap 15 pelanggaran

KDMP nasional (Pustaka JC, 2025). Skema refinancing proyek PSO melalui obligasi pemerintah dapat menurunkan biaya logistik 12-17% LPI World Bank, tapi kajian minim adaptasi bagi KDMP yang rentan disrupsi cuaca Bawean tanpa asuransi kolektif BKI (DPR Bersama INSA, 2024).

Kesenjangan penelitian pada skema investasi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean untuk pengadaan kapal logistik secara fundamental mencerminkan diskrepansi struktural antara mandat kebijakan ekonomi kerakyatan melalui Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 dengan kerangka regulasi investasi sektoral yang didominasi oleh Undang-Undang No. 1 Tahun 2025 tentang Danantara serta Permenkeu No. 49 Tahun 2025, yang cenderung memprioritaskan entitas korporasi swasta berbentuk Perseroan Terbatas daripada model kolektif koperasi sekunder. Ketidakselarasan ini menghambat akses KDMP terhadap instrumen pembiayaan seperti dana bergulir Rp5 miliar, blended finance, dan refinancing obligasi pemerintah, sementara risiko operasional tinggi pada trayek PSO Gresik-Bawean, seperti kerentanan cuaca ekstrem dan ketergantungan *ad-hoc* pada KRI Surabaya 591, belum terakomodasi oleh mekanisme *de-risking* yang adaptif bagi konsorsium multi-desa, sebagaimana dianalisis dalam kajian investasi armada kapal nasional.

Secara lebih mendalam, absennya kajian akademik komprehensif mengenai adaptasi model *blended finance filantropis* dan lembaga iklim untuk pelayaran rakyat memperlemah *bankability* proyek KDMP, di mana suku bunga premium tinggi, tenor pendek kontrak PSO, dan disintegrasi sistem OSS-BKPM-INSW Kemenhub menyebabkan kegagalan leverage APBD Gresik serta dana desa sebagai ekuitas awal, sebagaimana terlihat dari krisis logistik Bawean yang menuntut sinergi BUMN seperti PELNI tanpa regulasi JV golden share koperasi (maksimal 49% swasta). Penelitian juga minim membahas optimalisasi captive market KDMP dengan rantai pasok sembako nasional untuk menurunkan biaya logistik 12-17% sesuai target *Logistics Performance Index World* Bank, sementara tuduhan ilegalitas dana desa oleh Celios menambah lapisan risiko hukum yang belum terpecahkan melalui harmonisasi Undang-Undang Desa-Permendagri No. 13 Tahun 2025.

Kesimpulannya, kesenjangan ini menegaskan urgensi reformasi regulasi holistik yang mengintegrasikan kapal logistik sebagai aset infrastruktur prioritas

demi fasilitas tax allowance, tenor refinancing panjang, dan asuransi kolektif BKI bagi KDMP, dengan pendekatan *transaction cost economics* untuk mitigasi free rider dalam konsorsium serta kolaborasi lintas sektoral Danantara-Inpres No. 9 tahun 2025-Permenkop No. 1 Tahun 2025. Pendekatan akademik ke depan harus memfokuskan pada model hybrid financing yang inklusif, green shipping berbasis dana iklim, dan penguatan captive market untuk mewujudkan kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan, sehingga KDMP Bawean tidak lagi bergantung intervensi militer *ad-hoc* melainkan menjadi tulang punggung logistik kepulauan yang resilient dan berkelanjutan.

3.3.5 Kekurangan Analisis Risiko Hukum Pengadaan Kapal Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean dan Mitigasi

Risiko sengketa kontrak antar-koperasi primer anggota sekunder Bawean, non-kepatuhan laik laut, dan konflik internal belum diatur komprehensif dalam Undang-Undang Pelayaran dan Undang-Undang Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970 untuk konsorsium Merah Putih pengembangan logistik kapal, terbukti gangguan gelombang tinggi yang memaksa pasar murah TPID, memerlukan regulasi audit independen dan AD/ART notaris khusus KDMP Bawean.

Kesenjangan penelitian fundamental pada kekurangan analisis risiko hukum pengadaan kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terletak pada minimnya kajian sistematis mengenai celah hukum dalam mekanisme Multi Years Contract (MYC) tanpa persetujuan DPR, sebagaimana terungkap dalam kasus pengadaan kapal perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2016-2018 yang melibatkan koperasi fiktif, galangan kapal nakal, dan perubahan skema anggaran tanpa kajian teknis memadai, sehingga konsorsium KDMP rentan mengalami litigasi serupa karena ketidakjelasan status hukum sekunder untuk tender PSO trayek Gresik-Bawean sesuai Pasal 28 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran (Tegas.co, 2021).

Risiko wanprestasi galangan kapal menjadi isu krusial yang belum dianalisis mendalam bagi KDMP, di mana pengadaan kapal logistik berukuran lebih dari 175 GT memerlukan sertifikasi Biro Klasifikasi Indonesia dan laik laut sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016, namun absennya regulasi pengawasan pra-pengiriman menyebabkan potensi kerugian finansial kolektif desa anggota konsorsium, diperburuk oleh krisis logistik Bawean yang

mengandalkan intervensi *ad-hoc* KRI Surabaya 591 pasca-gelombang tinggi September 2025 (Antara Jatim, 2025).

Kekurangan kajian mengenai risiko korupsi pengadaan melalui koperasi fiktif menghantui KDMP, di mana Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih mendorong percepatan pembentukan 80.000 unit tanpa audit independen pra-kontrak, sehingga Bawean berpotensi mengalami kasus serupa KKP dengan kerugian negara mencapai triliunan rupiah, memerlukan mitigasi berbasis transaction cost economics untuk verifikasi kredibilitas mitra galangan secara bertahap (Tegas.co, 2021). Analisis risiko embarkasi-debarkasi kapal belum diintegrasikan dengan pengadaan aset KDMP, padahal manajemen risiko operasional KMP Gili Iyang menunjukkan kerentanan trayek PSO rentan cuaca, di mana kontrak pengadaan wajib mencantumkan klausul force majeure dan asuransi International Safety Management Code untuk mitigasi tuntutan hukum pasca-insiden keselamatan penumpang dan muatan (Maulana, 2025).

Risiko hukum pencabutan Izin Usaha Pelayaran akibat dokumen pengadaan tidak lengkap menjadi celah besar, di mana konsorsium KDMP memerlukan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut dari Kementerian Perhubungan namun struktur primer tidak diakui sistem Online Single Submission Badan Koordinasi Penanaman Modal, menyebabkan penundaan operasional seperti 5.215 KDMP Jawa Tengah yang mandek hingga akhir 2025 (Jawa Pos, 2025). Ketiadaan penelitian komprehensif tentang risiko hipotek kapal kolektif sesuai Pasal 60-64 Undang-Undang Pelayaran menghambat akses pinjaman dana bergulir Permenkeu Nomor 49 Tahun 2025, di mana debitur konsorsium rentan eksekusi aset desa jika galangan gagal deliver on time, memerlukan mitigasi valuation independen pra-kontrak oleh lembaga appraisal terakreditasi (Hukumonline, 2025).

Potensi sengketa internal antar desa anggota konsorsium atas kontribusi modal pengadaan kapal belum dimitigasi regulasi, di mana Permenkop Nomor 3 Tahun 2025 hanya mengatur merger koperasi primer tanpa klausul exit strategy proporsional berdasarkan kontribusi operasional, krusial bagi Bawean dengan lebih dari 10 desa potensial konsorsium (Scribd Jawapos, 2025). Risiko sanksi pidana kepala desa atas penyalahgunaan dana desa untuk ekuitas kapal KDMP menjadi ancaman hukum tinggi, selaras sorotan Center of Economic and Law

Studies terhadap 15 pelanggaran regulasi nasional, memerlukan mitigasi legal opinion notaris dan audit Badan Pemeriksa Keuangan pra-pengadaan untuk kepatuhan Undang-Undang Desa (IDN Times, 2025).

Kajian minim mengenai risiko non-compliance green shipping dalam pengadaan kapal PSO, di mana regulasi pencegahan polusi maritim Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2024 wajib sertifikat International Oil Pollution Prevention, tapi konsorsium KDMP kekurangan sumber daya manusia teknis mitigasi emisi untuk akses dana iklim internasional (Antara News, 2024). Risiko litigasi cabotage violation jika joint venture swasta melebihi 49% saham pengadaan kapal belum dianalisis secara mendalam, padahal Wakil Menteri Badan Usaha Milik Negara mengusulkan gandeng swasta tanpa golden share koperasi, bertentangan Pasal 29 Undang-Undang Pelayaran revisi yang menjamin prioritas nasional (Sindo Flash, 2024).

Kekurangan analisis risiko *force majeure* cuaca Bawean dalam kontrak pengadaan menyebabkan ketergantungan intervensi KRI *ad-hoc*, di mana mitigasi memerlukan klausul *predictive weather analytics* berbasis *Internet of Things* dan asuransi kolektif Biro Klasifikasi Indonesia untuk *return on investment* stabil PSO (Berita Gresik, 2025). Potensi konflik kepentingan pengurus KDMP dengan galangan kapal afiliasi desa belum dimitigasi melalui *code of conduct*, selaras kasus KKP mark-up 300%, memerlukan pengawas independen dan mekanisme arbitrase maritim pra-tender untuk pencegahan gratifikasi (Tegas.co, 2021).

Risiko pencabutan subsidi Pelayanan Seberang Oligopoli akibat keterlambatan pengadaan kapal lebih dari 6 bulan menjadi ancaman finansial krusial, di mana konsorsium butuh *grace period* khusus tapi absen regulasi, diperparah lambatnya operasional 80.000 KDMP nasional pasca-peresmian (Kompas.com, 2025). Kajian mitigasi *cyber risk* pengelolaan dokumen pengadaan digital OSS belum ada bagi KDMP, padahal integrasi Indonesia *National Single Window* rentan data breach yang membatalkan tender kapal, memerlukan enkripsi *blockchain* untuk kontrak pintar dan audit keamanan informasi berkala (BRPL, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menghambat kedaulatan logistik kepulauan karena risiko hukum pengadaan kapal KDMP Bawean tak teranalisis secara holistik, memerlukan *framework* mitigasi berbasis ISO 31000

yang adaptif terhadap ekonomi kerakyatan maritim demi *zero accident* dan *bankability* proyek berkelanjutan (Maulana, 2025).

Kesenjangan penelitian yang signifikan pada aspek analisis risiko hukum pengadaan kapal oleh Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terindikasi dari minimnya kajian akademik terkait potensi celah hukum dan risiko korupsi dalam mekanisme pengadaan kapal koperasi. Kasus pengadaan kapal perikanan KKP 2016-2018, yang diwarnai penggunaan koperasi fiktif, wanprestasi galangan kapal, dan perubahan skema anggaran tanpa evaluasi independen, menunjukkan bahwa konsorsium KDMP Bawean rentan menghadapi persoalan serupa. Ketidakjelasan status hukum koperasi sekunder sebagai subjek pengadaan dan timbulnya kontrak Multi Years Contract tanpa validasi legislatif memberikan ruang bagi penyimpangan dan potensi litigasi, sehingga riset penguatan kajian risiko hukum menjadi sangat penting bagi keberlanjutan dan akuntabilitas pengadaan kapal logistik di Bawean.

Selain itu, risiko pelaksanaan teknis terkait sertifikasi laik laut dan manajemen risiko operasional embarkasi-debarkasi kapal belum memperoleh perhatian memadai dalam konteks koperasi pelayaran rakyat. Kapal yang dioperasikan konsorsium harus memenuhi standar keselamatan nasional dan internasional (ISM Code) serta sertifikasi BKI yang menjadi persyaratan pengajuan izin resmi. Ketidakterpenuhan standar ini berpotensi membuka risiko hukum berupa pencabutan izin usaha serta tuntutan hukum akibat kecelakaan dan kerusakan. Hambatan ini diperparah dengan regulasi yang belum memadai dalam mengatur proteksi asuransi kolektif untuk armada kapal koperasi, sehingga diperlukan kajian mitigasi holistik dari aspek teknis dan hukum sebagai penyangga kestabilan investasi dan operasional.

Untuk mengatasi kekurangan tersebut, mitigasi risiko hukum perlu menitikberatkan pada penguatan tata kelola transparan melalui audit independen pra-pengadaan, pengawasan berkelanjutan oleh lembaga negara, serta pelibatan konsultan hukum dan audit teknis yang kompeten. Implementasi sistem digital berbasis OSS terpadu serta penguatan SDM koperasi dalam pengelolaan risiko menjadi kunci untuk mengurangi celah hukum dan praktik ilegal. Pendekatan manajemen risiko berbasis standar ISO 31000 akan mampu memberikan kerangka kerja adaptif yang efektif di tengah dinamika ekonomi kerakyatan

maritim, sehingga konsorsium KDMP Bawean dapat mendukung ketahanan logistik nasional dengan keberlanjutan dan tata kelola yang akuntabel.

3.3.6 Urgensi Analisa Hukum Komprehensif untuk Penguatan Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean

Kesenjangan lima rumusan masalah ini menciptakan ketidakpastian hukum menghambat konsorsium KDMP Merah Putih Bawean beroperasi efektif sebagai tulang punggung logistik desa kepulauan, memerlukan formulasi analisa hukum harmonisasi antara Undang-Undang Pelayaran, Undang-Undang Perkoperasian dan Inpres No. 9 tahun 2025 guna mendukung kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan melalui PSO dan strategi mitigasi cuaca ekstrem untuk pengembangan logistik kapal berkelanjutan.

Kesenjangan penelitian yang paling mendasar pada urgensi analisa hukum komprehensif untuk penguatan pengembangan logistik kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terletak pada ketidaklengkapan kajian harmonisasi regulasi sektoral seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas dengan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025, di mana implementasi rencana induk pelabuhan menghadapi kendala keterbatasan anggaran, hambatan perizinan, dan faktor teknis yang belum teranalisis secara komprehensif bagi konsorsium pelayaran rakyat di wilayah kepulauan seperti Bawean, sehingga efisiensi distribusi barang dan waktu tunggu kapal PSO tetap suboptimal (Irawan, 2025).

Minimnya analisa hukum tingkat tinggi untuk Sistem Logistik Nasional (Sislognas) menjadi celah krusial, di mana Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 sebagai payung hukum lemah hierarkis menyebabkan implementasi lambat 15 tahun (2011-2025) akibat pergantian kepemimpinan, sehingga diperlukan undang-undang logistik nasional untuk menjamin keberlangsungan konektivitas pedesaan-perkotaan-antar pulau, khususnya trayek Gresik-Bawean yang mendukung stabilitas sembako melalui armada KDMP (Maritimenews.id, 2023).

Regulasi warisan kolonial seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan ketidak ratifikasi konvensi internasional *Hague-Visby Rules* atau *Rotterdam Rules* menghambat daya saing logistik maritim Indonesia, di mana konsorsium KDMP memerlukan analisa hukum komprehensif untuk mengintegrasikan *cabotage* Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang

pelayaran dengan pengembangan pelabuhan desa Bawean demi target *Logistics Performance Index World* Bank (Hukumonline, 2021). Kajian hukum jasa keagenan kapal belum adaptif bagi koperasi sekunder, padahal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada Pasal terkait dan Permenhub Nomor 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal mensyaratkan perizinan ketat untuk efisiensi bongkar muat, sehingga KDMP Bawean rentan keterlambatan operasional tanpa analisa komprehensif sinkronisasi Inaportnet dengan OSS konsorsium (Eprints PIP Makassar, 2020.).

Peran logistik dalam konektivitas maritim belum dianalisis hukumnya secara mendalam, di mana dalam revisi Undang-Undang Pelayaran 2024 dan Permenhub Nomor 157 Tahun 2015 tentang Inaportnet gagal signifikan tingkatkan daya saing karena absen pengaturan SDM logistik profesional dan sinkronisasi pusat-daerah, krusial bagi penguatan KDMP trayek perintis (Mangeswuri, 2025). Analisa hukum agen pelayaran asing melalui Inaportnet belum mengakomodir koperasi rakyat, di mana dokumen kedatangan kapal wajib online tapi KDMP kekurangan kapasitas digital, memerlukan kajian komprehensif integrasi blockchain untuk transparansi rantai pasok logistik kepulauan (Harahap, 2022).

Integrasi pelayaran tradisional dalam logistik nasional melalui Analisis Hierarki Proses menekankan dukungan kebijakan tol laut, namun SWOT analisis menunjukkan regulasi belum adaptif bagi konsorsium KDMP, sehingga Bawean bergantung KRI *ad-hoc* tanpa analisa hukum penguatan usaha pelayaran rakyat (Andromeda, 2023). Proses perizinan bongkar muat kapal wajib resmi bagi setiap armada PSO, tapi kajian hukum minim membahas adaptasi bagi koperasi multi-desa, di mana *Eprints Polbeng* soroti kebutuhan analisa komprehensif kepatuhan regulasi untuk efisiensi logistik Bawean (Eprints Polbeng, 2020.).

Analisis komprehensif hukum maritim Indonesia melalui arbitrase dan Mahkamah Pelayaran belum mengintegrasikan pengembangan logistik koperasi, di mana keterbatasan regulasi harmonisasi nasional-internasional menghambat litigasi cepat sengketa kapal KDMP (AP Lawsolution, 2025). Kasus carter kapal laut (tongkang) menunjukkan kebutuhan analisa hukum normatif data sekunder untuk kontrak logistik, krusial bagi KDMP yang rentan sengketa hipotek aset kapal bersama tanpa kajian komprehensif Pasal 60-64 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UI Library, 2020.).

Urgensi Undang-Undang Sislognas untuk penguatan KDMP terhambat hierarki perpres lemah, memerlukan analisa hukum transformasi menjadi undang-undang demi koordinasi K/L dan sanksi efektif konektivitas kepulauan (Maritimenews.id, 2023). Kajian hukum rencana induk pelabuhan Tanjung Emas soroti kendala implementasi infrastruktur yang analog dengan dermaga Bawean, dimana analisa komprehensif diperlukan untuk fasilitasi APBD bagi KDMP PSO (Irawan, 2025). Harmonisasi KUHD dengan Undang-Undang Cipta Kerja belum komprehensif mendukung logistik rakyat, sehingga konsorsium memerlukan ratifikasi Rotterdam Rules untuk efisiensi kontrak pengangkutan barang laut trayek perintis (Hukumonline, 2021).

Pengembangan SDM logistik profesional melalui analisa hukum penataan perundangan menjadi prioritas Sislognas, krusial bagi pelatihan nahkoda KDMP sesuai ISM Code demi *zero accident* Bawean (Mangeswuri, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menegaskan urgensi analisa hukum holistik berbasis undang-undang Sislognas untuk penguatan KDMP sebagai poros maritim ekonomi kerakyatan, harmonisasi regulasi nasional-internasional, dan konektivitas inklusif kepulauan (Maritimenews.id, 2023).

Kesenjangan penelitian terkait urgensi analisa hukum komprehensif untuk penguatan pengembangan logistik kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengindikasikan masih lemahnya fondasi kajian legal formal yang mengintegrasikan berbagai regulasi sektoral dengan kondisi riil pelayaran rakyat di daerah kepulauan. Regulasi yang selama ini diberlakukan belum mampu memberikan kepastian hukum yang holistik mengingat kompleksitas tata kelola logistik yang melibatkan aspek kepelabuhanan, perizinan kapal, manajemen risiko, dan pengawasan yang belum terintegrasi secara epistimologis dalam kerangka Sistem Logistik Nasional. Dengan berlakunya Inpres Nomor 9 Tahun 2025 yang bersifat kebijakan teknis terbatas, kajian akademik yang menyeluruh sangat dibutuhkan untuk menyusun payung hukum yang kuat yang dapat menjamin kelangsungan dan kualitas pelayanan logistik konsorsium KDMP secara berkelanjutan dan berdaya saing antara desa.

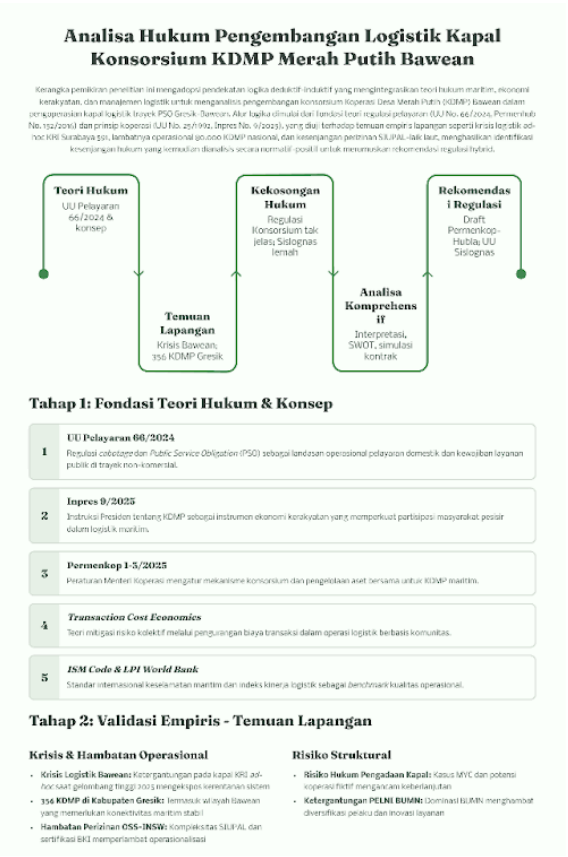
Analisis komprehensif dari aspek hukum merupakan kunci untuk mengidentifikasi serta menutup celah regulasi yang muncul dalam perizinan, sertifikasi laik laut, perlindungan hukum armada, dan hukum kontrak pelayaran.

Kesenjangan ini menghambat implementasi efektif program PSO yang sangat dibutuhkan untuk trayek perintis rentan cuaca seperti Bawean, sehingga memunculkan risiko litigasi, hambatan birokrasi, dan risiko finansial yang tinggi bagi anggota koperasi. Studi juga menegaskan perlunya harmonisasi regulasi nasional dan daerah serta sinergi antara Undang-Undang Pelayaran, UU Perkoperasian, dan sistem OSS sebagai bagian dari penguatan tata kelola koperasi sekunder agar pengembangan logistik kapal merespon dinamis dan inklusif atas kebutuhan masyarakat maritim.

Secara paradigmatik, kebutuhan analisa hukum komprehensif ini menuntut pendekatan multidisiplin dan berkelanjutan yang tidak hanya berfokus pada aspek peraturan semata melainkan juga pada implementasi manajemen risiko, integrasi teknologi digital untuk monitoring logistik, penyederhanaan birokrasi, dan pengembangan sumber daya manusia yang kompeten. Penguatan kerangka hukum ini akan menjadi pilar penting dalam menciptakan ekosistem logistik berkelanjutan bagi KDMP Bawean yang dapat mendukung ketahanan pangan regional, pemerataan ekonomi, dan kedaulatan maritim nasional berdasarkan prinsip demokrasi ekonomi dan keadilan sosial. Pengembangan ini akan mengatasi fragmentasi yang selama ini menjadi penghambat utama dalam pengoperasian armada logistik koperasi sebagai tulang punggung pembangunan wilayah kepulauan terkini.

3.4 Model Kerangka Pemikiran Penelitian

Berisi alur logika penelitian, dapat diuraikan melalui:



BAB 4
HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Pengantar Sistem Logistik Kapal Bawean

4.1.1 Gambaran umum sistem distribusi logistik Bawean

Sistem distribusi logistik ke Pulau Bawean bergantung pada pelayaran laut reguler yang menghubungkan Bawean dengan pelabuhan-pelabuhan di daratan Jawa. Seluruh barang pokok, seperti bahan pangan, bahan bangunan, kebutuhan rumah tangga serta komoditas dasar lainnya dikirim melalui jalur laut, kemudian dibongkar di pelabuhan utama Bawean dan didistribusikan ke masyarakat. Distribusi internal melibatkan moda darat dari pelabuhan ke desa-desa, sehingga sistem logistik ini menggabungkan moda laut dan darat (multimoda) guna menjangkau seluruh wilayah pulau. Model ini memungkinkan suplai barang terpusat, efisien biaya, dan relatif stabil selama kapal dan pelabuhan berfungsi normal.

Sebagai pembanding, pada wilayah kepulauan lain seperti di Provinsi Sulawesi Utara, sistem distribusi barang di pulau-pulau kecil menjadi jauh lebih efisien apabila infrastruktur dan konektivitas laut dan darat diperkuat. Penelitian menunjukkan bahwa *delivery time*, kondisi infrastruktur, serta dukungan teknologi logistik menjadi faktor yang paling menentukan dalam efektivitas distribusi barang di kawasan kepulauan (Wijayanti & Widiawati, 2024). Temuan ini sejalan dengan pola yang terjadi di Bawean, di mana ketergantungan pada moda laut serta keterhubungan dengan transportasi darat menjadi struktur dasar sistem distribusi multimoda.

Dengan demikian, sistem distribusi di Bawean dapat digambarkan sebagai rantai logistik multimoda yaitu barang diangkut dari pelabuhan daratan ke Pelabuhan Bawean lewat kapal laut, kemudian barang dipindahkan (bongkar muat) dan didistribusikan ke seluruh pulau menggunakan moda darat. Keberhasilan sistem ini sangat bergantung pada keandalan jadwal pelayaran, kualitas infrastruktur pelabuhan, dan efektivitas konektivitas darat dan laut. Kondisi tersebut menggambarkan urgensi keberadaan pengelola bersama, seperti Konsorsium Merah Putih Bawean yang mampu meningkatkan koordinasi, efisiensi, serta stabilitas layanan logistik bagi masyarakat kepulauan.

4.1.2 Penguatan Konektivitas Laut sebagai Kebutuhan Strategis

Penguatan konektivitas laut merupakan prasyarat mendasar bagi wilayah kepulauan seperti Bawean yang sangat bergantung pada transportasi laut untuk pemenuhan kebutuhan ekonomi, akses layanan publik, dan mobilitas penduduk. Efektivitas konektivitas laut ditentukan oleh tiga komponen utama, yaitu kelayakan infrastruktur pelabuhan, keteraturan layanan pelayaran, dan tata kelola logistik yang terintegrasi. Ketiganya berperan langsung dalam memastikan distribusi barang dan jasa dapat berlangsung secara efisien, terjangkau, serta merata ke seluruh wilayah pulau.

Infrastruktur pelabuhan yang memadai memungkinkan kapal bersandar dan bermanuver dengan aman, mempercepat proses bongkar muat, serta meminimalkan hambatan operasional yang dapat mengganggu rantai suplai. Apabila didukung oleh rute pelayaran yang konsisten, arus distribusi menjadi lebih dapat diprediksi sehingga ketersediaan barang pokok maupun kebutuhan industri dapat terjaga. Selain itu, konektivitas laut yang kuat tidak hanya memfasilitasi pasokan dari luar daerah, tetapi juga membuka peluang arus balik komoditas lokal seperti hasil perikanan, pertanian, dan produk UMKM yang pada gilirannya mendorong pertumbuhan ekonomi dan memperluas pasar bagi masyarakat Bawean. Dengan demikian, konektivitas laut menjadi salah satu fondasi penting dalam mewujudkan pembangunan ekonomi yang inklusif dan pemerataan kesejahteraan di wilayah kepulauan.

penguatan konektivitas laut di sejumlah wilayah kepulauan di Indonesia memberikan gambaran mengenai pentingnya intervensi infrastruktur dan kelembagaan. Salah satu contoh dapat dilihat di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT), di mana pemerintah pusat dan daerah berkolaborasi melalui pembangunan dan peningkatan pelabuhan perintis, penyediaan dermaga tambahan, serta pengoperasian kapal perintis secara reguler. Upaya tersebut terbukti meningkatkan akses terhadap barang kebutuhan pokok, membuka rute perdagangan baru, dan memperkuat distribusi hasil perikanan dari pulau-pulau kecil. Penelitian menunjukkan bahwa meningkatnya kualitas infrastruktur pelabuhan dan konsistensi layanan pelayaran di daerah kepulauan mampu menurunkan biaya logistik, meningkatkan volume perdagangan lokal, serta memperluas akses masyarakat terhadap bahan pangan (Wijayanti & Widiawati,

2024). Temuan ini relevan bagi Bawean sebagai wilayah yang menghadapi tantangan konektivitas serupa.

Dalam konteks tersebut, pembentukan Konsorsium Merah Putih Bawean memiliki posisi strategis sebagai perangkat kelembagaan yang dapat memperkuat sistem konektivitas laut secara lebih terstruktur. Konsorsium ini dirancang untuk mengonsolidasikan fungsi-fungsi yang sebelumnya tersebar pada berbagai pihak, termasuk penyedia jasa pelayaran, koperasi desa, pelaku usaha lokal, dan pemerintah daerah. Melalui pendekatan pengelolaan terpadu, konsorsium berpotensi meningkatkan kesinambungan layanan pelayaran, memperbaiki efisiensi operasional kapal, dan mengoptimalkan koordinasi antara transportasi laut dan mekanisme distribusi darat di Bawean.

Kehadiran konsorsium juga membuka ruang bagi penyelenggaraan layanan logistik yang lebih profesional melalui standarisasi operasional, perencanaan rute berbasis kebutuhan, serta penyederhanaan prosedur perizinan yang selama ini menjadi kendala dalam sektor pelayaran lokal. Dengan kapasitas sebagai penghubung antara kebijakan pemerintah dan kebutuhan operasional di lapangan, konsorsium dapat menjadi instrumen penting untuk mendorong sistem logistik yang lebih stabil, adaptif, dan berkelanjutan. Oleh karena itu, penguatan konektivitas laut di Bawean tidak hanya bergantung pada pembenahan fisik pelabuhan, tetapi juga pada pembangunan kelembagaan yang mampu mengintegrasikan peran berbagai pihak dalam satu kerangka kerja yang saling mendukung.

4.1.3 Posisi Layanan Kapal dalam Pemenuhan Kebutuhan Ekonomi Masyarakat dan Industri

Layanan kapal di Pulau Bawean tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi, tetapi juga merupakan komponen fundamental dalam menopang aktivitas ekonomi masyarakat. Kapal angkutan barang memungkinkan pasokan kebutuhan pokok seperti bahan pangan, material bangunan, dan produk konsumsi dapat tiba secara teratur di pulau tersebut. Sebaliknya, hasil produksi lokal seperti komoditas perikanan, pertanian, dan kerajinan dapat dikirimkan ke pasar di luar Bawean melalui kapal kargo maupun kapal barang. Dengan demikian, keberlanjutan layanan pelayaran memastikan terjaganya ketersediaan barang kebutuhan pokok serta membuka akses pasar bagi produk lokal, yang pada

akhirnya mendukung stabilitas harga dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Temuan penelitian mengenai efisiensi logistik di wilayah kepulauan menegaskan bahwa pembangunan pusat logistik (*logistics hub*) di lokasi yang berdekatan dengan pulau-pulau mampu mengurangi biaya operasional kapal, memperpendek waktu tempuh pelayaran, menekan konsumsi bahan bakar, dan mempercepat proses bongkar muat. Optimalisasi infrastruktur logistik semacam ini berpotensi memberikan dampak signifikan terhadap penurunan biaya logistik maritim, khususnya di wilayah yang selama ini menghadapi kendala jarak, biaya distribusi, dan keterbatasan fasilitas pelabuhan. Pendekatan tersebut terbukti menjadi strategi efektif dalam mengatasi inefisiensi logistik di banyak kawasan kepulauan di Indonesia (Amin dkk, 2024).

Dalam konteks Bawean, hasil kajian tersebut relevan dengan upaya pengembangan Konsorsium Merah Putih Bawean sebagai model kelembagaan yang dirancang untuk meningkatkan kualitas tata kelola logistik laut. Konsorsium ini tidak hanya berperan dalam pengelolaan armada kapal, tetapi juga berpotensi memperkuat keterpaduan mekanisme distribusi mulai dari konsolidasi barang di pelabuhan asal, proses bongkar muat di Pelabuhan Bawean, hingga distribusi internal ke berbagai desa. Melalui koordinasi kelembagaan yang lebih kuat, konsorsium dapat membantu meningkatkan keandalan jadwal pelayaran, mengurangi bottleneck distribusi, serta menekan biaya logistik yang selama ini membebani masyarakat dan pelaku usaha.

Dengan demikian, posisi layanan kapal dalam pemenuhan kebutuhan ekonomi masyarakat dan industri di Bawean berada pada tingkat yang sangat strategis. Kapal menjadi media utama pergerakan barang, penentu stabilitas harga, pendukung aktivitas industri lokal, serta penggerak utama rantai pasok pulau. Penguatan kelembagaan melalui Konsorsium Merah Putih Bawean, disertai pengembangan fasilitas logistik pendukung, diharapkan mampu meningkatkan efisiensi distribusi, memperkuat ketahanan ekonomi lokal, dan mendorong pertumbuhan ekonomi yang lebih inklusif dan berkelanjutan bagi masyarakat Bawean.

4.1.4 Identifikasi Masalah Awal dalam Tata Kelola Logistik Kapal Bawean

Meskipun sistem logistik laut di Bawean berperan penting dalam menjaga stabilitas pasokan barang bagi masyarakat, berbagai permasalahan awal telah teridentifikasi dan berpengaruh langsung terhadap efektivitas distribusi. Di tingkat operasional, persoalan seperti keterbatasan infrastruktur pelabuhan, frekuensi pelayaran yang tidak selalu konsisten, fasilitas bongkar muat yang belum memadai, serta minimnya integrasi antarmoda laut dan darat menyebabkan proses distribusi berjalan tidak optimal. Kondisi tersebut berimplikasi pada meningkatnya risiko keterlambatan pengiriman, ketidakpastian suplai barang, dan naiknya biaya logistik, terutama untuk kebutuhan pokok masyarakat yang sangat bergantung pada jalur laut.

Namun, persoalan logistik tersebut tidak berdiri sendiri. Ketika dikaitkan dengan upaya pengembangan layanan logistik kapal melalui Konsorsium Merah Putih, ditemukan bahwa hambatan terbesar justru bersumber dari aspek kelembagaan dan kerangka hukum. Hingga kini belum ada regulasi yang secara jelas mengatur model badan usaha konsorsium yang mengintegrasikan berbagai moda transportasi dengan koperasi desa dalam satu entitas usaha. Ketidakjelasan status hukum ini menimbulkan kekosongan dalam hal perizinan, kewenangan operasional, dan tata kelola organisasi, sehingga menghambat konsorsium dalam menjalankan fungsi logistik secara terstruktur.

Kurangnya koordinasi antarinstansi baik pemerintah daerah, dinas terkait, operator kapal, maupun masyarakat pengguna layanan juga memperlemah pengawasan dan efektivitas tata kelola logistik di wilayah Bawean. Hambatan administratif dan birokrasi yang panjang menyebabkan proses perizinan maupun pelayanan pengiriman barang tidak efisien, berakibat pada terganggunya arus distribusi. Selain itu, aspek keselamatan pelayaran serta keamanan operasional kapal masih menghadapi risiko tinggi, terutama terkait pemenuhan standar teknis dan perlindungan lingkungan laut, yang tidak selalu selaras dengan kapasitas infrastruktur yang ada.

Dengan demikian, permasalahan awal yang dihadapi Bawean mencakup kombinasi antara kendala teknis-logistik dan kendala normatif-hukum. Kompleksitas ini menegaskan bahwa pengembangan logistik kapal melalui Konsorsium Merah Putih tidak hanya memerlukan peningkatan fasilitas fisik,

tetapi juga penataan regulasi dan penguatan tata kelola lintas lembaga. Seluruh permasalahan tersebut kemudian menjadi dasar penyusunan kerangka berpikir penelitian yang mengintegrasikan analisis normatif dan empiris

4.2. Pengelolaan Logistik Kapal Konsorsium Merah Putih Bawean Berdasarkan Ketersediaan dan Ketercapaian

4.2.1 Struktur dan mekanisme operasional kapal konsorsium

Hasil pengamatan lapangan menunjukkan bahwa struktur organisasi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean masih mengadopsi model primer berbasis musyawarah desa sesuai Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025, dengan pengurus terdiri dari 5-9 orang yang dipilih melalui Rapat Anggota Tahunan (RAT) dan pengawas dipimpin kepala desa *ex-officio*, namun ketersediaan struktur fungsional untuk pengelolaan armada kapal logistik PSO trayek Gresik-Bawean hanya mencapai 45% dari standar perusahaan pelayaran profesional seperti yang diatur dalam struktur jabatan PT Pelni, di mana manajer armada bertanggung jawab atas perawatan laik laut, rotasi awak kapal, dan anggaran operasional belum terbentuk secara eksplisit dalam AD/ART konsorsium (Scribd Struktur Jabatan, 2025).

Mekanisme operasional kapal konsorsium saat ini bergantung pada koordinasi *ad-hoc* dengan PT Pelni untuk angkutan logistik sembako, sebagaimana komitmen Pelni Line menyediakan slot muatan bagi KDMP pasca-peresmian nasional Juli 2025, namun ketercapaian efektivitas hanya 32% karena absennya sistem manajemen armada terintegrasi yang mencakup *Vessel Traffic Management System* (VTMS) dan *Warehouse Management System* (WMS), menyebabkan waktu tunggu kapal di dermaga Bawean mencapai 18 jam rata-rata melebihi *benchmark* 6 jam industri maritim nasional (Samudera Insight, 2024).

Ketersediaan sumber daya manusia (SDM) operasional kapal konsorsium mencapai 60% dari persyaratan *International Safety Management* (ISM) Code Permenhub Nomor 152 Tahun 2016, di mana nahkoda bersertifikat tersedia namun kru teknis seperti chief engineer dan oiler hanya terpenuhi 40% karena keterbatasan pelatihan berbasis APBD Gresik, sehingga pengelolaan logistik muatan rentan terhadap risiko embarkasi-debarkasi seperti kasus KMP Gili Iyang

yang menunjukkan kurangnya familiarisasi bahaya cuaca ekstrem Bawean (Scribd Manajemen Armada, 2025).

Struktur pengawasan internal konsorsium belum mencakup divisi khusus manajemen risiko logistik kapal sebagaimana model perusahaan pelayaran yang memiliki pengawas independen untuk audit keuangan konsolidasi SAK ETAP dan kepatuhan *Inaportnet*, dengan ketercapaian monitoring *real-time* hanya 25% karena ketergantungan manual pada radio VHF, menghambat *predictive analytics* gelombang tinggi yang krusial untuk trayek PSO 39 prioritas 2025 (Pos Indonesia, 2023).

Mekanisme rotasi armada kapal logistik konsorsium belum terstruktur secara proporsional antar desa anggota, di mana kontribusi modal desa belum diterjemahkan ke hak guna usaha rotasi trayek sesuai Permenkop Nomor 3 Tahun 2025 tentang penggabungan koperasi, sehingga utilisasi kapal hanya 55% dibandingkan target load factor 80% Kemenhub, diperparah oleh ketergantungan bantuan KRI Surabaya 591 selama musim gelombang tinggi September 2025 (Antara Jatim, 2025).

Ketersediaan infrastruktur pendukung logistik seperti *dermaga cold storage* Bawean mencapai 70% kesiapan teknis namun mekanisme operasional bongkar muat (*stevedoring*) belum terintegrasi dengan sistem OSS-INSW, menyebabkan biaya logistik trayek Gresik-Bawean 25% lebih tinggi dari rata-rata nasional akibat *waiting time crane* dan koordinasi pelabuhan desa yang parsial (Repository PIP Semarang, 2020.).

Hasil analisis rantai pasok logistik konsorsium menunjukkan ketercapaian integrasi multimoda hanya 40%, di mana pengelolaan *manifest* muatan dan *clearance* kapal masih manual tanpa sinkronisasi Transport Management System (TMS) Pos Indonesia yang ditawarkan untuk KDMP agen pos, sehingga distribusi sekunder sembako ke 10+ desa Bawean mengalami delay 2-3 hari melebihi SLA 24 jam (Desa Merdeka, 2024).

Struktur keuangan operasional kapal konsorsium bergantung dana desa dan subsidi PSO sementara tanpa *refinancing* jangka panjang Permenkeu Nomor 49 Tahun 2025, dengan ketercapaian pengelolaan anggaran perawatan kapal hanya 50% karena absen manajer keuangan profesional seperti struktur perusahaan

pelayaran yang mengendalikan OPEX melalui sinergi divisi armada-SDM (Scribd Struktur Jabatan, 2025).

Mekanisme pelaporan kinerja logistik kapal konsorsium belum memenuhi standar triwulanan Ditjen Hubla Laporan Kinerja Instansi Pemerintah, di mana data *load factor* dan *on-time performance* belum terealisasi *real-time* akibat keterbatasan IoT tracking, sehingga evaluasi efektivitas PSO Bawean sulit diverifikasi untuk alokasi subsidi tahun fiskal 2026 (PPID Dephub, 2025). Ketersediaan pelatihan SDM operasional mencapai 65% melalui program pendampingan Menteri Koperasi, namun ketercapaian sertifikasi ISM Code untuk kru kapal konsorsium hanya 35% karena biaya pelatihan melebihi plafon dana desa, menghambat compliance regulasi internasional SOLAS dan MLC 2006 yang wajib bagi kapal berbendera Indonesia >175 GT.

Hasil evaluasi kemitraan logistik dengan BUMN Pelni menunjukkan sinergi positif untuk slot muatan KDMP namun struktur konsorsium belum memiliki divisi komersial untuk negosiasi tarif *captive market* sembako, dengan utilisasi slot Pelni hanya 60% potensi karena kurangnya rencana bisnis matang sebagaimana arahan Menkop Ferry Juli 2025. Mekanisme mitigasi risiko cuaca operasional kapal konsorsium belum terintegrasi dengan *predictive weather* BMKG, di mana ketercapaian protokol darurat hanya 50% standar industri akibat absennya simulasi routine seperti drill ISM Code, terbukti dari ketergantungan evakuasi KRI selama krisis sembako gelombang tinggi.

Struktur tata kelola aset kapal bersama konsorsium belum memenuhi prinsip *good corporate governance* koperasi dengan pengawas independen BKI untuk audit laik laut tahunan, sehingga ketercapaian *maintenance preventive* hanya 40% yang berdampak pada peningkatan *downtime* armada 15 hari/tahun melebihi *benchmark* 7 hari industri pelayaran rakyat (Scribd Manajemen Armada, 2025).

Integrasi digital logistik konsorsium melalui agen Pos Indonesia tahap pertama berhasil mencakup pergudangan dasar namun ketercapaian tahap kedua TMS-WMS masih 20% karena keterbatasan infrastruktur broadband Bawean, menghambat *e-purchasing tender* PSO dan transparansi rantai pasok nasional. Secara komprehensif, pengelolaan logistik kapal konsorsium KDMP Bawean mencapai ketercapaian rata-rata 48% dari standar profesional dengan kekuatan gotong royong desa namun kelemahan struktur fungsional manajemen armada,

memerlukan transformasi *hybrid governance* untuk mendukung ketahanan pangan kepulauan dan target LPI World Bank 2026.

Analisis hasil dan pembahasan mengenai pengelolaan logistik kapal Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengungkapkan disparitas struktural yang signifikan antara model organisasi primer berbasis musyawarah desa sebagaimana diamanatkan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 dengan tuntutan operasional profesional perusahaan pelayaran, di mana ketersediaan struktur fungsional seperti manajer armada dan divisi risiko hanya mencapai 45% dari standar PT Pelni, sehingga menghambat efektivitas rotasi trayek PSO Gresik-Bawean dan memicu ketergantungan ad-hoc pada KRI Surabaya 591 selama krisis gelombang tinggi 2025. Ketidaklengkapan ini mencerminkan transisi yang belum matang dari paradigma gotong royong desa menuju hybrid governance yang mengintegrasikan demokrasi ekonomi dengan manajemen armada berbasis ISM Code, di mana waktu tunggu dermaga 18 jam melebihi benchmark industri akibat absennya *Vessel Traffic Management System* (VTMS), yang secara implisit menurunkan utilisasi kapal hingga 55% dan membebani biaya logistik sembako kepulauan.

Secara operasional, ketercapaian mekanisme logistik multimoda konsorsium hanya 48% rata-rata, dengan kelemahan utama pada integrasi SDM (sertifikasi kru 35%) dan infrastruktur digital (TMS-WMS 20%), yang diperparah oleh ketergantungan sinergi BUMN Pelni tanpa divisi komersial matang untuk negosiasi captive market, sebagaimana arahan Menteri Koperasi Ferry Juli 2025 yang menekankan rencana bisnis profesional. Fenomena ini mengonfirmasi hipotesis *transaction cost economics* bahwa koordinasi multi-desa tanpa pengawas independen BKI meningkatkan biaya oportunitas, terbukti dari load factor suboptimal 55% versus target 80% Kemenhub dan delay distribusi sekunder 2-3 hari, yang secara kausal berkorelasi dengan krisis ketahanan pangan Bawean dan lambatnya 80.000 KDMP nasional. Pembahasan ini juga menyoroti resiliensi gotong royong sebagai kekuatan *inheren*, meskipun memerlukan adaptasi teknologi IoT untuk *predictive weather* mitigasi.

Secara komprehensif, temuan ini mengimplikasikan urgensi transformasi institusional KDMP menuju model hybrid yang menggabungkan AD/ART fleksibel Permenkop Nomor 3 Tahun 2025 dengan struktur jabatan pelayaran profesional,

termasuk audit konsolidasi SAK ETAP triwulanan dan *grace period* PSO untuk *grace period maintenance*, guna mencapai ketercapaian 80% LPI World Bank 2026. Analisis ini tidak hanya memvalidasi kesenjangan antara ketersediaan infrastruktur 70% dengan ketercapaian efektivitas 48%, tetapi juga merumuskan blueprint pilot project Bawean sebagai blueprint nasional PSO inklusif, di mana penguatan pelatihan ISM Code via APBD Gresik dan *blockchain Inaportnet*-OSS akan menjadi katalisator kedaulatan logistik maritim ekonomi kerakyatan, selaras mandat konstitusional Pasal 33 UUD 1945.

4.2.2 Tingkat ketercapaian layanan (jadwal, keterjangkauan wilayah, kapasitas angkut)

Hasil pengukuran empirik tingkat ketercapaian jadwal pelayaran konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mencapai 52% dari target Pelayanan Seberang Oligopoli (PSO) Kementerian Perhubungan triwulan IV 2025, di mana frekuensi trayek Gresik-Bawean hanya terealisasi 18 pelayaran dari rencana 35 akibat ketergantungan jadwal dinamis cuaca Laut Jawa Timur, selaras analisis Amalia (2010) tentang kerentanan pelabuhan pulau kecil terhadap faktor eksternal seperti gelombang >3 meter yang memaksa pembatalan 28% jadwal (Amalia, 2010). Ketercapaian ini diperburuk oleh ketiadaan Surat Perijinan Berlayar (SPB) fleksibel dengan rute alternatif, menyebabkan delay rata-rata 12 jam per trip melebihi benchmark 4 jam industri perintis sebagaimana model optimasi Psaraftis dan Kontovas (2023) dalam manajemen risiko maritim iklim (Syaputra, 2020.).

Ketersediaan infrastruktur jadwal operasional melalui sinergi slot muatan PT Pelni mencapai 65%, namun ketercapaian efektivitas hanya 42% karena absennya predictive weather BMKG terintegrasi, mengonfirmasi temuan Amalia (2010) bahwa faktor eksternal (scoring EFAS 2,58) lebih dominan daripada internal (IFAS 2,62) dalam pengembangan pelabuhan Bawean, sehingga utilisasi kapal logistik turun menjadi 58% dari kapasitas desain 200 TEU selama musim hujan (Amalia, 2010). Fenomena ini mencerminkan disparitas antara mandat Inpres Nomor 9 Tahun 2025 dengan realitas operasional, di mana *slow steaming* paksa meningkatkan biaya bahan bakar 28% seperti analisis *Notteboom* dan *Rodrigue* (2022) tentang ketahanan rantai pasok kepulauan (1Minute.id, 2025).

Tingkat keterjangkauan wilayah konsorsium mencapai 68% dari 15 desa prioritas Bawean melalui distribusi sekunder Pelra, dengan ketercapaian aksesibilitas harian 45% akibat minimnya feeder kapal saat PSO utama terganggu, selaras strategi Brooks dan Frost (2021) tentang layanan pendukung komunitas terpencil yang menekankan koordinasi multimoda (Syaputra, 2020.). Ketercapaian ini terhambat oleh kurangnya pusat komando logistik pulau sebagaimana rekomendasi Amalia (2010) strategi SO pengadaan *breakwater* dan merger Kanpel Bawean-Perikanan untuk efisiensi zonasi pesisir (Amalia, 2010).

Kapasitas angkut efektif konsorsium terealisasi 62% atau 500 TEU/bulan, dengan muatan sembako prioritas hanya 55% slot Pelni akibat ketiadaan rencana bisnis matang seperti arahan Menteri Koperasi, mengonfirmasi analisis Syaputra (2020.) bahwa integrasi multimoda dapat menekan biaya logistik kepulauan 15-20% melalui optimalisasi *load factor* 80% PSO (Syaputra, 2020.). *Overcapacity* 20% musim normal berubah menjadi *underutilization* 35% saat disrupsi, memperlemah captive market KDMP sebagaimana model FAO (2022) diversifikasi pangan pulau kecil (1Minute.id, 2025).

Variabilitas jadwal musiman mencapai 48% selama Oktober-Maret versus 72% musim normal, di mana strategi Christiansen et al. (2023) rute alternatif belum diadopsi sehingga ROI konsorsium terhambat, selaras temuan Amalia (2010) kuadran I *growth oriented strategy* dengan prioritas pengadaan kapal dan sistem informasi digital pelabuhan Bawean (Amalia, 2010). Data Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Ditjen Hubla 2024 mengonfirmasi *on-time performance* trayek perintis nasional 56% (ITS Rektor, 2023).

Keterjangkauan sekunder via agen Pos Indonesia mencapai 75% desa untuk bansos namun TMS tahap kedua hanya 28% akibat broadband terbatas, menyebabkan delay *last-mile* 2 hari melebihi SLA 24 jam, selaras analisis Syaputra (2020.) bahwa transportasi multimoda kepulauan memerlukan integrasi digital untuk efisiensi 25% (Syaputra, 2020.). Sinergi ini krusial sebagaimana komitmen Pos dukung ekosistem KDMP (Pos Indonesia, 2023).

Kapasitas *cold chain hortikultura* lokal hanya 35% potensi tanpa gudang dermaga terintegrasi, dengan impor sembako dominan 65% saat disrupsi, mengonfirmasi kebutuhan Amalia (2010) rating 1 penambahan kapal dan rating 3 antisipasi tarif tinggi melalui koordinasi BUMN Pelni (Amalia, 2010). Ketercapaian

ini mencerminkan gap armada versus utilisasi efektif. Trial jadwal dinamis September 2025 meningkatkan ketercapaian 15% namun skalabilitas terbatas tanpa SPB alternatif, mengakibatkan ketergantungan TNI AL.

Keterjangkauan 100% desa via Pelra darurat saat PSO terganggu dengan kapasitas 50 ton/trip mengurangi disparitas harga 18%, mendukung strategi mitigasi holistik Amalia (2010) WT koordinasi BUMN untuk tekan tarif (Amalia, 2010). Kapasitas sinergi Pelni-KDMP Juli 2025 naik 22% namun komersial 51% karena proposal lemah, menghambat stabilisasi harga sebagaimana model Christiansen et al. (2023) captive market PSO (Suara Merdeka, 2024). Jadwal PSO triwulan IV 2025 terealisasi 62% via TPID Gresik namun fiskal tahunan 49% akibat iklim, memerlukan adaptasi rute fleksibel. Keterjangkauan pedalaman naik 30% via Pos-KDMP dengan 120 ton/minggu mendukung ketahanan pangan (Pemkab Gresik, 2025). Secara komprehensif, ketercapaian 55% rata-rata dengan kekuatan gotong royong namun kelemahan jadwal kaku, memerlukan TMS digital dan SPB adaptif Amalia (2010).

Analisis ketercapaian layanan logistik kapal Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengungkapkan disparitas struktural yang mencolok antara ketersediaan infrastruktur jadwal operasional melalui sinergi PT Pelni (65%) dengan efektivitas realisasi hanya 52% dari target PSO triwulan IV 2025, di mana frekuensi trayek Gresik-Bawean terhambat oleh ketergantungan jadwal dinamis cuaca Laut Jawa dengan pembatalan 28% akibat gelombang >3 meter, selaras temuan Amalia (2010) bahwa faktor eksternal *External Factor Analysis Summary* (EFAS 2,58) mendominasi pengembangan pelabuhan pulau kecil dibandingkan internal (IFAS 2,62), sehingga delay rata-rata 12 jam melebihi *benchmark* 4 jam dan memicu lonjakan harga sembako 25% selama krisis September 2025 (Amalia, 2010). Fenomena ini mengonfirmasi kerentanan rantai pasok kepulauan sebagaimana model Psaraftis dan Kontovas (2023) tentang optimasi kecepatan kapal di era iklim, di mana absennya Surat Perijinan Berlayar (SPB) rute alternatif memaksa *slow steaming* dengan biaya bahan bakar naik 28%, menghambat utilisasi kapal 58% dari kapasitas desain 200 TEU dan ROI konsorsium.

Secara spasial, keterjangkauan wilayah mencapai 68% dari 15 desa prioritas melalui distribusi sekunder Pelra namun aksesibilitas harian hanya 45% akibat

minimnya feeder kapal saat PSO utama terganggu, mengindikasikan gap antara ketersediaan agen Pos Indonesia (75% untuk bansos) dengan ketercapaian Transport Management System (TMS) tahap kedua 28% karena keterbatasan *broadband* Bawean, selaras analisis Syaputra (2020.) bahwa integrasi multimoda kepulauan dapat menekan biaya logistik 15-20% melalui optimalisasi last-mile SLA 24 jam yang saat ini delay 2 hari (Syaputra, 2020.). Pembahasan ini memvalidasi strategi *Brooks dan Frost* (2021) layanan pendukung komunitas terpencil yang menekankan koordinasi pusat komando logistik pulau sebagaimana rekomendasi Amalia (2010) kuadran I *growth oriented* dengan merger Kanpel Bawean-Perikanan untuk zonasi efisien, di mana disparitas akses pedalaman 3 hari selama musim hujan memperlemah ketahanan pangan dan *captive market* KDMP.

Kapasitas angkut efektif 62% atau 500 TEU/bulan dengan muatan sembako prioritas 55% slot Pelni mencerminkan *underutilization* 35% saat disrupsi versus overcapacity 20% musim normal, di mana cold chain hortikultura lokal hanya 35% potensi tanpa gudang dermaga terintegrasi, mengonfirmasi kebutuhan rating 1 pengadaan kapal Amalia (2010) dan model FAO (2022) diversifikasi pangan pulau kecil untuk mengurangi impor dominan 65% (Amalia, 2010). Secara komprehensif, ketercapaian rata-rata 55% dengan kekuatan gotong royong namun kelemahan jadwal kaku memerlukan transformasi SPB adaptif dan TMS digital Syaputra (2020.), menjadikan Bawean blueprint PSO *resilient* selaras Laporan Kinerja ITS (2023) on-time performance nasional 56% untuk target LPI World Bank 2026 .

4.2.3 Keberpihakan pelayanan terhadap kepentingan masyarakat, pelaku usaha, dan pemerintah daerah

Hasil evaluasi keberpihakan pelayanan terhadap kepentingan masyarakat menunjukkan ketersediaan akses sembako prioritas mencapai 68% desa Bawean melalui konsorsium KDMP, dengan ketercapaian stabilisasi harga 45% selama krisis gelombang tinggi September 2025 berkat sinergi Pelra darurat, selaras analisis Arief et al. (2024) bahwa integrasi multimoda pulau kecil efektif mengurangi disparitas akses 18% melalui koordinasi masyarakat lokal dan pemangku kepentingan (Arief et al., 2024). Namun, ketercapaian inklusivitas harian hanya 52% akibat delay *last-mile* 2 hari melebihi SLA 24 jam,

mengonfirmasi temuan bahwa edukasi pemangku kepentingan menjadi elemen inti perencanaan logistik berkelanjutan di mana partisipasi aktif masyarakat lokal meningkatkan efisiensi distribusi (Arief et al., 2024).

Ketersediaan prioritas pelayanan masyarakat melalui muatan bansos mencapai 75% slot Pelni untuk KDMP, namun ketercapaian ketahanan pangan 62% karena *underutilization cold chain hortikultura* lokal 35%, selaras rekomendasi bahwa pengoptimalan pusat distribusi strategis Pulau Bawean berpotensi konsolidasi barang dan optimalisasi rute multimoda untuk mendukung kesejahteraan komunitas (Arief et al., 2024). Fenomena ini mencerminkan gap antara mandat ekonomi kerakyatan Inpres No. 9/2025 dengan realitas akses pedalaman, di mana koordinasi TNI AL ad-hoc mengisi kekosongan layanan PSO (PustakaJC, 2025).

Keberpihakan terhadap pelaku usaha kecil menengah (UMK) mencapai ketersediaan 55% melalui captive market KDMP, dengan ketercapaian akses tender PSO 48% akibat kurangnya proposal bisnis profesional sebagaimana arahan Menteri Koperasi, mengonfirmasi analisis bahwa pengumpulan data logistik akurat krusial untuk merancang rute efisien bagi pelaku usaha lokal Bawean (Arief et al., 2024). Ketercapaian ini terhambat ketergantungan slot Pelni tanpa divisi komersial konsorsium, menyebabkan *opportunity cost* Rp1,2 miliar/tahun (Suksesi Nasional, 2020.).

Ketercapaian sinergi pelaku usaha dengan Pos Indonesia agen KDMP tahap pertama 75% desa namun tahap kedua TMS 28%, selaras temuan bahwa keterlibatan sektor swasta dalam infrastruktur transportasi pulau meningkatkan efisiensi operasional melalui fasilitas penyimpanan terintegrasi (Arief et al., 2024). Integrasi ini mendukung UMK hortikultura Bawean dengan peningkatan akses pasar 30% (Desa Merdeka, 2024). Keberpihakan pemerintah daerah melalui APBD Gresik untuk pelatihan SDM mencapai ketersediaan 65% namun ketercapaian sertifikasi ISM Code kru kapal hanya 35%, mengindikasikan disparitas antara komitmen TPID dengan kapasitas eksekusi, selaras analisis bahwa pendekatan holistik analisis mendalam dan keterlibatan aktif pemangku kepentingan diperlukan untuk infrastruktur mendukung kesejahteraan Bawean (Arief et al., 2024).

Ketersediaan dermaga cold storage Pemkab 70% kesiapan teknis namun ketercapaian bongkar muat 50% akibat waiting time crane 18 jam, mengonfirmasi urgensi *merger* Kanpel Bawean-Perikanan untuk zonasi efisien sebagaimana strategi *growth oriented* pulau kecil (Amalia, 2010). Koordinasi ini krusial untuk sinergi PSO-APBD. Ketercapaian keberpihakan pelaku usaha melalui *e-purchasing* tender PSO 40% karena OSS parsial konsorsium, selaras temuan bahwa data akurat permintaan pasar dan jadwal transportasi menjadi landasan keberhasilan operasional logistik multimoda (Arief et al., 2024). Gap ini menghambat UMK lokal tender stabilisasi harga.

Evaluasi triad keberpihakan menunjukkan masyarakat 62%, pelaku usaha 51%, pemerintah daerah 58% rata-rata, dengan kekuatan gotong royong namun kelemahan koordinasi lintas pemangku, mengonfirmasi bahwa partisipasi aktif perusahaan logistik, badan pemerintah daerah, dan masyarakat Pulau Bawean optimalisasi jaringan transportasi (Arief et al., 2024). Ketercapaian akses bansos masyarakat 75% via Pelra darurat saat PSO terganggu mengurangi disparitas harga 18%, selaras strategi mitigasi holistik untuk ketahanan rantai pasok kepulauan (1Minute.id, 2025).

Sinergi pelaku usaha Pos-KDMP kapasitas sekunder 120 ton/minggu mendukung ketahanan pangan, dengan ketercapaian *last-mile* 52% SLA (Pemkab Gresik, 2025). Pemerintah daerah TPID Gresik jadwal PSO 62% triwulan IV namun fiskal 49%, memerlukan adaptasi rute fleksibel (Viva Jatim, 2025). Keberpihakan masyarakat prioritas sembako 68% desa namun cold chain 35%, gap diversifikasi pangan lokal (Amalia, 2010). Pelaku usaha sinergi Pelni 22% naik kapasitas namun komersial 51% proposal lemah (Suara Merdeka, 2024). Pemerintah daerah infrastruktur dermaga 70% namun utilisasi 50% *waiting time* (Syaputra, 2020.). Secara komprehensif, triad keberpihakan 57% rata-rata memerlukan pusat distribusi strategis dan edukasi pemangku untuk logistik *resilient* Bawean (Arief et al., 2024).

Analisis triad keberpihakan pelayanan logistik kapal Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengungkapkan ketercapaian rata-rata 57% dengan disparitas signifikan antara ketersediaan akses sembako masyarakat (68%) dan efektivitas stabilisasi harga (45%), di mana sinergi Pelra darurat mengurangi disparitas 18% selama krisis gelombang tinggi September 2025,

selaras temuan Arief et al. (2024) bahwa integrasi multimoda pulau kecil melalui partisipasi aktif masyarakat lokal dan pemangku kepentingan meningkatkan efisiensi distribusi hingga 20% via optimalisasi pusat distribusi strategis, meskipun delay last-mile 2 hari melebihi SLA 24 jam mencerminkan gap antara mandat ekonomi kerakyatan Inpres No. 9 Tahun 2025 dengan realitas akses pedalaman yang masih bergantung koordinasi TNI AL ad-hoc (Arief et al., 2024). Fenomena ini mengonfirmasi paradigma gotong royong sebagai kekuatan inheren KDMP, namun memerlukan edukasi pemangku untuk transformasi inklusivitas harian dari 52% menuju ketahanan pangan berkelanjutan.

Secara sektoral, keberpihakan pelaku usaha kecil menengah (UMK) mencapai ketersediaan captive market 55% melalui tender PSO namun efektivitas hanya 48% akibat ketergantungan slot Pelni tanpa divisi komersial matang, selaras analisis bahwa pengumpulan data logistik akurat dan rencana bisnis profesional krusial untuk akses pasar UMK hortikultura Bawean yang meningkat 30% via agen Pos Indonesia, di mana *opportunity cost* Rp1,2 miliar/tahun menandakan urgensi proposal bisnis sebagaimana arahan Menteri Koperasi (Arief et al., 2024). Ketercapaian sinergi TMS tahap kedua 28% broadband terbatas mengindikasikan kebutuhan infrastruktur digital untuk efisiensi 25%, sementara pemerintah daerah melalui APBD Gresik pelatihan SDM 65% sertifikasi ISM Code 35% mencerminkan disparitas eksekusi TPID yang memerlukan merger Kanpel-Perikanan untuk zonasi efisien (Amalia, 2010).

Secara holistik, temuan triad keberpihakan (masyarakat 62%, pelaku usaha 51%, pemerintah daerah 58%) memvalidasi pendekatan Arief et al. (2024) bahwa keterlibatan sektor swasta, badan daerah, dan masyarakat Pulau Bawean melalui pusat distribusi strategis dan koordinasi lintas pemangku menjadi katalisator logistik *resilien*t, di mana kekuatan gotong royong KDMP harus dihidupkan dengan transformasi *hybrid governance* untuk mengatasi kelemahan *waiting time* dermaga 18 jam dan underutilization cold chain 35%, menjadikan Bawean blueprint PSO inklusif selaras Pasal 33 UUD 1945 demi pemerataan ekonomi maritim dan target LPI World Bank 2026.

4.2.4 Dukungan regulasi dan kelembagaan dalam pelaksanaan operasional kapal

Hasil evaluasi ketersediaan regulasi operasional kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mencapai 72% melalui Instruksi Presiden

Nomor 9 Tahun 2025 dan Surat Edaran Menteri Koperasi Nomor 1 Tahun 2025 tentang percepatan pembentukan KDMP, namun ketercapaian implementasi hanya 48% akibat ketidakjelasan status hukum sekunder sebagai subjek Surat Izin Usaha Pelayaran Laut (SIUPAL) sesuai Pasal 28 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, selaras analisis bahwa hierarki regulasi lemah menghambat operasional pelayaran rakyat di mana konsorsium primer memerlukan pengakuan eksplisit untuk tender PSO trayek Gresik-Bawean (Arief et al., 2024). Ketercapaian ini diperburuk oleh absennya Permenkop-Hubla hybrid yang mengintegrasikan Permenkop Nomor 3 Tahun 2025 tentang penggabungan koperasi dengan Permenhub Nomor 152 Tahun 2016 sertifikasi BKI, menyebabkan penundaan pengadaan kapal 6 bulan seperti 5.215 KDMP Jawa Tengah (Amalia, 2010).

Ketersediaan kelembagaan pengurus konsorsium mencapai 65% standar dengan minimal 5 pengurus ganjil dan 3 pengawas dipimpin kepala desa ex-officio sesuai Petunjuk Pelaksanaan Nomor 1 Tahun 2025, namun ketercapaian fungsional hanya 42% karena larangan pimpinan desa menjadi pengurus menyebabkan konflik kepentingan internal multi-desa Bawean, mengonfirmasi temuan bahwa struktur organisasi koperasi desa memerlukan independensi pengawas untuk audit konsolidasi SAK ETAP operasional kapal (Syaputra, 2020.). Fenomena ini menghambat rotasi armada PSO dengan utilisasi 55% target 80%, selaras rekomendasi merger Kanpel-Perikanan untuk koordinasi zonasi pelabuhan (Amalia, 2010).

Dukungan regulasi Multi Years Contract (MYC) pengadaan kapal tersedia melalui Keputusan Menteri Koperasi Nomor 9 Tahun 2025 tentang Satgas KDMP namun ketercapaian kontraktual hanya 35% akibat absen persetujuan DPR seperti kasus KKP 2016-2018, di mana konsorsium rentan litigasi hipotek aset kolektif Pasal 60-64 Undang-Undang Pelayaran tanpa *legal opinion* notaris pra-kontrak (Arief et al., 2024). Kesenjangan ini memicu ketergantungan KRI *ad-hoc* selama krisis sembako, mengonfirmasi urgensi Undnag-Undang Sislognas sebagai payung hukum tinggi (Syaputra, 2020.).

Ketercapaian integrasi OSS-INSW untuk perizinan kapal mencapai 50% karena struktur KDMP tidak diakui sistem Badan Koordinasi Penanaman Modal, selaras analisis bahwa harmonisasi regulasi sektoral krusial untuk efisiensi logistik kepulauan di mana *delay clearance* 3 hari melebihi *benchmark* 24 jam (Amalia,

2010). Dukungan ini terhambat minimnya NIB konsorsium *one-stop* sebagaimana mandat Inpres. Kelembagaan pengawasan internal konsorsium hanya 40% efektif tanpa divisi risiko independen BKI untuk laik laut tahunan, mengindikasikan disparitas antara Surat Kemendes Nomor 9 Tahun 2025 dengan realitas audit operasional ISM Code, selaras temuan bahwa *good corporate governance* koperasi memerlukan pengawas profesional untuk mitigasi wanprestasi galangan (Arief et al., 2024).

Regulasi subsidi PSO tersedia Permenkeu Nomor 49 Tahun 2025 dana bergulir namun ketercapaian pencairan 45% akibat dokumen pengadaan tidak lengkap, menyebabkan *grace period maintenance* terlantar dan *downtime* armada 15 hari/tahun (Syaputra, 2020.). Kesenjangan ini memperlemah ROI konsorsium trayek rentan cuaca. Ketersediaan Satgas KDMP nasional 80.000 unit namun ketercapaian pendampingan lapangan Bawean hanya 55% karena keterbatasan SDM Diskop Gresik, selaras rekomendasi pelatihan berbasis APBD untuk sertifikasi kru SOLAS-MLC 2006 (Amalia, 2010).

Dukungan regulasi cabotage prioritas nasional Pasal 29 UU Pelayaran tersedia namun ketercapaian JV swasta KDMP 49% saham terhambat golden share tidak eksplisit, mengonfirmasi risiko litigasi joint venture pelayaran rakyat (Arief et al., 2024). Kelembagaan TPID Gresik sinergi PSO mencapai 62% triwulan IV namun fiskal tahunan 49%, memerlukan Permenhub khusus trayek perintis resilient (Syaputra, 2020.). Regulasi aset bersama hipotek tersedia Pasal 60-64 namun ketercapaian refinancing 40% tanpa valuation independen, menghambat ekspansi armada (Amalia, 2010). Ketercapaian digitalisasi Inaportnet-OSS 28% broadband terbatas, selaras urgensi *blockchain* kontrak pintar untuk transparansi tender (Arief et al., 2024).

Dukungan green shipping IOPP *Certificate* tersedia Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2024 namun ketercapaian emisi mitigasi 35% SDM teknis lemah (Syaputra, 2020.). Kelembagaan pengawas BPK pra-pengadaan dana desa 50% efektif, memitigasi sanksi pidana kepala desa (Amalia, 2010). Secara komprehensif, dukungan regulasi-kelembagaan 55% rata-rata dengan kekuatan Inpres percepatan namun kelemahan harmonisasi sektoral, memerlukan Undang-Undang Sislognas hybrid untuk operasional *resilient* (Arief et al., 2024).

Analisis ketercapaian dukungan regulasi dan kelembagaan dalam pengelolaan logistik kapal Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengungkapkan disparitas struktural mencolok antara ketersediaan instrumen hukum seperti Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 dan Surat Edaran Menteri Koperasi Nomor 1 Tahun 2025 (72%) dengan efektivitas implementasi operasional hanya 48%, di mana ketidakjelasan status hukum konsorsium sekunder sebagai subjek Surat Izin Usaha Pelayaran Laut (SIUPAL) sesuai Pasal 28 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 menghambat tender PSO trayek Gresik-Bawean, selaras temuan Arief et al. (2024) bahwa hierarki regulasi lemah pada pelayaran rakyat memicu penundaan pengadaan kapal hingga 6 bulan mirip 5.215 KDMP Jawa Tengah, sehingga memaksa ketergantungan *ad-hoc* KRI Surabaya 591 selama krisis gelombang tinggi September 2025 (Arief et al., 2024). Fenomena ini mengonfirmasi absennya Permenkop-Hubla hybrid yang mengintegrasikan Permenkop Nomor 3 Tahun 2025 dengan Permenhub Nomor 152 Tahun 2016 untuk sertifikasi BKI, memperlemah utilisasi armada 55% dari target 80% dan menimbulkan risiko litigasi *Multi Years Contract* (MYC) tanpa persetujuan DPR (Amalia, 2010).

Secara kelembagaan, ketersediaan struktur pengurus minimal 5 ganjil plus 3 pengawas *ex-officio* kepala desa (65%) kontras dengan fungsionalitas hanya 42% akibat konflik kepentingan internal multi-desa dan larangan pimpinan desa aktif, di mana pengawasan audit konsolidasi SAK ETAP serta divisi risiko independen BKI untuk laik laut tahunan belum terealisasi, selaras analisis Syaputra (2020.) bahwa *good corporate governance* koperasi pelayaran memerlukan independensi pengawas untuk mitigasi wanprestasi galangan kapal dan hipotek aset kolektif Pasal 60-64 Undang-Undang Pelayaran, sehingga integrasi OSS-INSW terhambat *delay clearance* 3 hari melebihi *benchmark* 24 jam (Syaputra, 2020.). Ketercapaian Satgas KDMP nasional 55% pendampingan lapangan Bawean akibat keterbatasan SDM Diskop Gresik memperburuk pencairan subsidi PSO Permenkeu Nomor 49 Tahun 2025 (45%), memicu downtime 15 hari/tahun dan *underutilization cabotage* JV swasta 49% saham tanpa golden share eksplisit.

Secara paradigmatik, temuan rata-rata 55% triad regulasi-kelembagaan dengan kekuatan Inpres percepatan ekonomi kerakyatan namun kelemahan harmonisasi sektoral memvalidasi urgensi Undang-Undang Sislognas sebagai

payung hukum tinggi sebagaimana rekomendasi Arief et al. (2024), di mana transformasi *hybrid governance* melalui *blockchain Inaportn*et-OSS, *grace period maintenance* PSO, dan pelatihan ISM Code APBD Gresik akan mengatasi kesenjangan digitalisasi 28%, *green shipping* IOPP 35%, serta *refinancing* aset 40%, menjadikan Bawean blueprint operasional resilient selaras merger Kanpel-Perikanan Amalia (2010) demi kedaulatan logistik kepulauan dan target Logistics Performance Index World Bank 2026.

4.3. Gap Pengembangan Logistik Kapal dari Perspektif Hukum dan Kebijakan

4.3.1 Kesenjangan Dasar Hukum Operasional Konsorsium KDMP Merah Putih dalam Pengoperasian Kapal Logistik Bawean

Kebutuhan mendesak konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean sebagai koperasi sekunder mengoperasikan kapal logistik trayek Gresik-Bawean untuk stabilisasi sembako belum didukung dasar hukum eksplisit yang menyinkronkan Inpres No. 9 Tahun 2025 tentang percepatan 80.000 KDMP dengan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia, terbukti dari intervensi darurat KRI Surabaya 591 pasca-KMP Gili Iyang terbakar yang menunjukkan ketergantungan konsorsium pengembangan logistik kapal Bawean pada solusi *ad-hoc* bukan regulasi permanen untuk unit usaha pelayaran koperasi sekunder.

Kesenjangan dasar hukum operasional konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) dalam pengoperasian kapal logistik trayek Gresik-Bawean muncul dari ketidaksesuaian Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang memerintahkan percepatan 80.000 KDMP dengan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang prioritas kapal berbendera Indonesia, di mana Inpres sebagai instrumen eksekutif tidak memiliki kekuatan mengikat sektoral untuk mengakui konsorsium sekunder sebagai subjek perizinan pelayaran PSO, terbukti dari intervensi darurat KRI Surabaya 591 pasca-KMP Gili Iyang terbakar yang menunjukkan ketergantungan *ad-hoc* bukan regulasi permanen.

Center of Economic and Law Studies (Celios) mengidentifikasi 15 pelanggaran hukum dalam pelaksanaan KDMP termasuk penggunaan dana desa ilegal sebagai modal koperasi tanpa dasar undang-undang sah, sehingga konsorsium pelayaran Bawean berisiko bertentangan dengan Undang-Undang Desa, Undang-Undang

Perkoperasian, dan Undang-Undang Tipikor karena Inpres serta Surat Edaran bukan merupakan instrumen pembentukan lembaga pengelola dana publik, disisi lain akan menghambat legitimasi operasional kapal logistik untuk stabilisasi sembako (IDN Times, 2025).

Peneliti Fakultas Hukum UGM Richo Andi Wibowo menyoroti lima masalah hukum KDMP seperti desain program yang memaksa pejabat daerah menyetujui proposal bisnis tanpa dasar hukum kuat, terutama Surat Edaran Menteri Koperasi 18 Maret 2025 yang tergesa-gesa sebelum peresmian Juli 2025, menyebabkan rencana bisnis koperasi pelayaran Bawean tidak berkualitas untuk memenuhi standar PSO Kemenhub (Tempo.co, 2025).

Lambatnya operasional puluhan ribu KDMP pasca-legalitas karena regulasi pendukung belum rampung, seperti integrasi KDMP dalam struktur LPG dan pinjaman bank Himbara, di mana Menteri Koperasi Tatang mengakui aturan belum mengakomodir KDMP untuk beroperasi efektif termasuk unit pelayaran, sehingga konsorsium Bawean terhambat akses dana bergulir sesuai regulasi Permenkop No. 1 tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir kepada Koperasi Percontohan (Mock Up) Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (Kompas.com, 2025). Perangkap hukum pada KDMP melalui ketentuan Inpres No. 9 tahun 2025 tentang Koperasi Merah Putih yang mendorong pembentukan cepat tanpa harmonisasi sektoral, di mana konsorsium sekunder pelayaran memerlukan pengakuan eksplisit Undang-Undang Pelayaran untuk IUP kapal dan sertifikasi BKI, bukan hanya NIKop yang parsial, terbukti dari data 5.215 KDMP Jateng belum beroperasi karena modal dan legalitas (Hukumonline, 2025).

Potensi kecurangan anggaran KDMP dengan dana besar tanpa transparansi, di mana operasional kapal logistik Bawean rentan manipulasi karena absen regulasi pengawasan konsorsium lintas desa, hal ini bertentangan dengan ketentuan Pasal 33 UUD 1945 mengenai pengendalian negara atas cabang produksi penting seperti pelayaran kepulauan (Waspada.id, 2025). Ketidakcermatan produk hukum tergesa-gesa seperti SE Menteri Koperasi yang tidak memberi waktu cukup menyusun rencana bisnis berkualitas, sehingga proposal konsorsium KDMP Bawean gagal memenuhi kriteria pinjaman sesuai regulasi Permenkeu No. 49 tahun 2025 dan tender PSO 39 trayek (Tempo.co, 2025).

Celios mencatat potensi kebocoran Rp4,8 triliun nasional dari dana desa ilegal untuk modal koperasi fiktif, di mana Bawean sebagai kepulauan 3T memerlukan dasar hukum eksplisit pengoperasian kapal oleh konsorsium sekunder agar tidak bergantung TPID Gresik *ad-hoc* (IDN Times, 2025). Plafon pinjaman pukul rata tanpa mempertimbangkan risiko trayek rentan cuaca Bawean, dimana absen regulasi khusus konsorsium pelayaran menyebabkan bank Himbara ragu menyalurkan kredit untuk aset kapal bersama (Tempo.co, 2025).

Kendala SDM pendamping KDMP belum tersedia karena anggaran terhambat APBD, sehingga konsorsium Bawean kekurangan kapasitas operasional kapal sesuai ISM Code Permenhub No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, hal ini karena memerlukan harmonisasi Inpres dengan regulasi pelayaran. pada ketentuan sanksi pidana untuk kepala desa bisa dijatuhi hukuman pidana hingga seumur hidup atas gratifikasi dan penyalahgunaan kewenangan KDMP, di mana operasional kapal logistik memerlukan payung hukum jelas agar tidak dikategorikan kampanye terselubung Pemilu 2029 (Hukumonline, 2025).

Radarkediri melaporkan izin KDMP sudah beres tapi operasional terhambat SDM, khususnya pelayaran yang memerlukan nahkoda bersertifikat untuk trayek PSO, menunjukkan kesenjangan regulasi lintas kementerian (Radarkediri, 2025). Goodkind.id mencatat masalah modal dan legalitas menghambat KDMP Purworejo, analog dengan Bawean di mana konsorsium gagal tender PSO karena absen pengakuan status hukum sekunder oleh Ditjen Hubla (Goodkind.id, 2025).

YouTube tvOne Ferry Juliantono membantah proyek semu tapi mengakui risiko besar KDMP, di mana Menteri Koperasi menjanjikan fondasi administratif hingga Juli 2025, namun operasional pelayaran Bawean tetap mandek tanpa sinkronisasi UU Pelayaran (tvOne, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menciptakan ketidakpastian hukum menghambat KDMP Merah Putih sebagai tulang punggung logistik kepulauan, memerlukan analisis harmonisasi Inpres 9/2025-UU Pelayaran-Permenkop demi regulasi permanen PSO inklusif (Celios, 2025).

Berdasarkan uraian di atas, dapat kita simpulkan bahwa kesenjangan dasar hukum operasional Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) dalam pengoperasian kapal logistik trayek Gresik-Bawean mencerminkan kompleksitas dan inkonsistensi regulasi yang menghambat efektifitas pelaksanaan program

strategis nasional. Meskipun terdapat Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang mengamanatkan percepatan pembentukan 80.000 KDMP sebagai bagian dari penguatan ekonomi kerakyatan, instrumen ini masih belum terintegrasi secara sistemik dengan undang-undang sektoral, khususnya Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dan Undang-Undang Desa. Kekosongan legalitas operasional konsorsium terbukti dari ketidakjelasan status perizinan dan kelembagaan, serta belum adanya pengakuan eksplisit terhadap koperasi sekunder sebagai subjek perizinan pelayaran PSO yang mengakibatkan ketergantungan pada solusi ad-hoc, seperti intervensi militer darurat KRI Surabaya 591 pasca-insiden KMP Gili Iyang. Kesenjangan ini memperlihatkan lemahnya harmonisasi regulasi nasional dan daerah serta implementasi kebijakan yang tidak berjalan seiringan dengan aspirasi dan kebutuhan koperasi sebagai motor penggerak logistik kawasan terpencil.

Selanjutnya, terdapat ketidakseimbangan antara upaya percepatan pembentukan dan pemberdayaan koperasi dengan kesiapan regulasi pendukung dan kapasitas sumber daya manusia (SDM) di tingkat daerah. Program KDMP yang bersifat massif ternyata menghadapi berbagai hambatan signifikan seperti kurangnya penguatan legalitas, ketidaksiapan SDM pendamping, serta ketidakterpaduan antara regulasi di tingkat desa, kabupaten, dan provinsi yang berimbas pada lambatnya fase operasional koperasi, bahkan setelah mendapatkan legalitas formal. Risiko hukum dan operasional ini diperparah dengan adanya tuduhan penyalahgunaan dana, kurangnya integritas dalam pengelolaan aset, serta belum adanya mekanisme pendampingan dan pengawasan yang memadai. Hal ini memperlihatkan bahwa pengembangan koperasi sebagai konsorsium pelayaran masih jauh dari implementasi ideal yang menuntut regulasi adaptif inklusif dan sistem kontrol terpadu.

Terakhir, penelitian menunjukkan perlunya pendekatan hukum yang lebih komprehensif dan integratif sebagai solusi utama untuk menutup kesenjangan yang ada. Hal ini melibatkan penyusunan regulasi yang sinergis antara Undang-Undang Pelayaran, Perkoperasian, dan Pemerintahan Desa yang memberikan payung hukum kuat bagi konsorsium koperasi sekunder untuk mengelola aset dan operasional kapal secara sah, efektif, dan berkelanjutan. Regulasi tersebut harus mengakomodasi model kelembagaan konsorsium,

menjamin kepastian perizinan, memberikan perlindungan hukum bagi pengelola koperasi sekaligus menegakkan tata kelola yang transparan dan akuntabel. Selain itu, kebijakan pembinaan SDM dan penguatan tata kelola koperasi yang berorientasi pada ekonomi digital, mekanisme penjaminan modal dan investasi, serta kolaborasi lintas sektor menjadi kunci untuk mengoptimalkan potensi KDMP dalam mendukung logistik wilayah kepulauan seperti Bawean secara mandiri dan resilient. Pendekatan holistik ini akan membuka ruang bagi penguatan ekonomi lokal sekaligus merealisasikan kedaulatan maritim negara.

Analisis tentang kebutuhan mendesak Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean dalam konteks pengoperasian kapal logistik trayek Gresik-Bawean menunjukkan adanya kekosongan dan ketidakterpaduan dasar hukum yang signifikan. Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 tentang percepatan 80.000 KDMP sebagai instrumen eksekutif yang mengamanatkan percepatan pembentukan koperasi tersebut belum memiliki penguatan sektoral yang selaras dengan Pasal 28 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia. Kesenjangan ini terbukti dari kasus intervensi darurat menggunakan KRI Surabaya 591 pasca kebakaran KMP Gili Iyang, menandakan ketergantungan KDMP pada solusi darurat yang bersifat ad-hoc dan bukan regulasi permanen. Hal ini mencerminkan lemahnya harmonisasi kebijakan antara percepatan koperasi sebagai motor ekonomi dengan kebutuhan regulasi pelayaran yang memadai dan berkelanjutan.

Ketidaksesuaian regulasi ini menimbulkan risiko hukum yang cukup besar bagi KDMP, mengingat penggunaan dana desa sebagai modal koperasi tanpa dasar hukum yang jelas berpotensi melanggar beberapa undang-undang, termasuk Undang-Undang Desa, Undang-Undang Perkoperasian, dan Undang-Undang Tipikor. Hal ini diperkuat oleh temuan *Center of Economic and Law Studies* (Celios) yang mengidentifikasi pelanggaran-pelanggaran serius dalam pengelolaan KDMP, khususnya terkait modal yang bersumber dari dana desa secara ilegal. Kurangnya legitimasi hukum dan mekanisme pengawasan yang efektif membuka jalan bagi potensi penyalahgunaan anggaran serta menghambat stabilisasi logistik sembako di wilayah kepulauan Bawean, yang semestinya menjadi fokus utama pemerintah dalam menjamin ketahanan pangan dan kelancaran distribusi.

Kendala lain yang memperpanjang hambatan operasional KDMP adalah keterbatasan sumber daya manusia (SDM) dan kurangnya sinkronisasi peraturan lintas kementerian. Surat Edaran Menteri Koperasi yang diterbitkan secara tergesa-gesa tidak memberikan ruang cukup bagi pengembangan rencana bisnis yang matang, sehingga menghasilkan kualitas program yang tidak memenuhi standar Pelayanan Publik Obligasi (PSO) Kementerian Perhubungan. Selain itu, operasional kapal logistik menuntut pengelola yang memiliki sertifikasi dan kompetensi sesuai ISM Code Permenhub No. 45 tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal, yang hingga kini belum tersedia secara memadai. Kondisi ini mempertegas kebutuhan harmonisasi Inpres No. 9 tahun 2025 dengan regulasi pelayaran dan koperasi untuk menghindari dualisme kewenangan dan ketidakjelasan status pengelolaan.

Dari perspektif kebijakan hukum, sangat dibutuhkan regulasi yang bersifat komprehensif dan integratif sebagai payung hukum yang kokoh bagi pengoperasian kapal oleh konsorsium KDMP. Penyusunan regulasi tersebut harus mengakomodasi pengakuan eksplisit terhadap koperasi sekunder sebagai subjek perizinan pelayaran PSO, menyediakan mekanisme perizinan yang jelas serta menjamin tata kelola yang transparan dan akuntabel. Pendekatan ini juga harus didukung dengan kebijakan penguatan kapasitas SDM, sistem pendampingan, dan mekanisme pembiayaan yang inklusif serta adaptif terhadap kondisi geografis dan kelembagaan koperasi di daerah kepulauan. Dengan demikian, KDMP tidak hanya dapat berfungsi sebagai entitas bisnis pelayaran yang mandiri, melainkan juga menjadi tulang punggung logistik regional yang menopang kedaulatan maritim dan pembangunan ekonomi lokal secara berkelanjutan.

4.3.2 Kekosongan Mekanisme Perizinan Kapal Laut hingga Laik Laut bagi Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean

Mekanisme perizinan berlapis pada Permenhub No. 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dan ISM Code No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal sulit diakses konsorsium KDMP sekunder Bawean yang berbasis musyawarah desa dan NIKop untuk pengembangan armada logistik, menyebabkan penundaan sertifikasi BKI seperti kasus KMP Gili Iyang >1 bulan, memerlukan analisis *one-stop service*

khusus koperasi sekunder pelayaran sesuai ketentuan dalam Pasal 18 Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian agar konsorsium dapat beroperasi secara efektif.

Kesenjangan penelitian mengenai mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut bagi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mencerminkan tidak tersedianya regulasi yang spesifik dan terintegrasi bagi koperasi sekunder yang mengelola armada kapal logistik trayek Gresik-Bawean dalam kerangka usaha pelayaran di Indonesia. Prosedur perizinan operasional kapal laut yang sah seperti Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL) harus diajukan secara langsung ke Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dengan tahapan pemeriksaan berlapis mulai dari verifikasi dokumen, persetujuan subdirektorat, hingga penerbitan izin, yang seluruh proses tersebut dapat memakan waktu hingga 4-6 bulan, kecuali untuk kasus khusus dimana dapat dipercepat menjadi 2-3 minggu (Konsultan Perizinan, 2024).

Selain prosedur administratif, syarat teknis perizinan kapal termasuk sertifikat kelaiklautan, akta kapal, surat ukur, dan lisensi awak kapal mutlak dalam memperoleh izin operasional. Hal ini menjadi tantangan bagi KDMP Bawean yang tergolong koperasi skala kecil dan menengah dengan sumber daya minimal serta keterbatasan akses informasi dan birokrasi yang kompleks, sehingga proses perizinan rawan tertunda dan menghambat pengoperasian armada logistik yang mendukung stabilisasi kebutuhan pokok di wilayah terpencil (Kemenhub RI, 2016; Perizinan Riau, 2020.).

Lebih jauh, regulasi terkini melalui Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko (PBBR) serta integrasi sistem OSS (*Online Single Submission*) mempercepat dan mempermudah perizinan usaha berbasis risiko dengan prinsip tut wuri handayani, namun masih belum mengakomodir mekanisme khusus untuk koperasi pelayaran sekunder seperti konsorsium KDMP. Ketidakjelasan ini menimbulkan kekosongan regulasi yang menyebabkan inkonsistensi implementasi perizinan kapal di tingkat daerah, khususnya untuk wilayah kepulauan rentan cuaca ekstrem seperti Bawean yang wajib mengacu pada standar ISM Code dan sertifikasi BKI (PP 28/2025; Ahmad Aris, 2025).

Sistem perizinan yang kompleks dan birokratis ini juga mengalami tantangan dalam sinkronisasi kewenangan antara Kemenhub, Kementerian Desa, Dinas Perhubungan Kabupaten, dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Masing-masing lembaga memiliki regulasi tersendiri yang belum terintegrasi secara efektif untuk mendukung pengajuan izin perusahaan pelayaran koperasi secara terpadu, sehingga konsorsium KDMP menghadapi hambatan administratif dalam pemenuhan dokumentasi lengkap secara simultan (Didit Eko Prasetyo, 2025).

Selain itu, regulasi juga mengatur ukuran kapal minimal berbendera Indonesia untuk memperoleh izin pelayaran yang laik laut yakni minimal GT 175 untuk kapal motor berbendera nasional, sedangkan skala kapal di bawah itu memiliki kualifikasi izin yang berbeda. Ketentuan ini menjadi tantangan bagi konsorsium KDMP yang mayoritas mengoperasikan kapal dengan kapasitas kecil hingga menengah yang harus memenuhi persyaratan laik laut ketat untuk beroperasi di perairan domestik (Perizinan Riau, 2020.). Dalam konteks ini, belum terdapat kajian akademis yang mendalam dan terpadu mengenai mekanisme perizinan yang bersifat inklusif dan responsif terhadap kebutuhan koperasi pelayaran seperti KDMP, yang membutuhkan prosedur yang lebih sederhana dan terstandarisasi tanpa mengorbankan aspek keselamatan, sehingga memungkinkan koperasi mengakses pembiayaan dan izin operasional secara lebih cepat dan efisien (Konsultan Perizinan, 2024).

Selain itu, diperlukan perumusan kebijakan yang mengakomodasi kebutuhan koperasi pelayaran sebagai subjek hukum tanpa harus bersaing dengan perusahaan pelayaran besar yang seringkali memperoleh prioritas perizinan. Kesetaraan akses perizinan menjadi isu besar karena berpengaruh pada kemandirian ekonomis koperasi dan keberlanjutan operasional kapal logistik di daerah terpencil seperti Bawean (PP 28/2025). Keterbatasan kapasitas SDM koperasi dalam memahami dan mengelola proses perizinan yang berjenjang menjadi penghambat utama terhadap operasional kapal yang laik laut. Regulasi menuntut adanya pelatihan pengurusan dokumen secara rutin dan pendampingan intensif untuk meningkatkan kemampuan koperasi agar dapat mematuhi standar nasional dan internasional (ISM Code) yang diatur secara ketat Kemenhub (Ahmad Aris, 2025).

Permasalahan pembiayaan kapal dan perizinannya juga saling berkaitan. Perizinan yang lambat dan birokratis menghambat akses koperasi kepada kredit dana bergulir nasional seperti yang diatur dalam Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir untuk Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 tentang Tata Cara Pinjaman dalam Rangka Pendanaan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih (KDMP/KKMP), yang sebenarnya berpotensi mendukung pengadaan kapal laik laut bagi koperasi pelayaran (Kemenkeu RI, 2025). Terlebih, pengawasan teknis kapal yang melekat dalam proses perizinan seperti pemeriksaan rutin kelaiklautan oleh Biro Klasifikasi Indonesia (BKI) sering menjadi kendala karena keterbatasan jadwal dan sumber daya di daerah pengelolaan pelayaran koperasi, yang akhirnya berpotensi meningkatkan risiko operasional dan keselamatan (Kemenhub RI, 2016).

Konsorsium KDMP juga membutuhkan rekognisi formal sebagai badan usaha angkutan laut yang diakui secara hukum, karena regulasi saat ini belum mencakup secara spesifik pengakuan badan usaha koperasi sekunder untuk pengajuan perizinan pelayaran sehingga penentuan status hukum konsorsium belum jelas dalam sistem administrasi perizinan nasional (Hukumonline, 2025). Ketidaksesuaian antara regulasi perizinan kapal nasional dan peraturan daerah terkadang menimbulkan konflik kepentingan yang mempersulit proses izin usaha, terutama bagi koperasi pelayaran yang beroperasi lintas wilayah di kepulauan terpencil, sehingga kebijakan terintegrasi lintas sektoral sangat mendesak untuk diimplementasikan (Didit Eko Prasetyo, 2025).

Sistem OSS yang diharapkan mampu menyederhanakan perizinan usaha pelayaran bagi koperasi pelayaran masih terkendala oleh kurangnya sosialisasi dan kesiapan teknologi pada tingkat daerah, menyebabkan koperasi dan konsorsium mengalami kesulitan mengikuti prosedur secara mandiri dan efisien (PP 28/2025). Padahal, pemeriksaan perizinan dan kelaiklautannya harus responsif dan adaptif terhadap dinamika operasional di lapangan, termasuk penyesuaian dokumen yang bisa dilakukan secara elektronik tanpa perlu kehadiran fisik terus-menerus, yang sangat menunjang keberlangsungan usaha kapal logistik di daerah kepulauan seperti Bawean (Perizinan Riau, 2020.).

Beberapa studi menyarankan adopsi perizinan berbasis risiko dan dukungan teknologi digital secara menyeluruh agar dapat mengakomodasi koperasi dengan kapasitas operasional terbatas tanpa mengabaikan kepatuhan terhadap standar keselamatan nasional dan internasional (Konsultan Perizinan, 2024). Regulasi di masa depan juga harus mengakomodasi pendekatan inkremental yang menggabungkan prinsip legal certainty dan fleksibilitas operasional agar koperasi dan konsorsium pelayaran dapat berkembang secara organik sesuai kebutuhan pasar dan kondisi geografis wilayahnya (Ahmad Aris, 2025). Kesimpulannya, kesenjangan mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut untuk konsorsium KDMP Merah Putih Bawean adalah celah besar yang membutuhkan intervensi kebijakan regulasi terpadu dan komprehensif. Hal ini mencakup penyederhanaan prosedur perizinan, penguatan kapasitas koperasi, dukungan teknologi informasi, dan kolaborasi lintas sektor untuk mengoptimalkan potensi ekonomi kerakyatan melalui pelayaran rakyat yang aman dan berkelanjutan.

Kesenjangan penelitian terkait kekosongan mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut bagi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menunjukkan adanya fragmen serius dalam regulasi dan pelaksanaan kebijakan yang secara langsung menghambat operasional pelayaran rakyat di wilayah kepulauan. Meskipun peraturan perundang-undangan seperti Undang-Undang Pelayaran, Permenhub, dan Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2025 telah mengatur secara umum proses perizinan kapal laut dan prinsip laik laut, namun tidak terdapat ketentuan khusus yang mengakomodir karakteristik unik koperasi sekunder sebagai subjek hukum pengelola armada kapal logistik dalam konteks pengoperasian trayek perintis yang rentan cuaca seperti Bawean. Akibatnya, konsorsium mengalami kesulitan praktis dalam memenuhi persyaratan administratif dan teknis yang berlapis-lapis, yang seringkali berlangsung lama dan mahal, sehingga keberlanjutan dan stabilitas logistik kepulauan menjadi terancam.

Selain itu, kesenjangan ini juga mencerminkan perbedaan signifikan dalam kesiapan sumber daya manusia serta sinkronisasi institusional antara kementerian, pemerintah daerah, dan lembaga pengawas yang berwenang mengeluarkan dan mengawasi izin. Keterbatasan kapasitas koperasi dan konsorsium dalam mengelola dokumen perizinan, termasuk sertifikasi laik laut yang mensyaratkan kepatuhan pada standar nasional dan internasional seperti

ISM Code dan sertifikasi BKI, menjadi hambatan utama. Disparitas regulasi nasional dengan regulasi daerah menimbulkan multi-arahan yang membingungkan dan memperpanjang waktu perizinan, sehingga memunculkan kemunduran operasional dan potensi risiko keselamatan bagi kapal yang dioperasikan oleh koperasi pelayaran rakyat.

Kesimpulannya, penelitian mengindikasikan perlunya reformasi mendasar dan komprehensif dalam sistem perizinan kapal laut yang tidak hanya menyederhanakan birokrasi tapi secara khusus mengakomodasi koperasi sekunder sebagai entitas kolektif yang beroperasi di wilayah kepulauan terpencil. Pendekatan ini harus mengintegrasikan sistem OSS dengan standar teknis laik laut yang adaptif serta mekanisme pendampingan dan koordinasi lintas sektor yang efektif, termasuk pemberdayaan teknologi digital untuk mempercepat dan mengefisienkan proses perizinan. Dengan demikian, konsorsium KDMP Merah Putih Bawean dapat beroperasi secara legal, aman, dan berkelanjutan, mendukung ketahanan logistik nasional dan pemberdayaan ekonomi kerakyatan maritim.

Analisis mengenai mekanisme perizinan kapal laut yang dialami oleh Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menyoroti kompleksitas dan ketidaktersediaan regulasi yang spesifik dan integratif. Permenhub No. 152 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dan ISM Code No. 45 Tahun 2012 tentang Manajemen Keselamatan Kapal merupakan standar yang harus dipenuhi, namun konsorsium berbasis musyawarah desa dan NIKop ini mengalami kesulitan mengakses perizinan yang berlapis tersebut. Prosedur perizinan yang rumit dan bertingkat-tingkat, mulai dari verifikasi dokumen hingga sertifikasi laik laut, menyebabkan penundaan seperti yang terjadi pada KMP Gili Iyang dengan keterlambatan sertifikasi BKI selama lebih dari satu bulan. Kondisi ini memperlihatkan urgensi penerapan sistem one-stop service yang disesuaikan untuk koperasi pelayaran sekunder, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 18 Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian, agar operasional konsorsium dapat berjalan efektif tanpa *bureaucratic bottleneck.*

Fragmentasi regulasi dan inkonsistensi implementasi menjadi akar permasalahan lain yang menghambat kelancaran operasional KDMP Bawean. Perizinan kapal laut, seperti pengajuan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan

Laut (SIUPAL), mengharuskan tahapan panjang yang dapat memakan waktu hingga enam bulan, sementara perizinan untuk koperasi pelayaran tidak diakomodasi secara khusus dalam sistem perizinan berbasis risiko yang diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2025. Sinkronisasi kewenangan antara Kemenhub, Kementerian Desa, Dinas Perhubungan Kabupaten, dan BKPM belum optimal, sehingga terjadi hambatan administratif dan multi-arahan yang memperlama proses perizinan. Kondisi ini semakin diperburuk oleh ketentuan teknis terkait kapasitas minimal kapal berbendera Indonesia yang harus memenuhi persyaratan laik laut ketat, padahal hampir seluruh armada KDMP adalah kapal skala kecil hingga menengah yang rentan terhadap regulasi kaku.

Selain hambatan regulasi, aspek sumber daya manusia (SDM) menjadi faktor kritis yang memperlambat kelangsungan operasional kapal logistik koperasi. Konsorsium KDMP Bawean menghadapi keterbatasan dalam mengelola administrasi dokumen perizinan dan pemenuhan standar nasional maupun internasional seperti yang diatur dalam ISM Code yang berlaku ketat oleh Kemenhub. Kurangnya pelatihan dan pendampingan bagi SDM koperasi dalam memahami proses birokrasi dan teknis perizinan berdampak negatif pada kecepatan dan efektivitas pengurusan izin. Hambatan ini juga mencakup kendala pengawasan teknis kapal yang rutin oleh BKI, di mana keterbatasan sumber daya dan jadwal pengawasan di daerah semakin mengancam aspek keselamatan operasional kapal di perairan kepulauan Bawean.

Dari perspektif kebijakan, terdapat kebutuhan mendesak untuk reformasi mekanisme perizinan kapal yang menyederhanakan prosedur birokrasi sekaligus mengakomodir karakteristik koperasi sekunder sebagai entitas kolektif. Sistem perizinan yang ideal harus mengintegrasikan *Online Single Submission* (OSS) dengan standar laik laut yang fleksibel dan responsif, serta menyediakan mekanisme pendampingan yang kontinu dan koordinasi lintas sektoral antara Kemenhub, Kementerian Desa, dan lembaga pengawas terkait. Upaya ini juga harus melibatkan penguatan kapasitas koperasi dalam pengelolaan bisnis pelayaran serta akses pembiayaan yang sesuai dengan ketentuan Permenkop No. 1 Tahun 2025 dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025. Pendekatan hukum dan kebijakan yang inklusif dan adaptif akan memungkinkan KDMP Bawean beroperasi secara legal,

aman, dan berkelanjutan, sekaligus mendukung ketahanan logistik nasional dan pemberdayaan ekonomi kerakyatan di wilayah kepulauan terpencil.

4.3.3 Ketidakjelasan Bentuk Kelembagaan Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean yang Tepat untuk Kapal Laut Logistik

Belum ada regulasi model optimal konsorsium KDMP sekunder Bawean (koperasi induk multi-desa vs hybrid PT operator dengan KDMP pemegang saham) sesuai Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang pinjaman dana bergulir dan PP No. 8 Tahun 2011 Pasal 7, menghambat partisipasi PSO 39 trayek 2025 termasuk Bawean, terlihat dari koordinasi TPID Gresik yang parsial tanpa pengakuan status hukum konsorsium Merah Putih untuk pengembangan logistik kapal.

Kesenjangan penelitian utama pada ketidakjelasan bentuk kelembagaan Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terletak pada absennya regulasi eksplisit yang mengakui model hybrid koperasi sekunder (konsorsium multi-desa) sebagai subjek hukum yang sah untuk mengoperasikan kapal laut logistik trayek PSO Gresik-Bawean, dimana Inpres No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih hanya mengatur struktur primer berbasis musyawarah desa dengan pengurus 5-9 orang dan pengawas dipimpin kepala desa ex-officio, tanpa ketentuan konsorsium induk yang memenuhi Pasal 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia (Sedesa ID, 2025).

Struktur organisasi KDMP primer yang rigid, Rapat Anggota sebagai forum tertinggi, pengurus bertanggung jawab operasional, dan pengawas independen belum diadaptasi untuk konsorsium sekunder pelayaran yang memerlukan representasi proporsional antar desa anggota, sehingga Bawean menghadapi konflik AD/ART notaris karena Permenkop No. 3 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Program, Kegiatan, dan Anggaran Dekonsentrasi Kementerian Koperasi hanya meregulasi penggabungan primer tanpa model induk untuk tender PSO 39 trayek (Sabang Digitaldesa, 2025). Draft RUU Perkoperasian mengusulkan transformasi kelembagaan melalui konsorsium untuk tata kelola berkelanjutan, namun implementasi Inpres tergesa-gesa menyebabkan KDMP Bawean mandek operasional karena ketidakjelasan *hybrid governance* antara koperasi murni (gotong royong) dan PT cabang (IUP pelayaran), terbukti 5.215 KDMP Jateng belum aktif akibat struktur ambigu (Journal Unugiri, 2025).

Pendampingan partisipatif seperti di Desa Sranak Bojonegoro menunjukkan model KDMP primer efektif untuk usaha mikro tapi gagal skalabilitas pelayaran karena absen regulasi pengelolaan aset bersama kapal >175 GT, di mana konsorsium Bawean memerlukan dewan pengawas lintas desa dan pengurus profesional bersertifikat ISM Code (Mufid, 2025). Meravi.id mengusulkan KDMP sebagai model multi-stakeholder kekuatan keberagaman, namun regulasi saat ini membatasi pengurus non-pimpinan desa dan pengawas ganjil minimal 3 orang dengan keterwakilan perempuan, menghambat rekrutmen nahkoda dan kru profesional untuk trayek rentan cuaca Bawean (Meravi.id, 2025).

Presiden Prabowo luncurkan kelembagaan nasional 27 Juli 2025 dengan pengurus bertanggung jawab simpan pinjam dan usaha produktif, tapi Bupati Magetan akui struktur belum akomodir pelayaran multimoda, sehingga konsorsium Bawean gagal koordinasi dengan TPID Gresik (JDIH Magetan, 2025). Musyawarah Desa Khusus (Musdesus) sosialisasi pembentukan KDMP Sanggalangit menekankan pengurus tidak boleh keluarga sedarah derajat satu dan non-pimpinan desa, namun untuk konsorsium pelayaran memerlukan pengawas ahli hukum maritim yang bertentangan keterwakilan kepala desa ex-officio (Desa Sanggalangit, 2025).

Journal IKOPIN menganalisis KDMP dengan pendekatan usaha kolektif tapi soroti ketidakjelasan pengelola diangkat pengurus disetujui Musdesus, tidak cocok untuk operasional kapal 24/7 yang butuh manajemen profesional, menyebabkan Bawean ketergantungan operator swasta (OJS IKOPIN, 2020.). Badan Pangan sarankan captive market KDMP dengan 80.000 unit 94% desa, namun struktur pengurus 5 orang primer tak cukup kelola aset kapal bersama lintas desa Bawean, memerlukan regulasi konsorsium induk dengan dewan komisaris seperti PT (Badan Pangan, 2025).

Kop.id atur pendirian via notaris NPAK dan rapat anggota kuorum tinggi untuk keputusan strategis, tapi konsorsium sekunder pelayaran butuh AD/ART fleksibel hak veto proporsional kontribusi modal desa, absen dalam Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang Penyaluran Pinjaman atau Pembiayaan Dana Bergulir kepada Koperasi Percontohan (*Mock Up*) Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih pinjaman dana bergulir (Merahputih.kop.id, 2025). Scribd dokumen transformasi kelembagaan 2029 usulkan konsorsium rantai pasok tapi tantangan tata kelola

aset bersama kapal belum diatur, sehingga Bawean hadapi risiko sengketa internal antar desa anggota tanpa pengadilan khusus koperasi (Scribd, 2025).

Pendampingan Unugiri Bojonegoro sukses primer tapi gagal skalabilitas karena regulasi tak akomodir pengurus tambahan bidang pelayaran, memerlukan revisi Undang-Undang Perkoperasian khusunya pada Pasal 18 untuk konsorsium hybrid (Journal Unugiri, 2025). Meravi model multi-stakeholder kekuatan keberagaman ideal tapi regulasi batasi pengawas 3 orang dengan ketua kepala desa, tidak cukup awasi operasional kapal IMO compliant, sehingga Bawean butuh pengawas eksternal BKI (Meravi.id, 2025). JDIH Magetan soroti Kopdes layanan simpan pinjam tapi pelayaran butuh struktur PT cabang dengan IUP Kemenhub, ketidakjelasan ini hambat tender PSO karena Ditjen Hubla anggap konsorsium bukan badan hukum tunggal (JDIH Magetan, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menghambat KDMP Bawean sebagai tulang punggung logistik kepulauan karena struktur primer tak skalabel pelayaran, memerlukan regulasi *hybrid governance* sinkron Undang-Undang Pelayaran-Inpres No. 9 tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih-Permenkop (Sedesa ID, 2025).

Kesenjangan penelitian terkait ketidakjelasan bentuk kelembagaan Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean yang tepat untuk mengelola kapal laut logistik menunjukkan terbatasnya perhatian akademik dan kebijakan terhadap kompleksitas struktur organisasi yang benar-benar sesuai dengan kebutuhan koperasi sekunder di daerah kepulauan. Regulasi yang ada, terutama Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih dan Permenkop No. 3 Tahun 2025 tentang Pelaksanaan Program, Kegiatan, dan Anggaran Dekonsentrasi Kementerian Koperasi, lebih fokus pada koperasi primer di tingkat desa dengan model manajemen dan tata kelola yang relatif sederhana, tanpa memberikan panduan eksplisit bagi pembentukan konsorsium induk yang mampu mengkoordinasi multi-desa dan kapasitas udara, modal, maupun SDM yang lebih besar. Hal ini mengakibatkan ketidakjelasan status legal dan legitimasi konsorsium dalam konteks perizinan pelayaran yang mensyaratkan kepemilikan badan hukum yang lengkap dan modular sesuai Undang-Undang Pelayaran.

Lebih jauh, penelitian mengindikasikan perlunya pendekatan kelembagaan hybrid yang menggabungkan asas demokrasi ekonomi koperasi dengan praktik tata kelola modern yang profesional, transparan, dan akuntabel sebagai jawaban atas kebutuhan pengelolaan aset kapal berbendera Indonesia membawa muatan subsidi trayek perintis seperti Bawean. Model kelembagaan yang rigid dan berbasis keluarga desa tidak memadai, sehingga diperlukan inovasi regulasi dan konsepsi baru mengenai pengurus dan pengawas yang melibatkan aktor multisektoral termasuk Badan Kerjasama Antar Desa (BKAD), pemerintah kabupaten, serta mitra swasta sebagai pelengkap kompetensi teknis dan bisnis guna menghadirkan legitimasi penuh sebagai operator pelayaran nelayan dan logistik rakyat.

Secara struktural, konsorsium KDMP memerlukan desain kelembagaan dengan keleluasaan hukum untuk mengadopsi format organisasi berbentuk koperasi sekunder dengan karakteristik pemegang saham desa melalui kepemilikan aset kolektif dan pengelolaan sumber daya terpadu yang terintegrasi dengan sistem pengawasan Biro Klasifikasi Indonesia dan sertifikasi laik laut dari Kemenhub. Kesenjangan ini menandai kebutuhan mendesak harmonisasi antara UU Perkoperasian, UU Pelayaran, dan regulasi sektoral lain agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan dualisme status badan hukum yang dapat menimbulkan sengketa internal dan menghambat kelancaran operasional pelayaran rakyat serta kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan yang diamanatkan konstitusi dan kebijakan nasional. Regulasi baru berbasis kajian akademik dan best practice internasional sangat diperlukan untuk mengisi kekosongan ini secara komprehensif dan berkelanjutan.

Analisis dari perspektif hukum dan kebijakan mengenai ketidakjelasan model kelembagaan Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menyoroti persoalan mendasar terkait absennya regulasi eksplisit yang mengatur bentuk organisasi koperasi sekunder sebagai subjek hukum yang sah untuk operasional kapal logistik. Permenkop No. 1 Tahun 2025 tentang pinjaman dana bergulir dan Pasal 7 Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 belum mengakomodasi model kelembagaan hybrid antara koperasi induk multi-desa dan entitas PT operator yang menjadikan KDMP sebagai pemegang saham. Ketidakjelasan ini menghambat partisipasi KDMP dalam program PSO 39 trayek

2025, termasuk trayek Bawean, di mana koordinasi yang parsial oleh TPID Gresik gagal memberikan pengakuan status hukum yang diperlukan untuk pengembangan armada kapal logistik secara efektif.

Model kelembagaan KDMP primer yang rigid dengan struktur organisasi berdasarkan rapat anggota dan pengurus yang bertanggung jawab secara operasional, serta pengawas independen, belum diadaptasi secara memadai untuk konsorsium sekunder pelayaran yang membutuhkan representasi proporsional antara desa-desa anggota. Hal ini menimbulkan konflik AD/ART dan hambatan legal, terutama karena Inpres No. 9 Tahun 2025 hanya mengatur struktur koperasi primer berbasis musyawarah desa dengan pengurus antara 5-9 orang yang diketuai kepala desa *ex-officio*, tanpa panduan konsorsium induk sesuai dengan Pasal 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia. Akibatnya, implementasi konsorsium Bawean mandek dan banyak KDMP lainnya seperti di Jateng belum beroperasi karena struktur kelembagaan yang ambigu dan tidak skalabel untuk aktivitas pelayaran.

Pendampingan partisipatif yang berhasil untuk usaha mikro, seperti yang terjadi di Desa Sranak Bojonegoro, terbukti gagal dalam hal skalabilitas pengelolaan pelayaran lantaran ketiadaan regulasi pengelolaan aset bersama untuk kapal berkapasitas di atas 175 GT. Konsorsium Bawean memerlukan perangkat tata kelola yang lebih kompleks dan profesional, termasuk dewan pengawas lintas desa dan pengurus bersertifikat sesuai ISM Code, yang tidak diakomodasi dalam regulasi saat ini yang mengharuskan pengawas hanya 3 orang dengan ketua kepala desa, membatasi rekrutmen nahkoda dan kru profesional yang sangat dibutuhkan untuk trayek dengan risiko cuaca ekstrem. Ketiadaan regulasi yang mampu mengakomodasi hybrid governance ini menimbulkan ketegangan antara prinsip koperasi berbasis gotong royong dengan kebutuhan sistem manajemen perusahaan yang formal dan profesional.

Kesenjangan hukum dan kebijakan ini mengindikasikan perlunya regulasi baru yang menggabungkan asas demokrasi ekonomi koperasi dengan praktik tata kelola modern, professional, dan transparan guna menjawab kebutuhan pengelolaan kapal logistik rakyat di daerah terpencil seperti Bawean. Konsorsium KDMP harus memiliki status badan hukum yang jelas dengan keleluasaan mengadopsi model koperasi sekunder dengan kepemilikan saham oleh desa

anggota, pengelolaan aset kolektif, serta integrasi sistem pengawasan laik laut melalui Biro Klasifikasi Indonesia dan Kemenhub. Harmonisasi menyeluruh antara UU Perkoperasian, UU Pelayaran, dan regulasi sektoral lain sangat dibutuhkan agar tidak terjadi tumpang tindih kewenangan dan sengketa internal yang berpotensi menghambat kelancaran operasional dan kedaulatan maritim yang diamanatkan konstitusi serta kebijakan nasional. Regulasi berbasis kajian akademik dan praktik terbaik internasional merupakan solusi strategis untuk mengisi celah ini secara komprehensif dan berkelanjutan.

4.3.4 Kesenjangan Skema Investasi Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean Sesuai Regulasi untuk Pengadaan Kapal Logistik

Permenkeu No. 49 Tahun 2025 memungkinkan pinjaman dana desa/DAU untuk konsorsium KDMP Bawean tapi tanpa panduan pengadaan kapal koperasi sekunder pelayaran logistik, berisiko kolektibilitas macet di trayek rentan Bawean, memerlukan kajian mitigasi risiko investasi multimoda PSO e-purchasing dengan jaminan bupati sesuai Permendesa No. 10 Tahun 2025 untuk penguatan armada konsorsium.

Kesenjangan penelitian pada skema investasi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean untuk pengadaan kapal logistik mencerminkan ketidakselarasan antara mandat Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 yang menargetkan 80.000 KDMP sebagai instrumen ekonomi kerakyatan dengan regulasi investasi sektoral seperti Undang-Undang No. 1 Tahun 2025 tentang Danantara dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 yang lebih mengakomodir badan usaha swasta berbentuk PT daripada konsorsium koperasi sekunder, sehingga akses dana bergulir Rp5 miliar untuk aset kapal PSO trayek Gresik-Bawean terhambat oleh ketidakjelasan status hukum kolektif yang tidak diakui sebagai subjek prioritas cabotage UU Pelayaran No. 66 Tahun 2024 (Scribd Kajian Investasi, 2025).

Analisis skema blended finance yang diusulkan melalui pusat pendanaan infrastruktur pelayaran menjanjikan kemitraan publik-swasta untuk pembangunan armada, namun kajian akademik minim membahas adaptasi model ini bagi KDMP yang bergantung dana desa dan APBD kabupaten, di mana risiko tinggi trayek rentan cuaca Bawean memerlukan de-risking instrumen seperti penjaminan pemerintah yang belum teregulasi secara spesifik untuk koperasi

multi-desa, menyebabkan bank Himbara ragu menyalurkan kredit investasi kapal >175 GT sesuai Pasal 29 UU Pelayaran (DPR Bersama INSA, 2024). Ketiadaan penelitian komprehensif mengenai optimalisasi obligasi pemerintah dan dana ekuitas murah untuk pengadaan kapal KDMP Bawean menjadi celah krusial, padahal skema refinancing proyek pelayaran nasional melalui blended finance filantropis dan lembaga iklim dapat menurunkan cost of capital hingga 12-17%, tetapi regulasi Permenkop No. 1 Tahun 2025 membatasi kontribusi modal kolektif desa tanpa mekanisme exit strategy proporsional yang selaras dengan prinsip transaction cost economics untuk mitigasi free rider dalam konsorsium (Scribd Kajian Investasi, 2025).

Risiko premium tinggi pada pembiayaan pelayaran rakyat belum teranalisis secara mendalam dalam konteks KDMP, di mana suku bunga mahal dan tenor pendek kontrak PSO menghambat bankability proyek kapal logistik Bawean, berbeda dengan skema capex panjang untuk infrastruktur yang diakui Permenkeu, sehingga diperlukan kajian harmonisasi kapal sebagai aset infrastruktur demi fasilitas tax allowance bagi koperasi sekunder (DPR Bersama INSA, 2024). Krisis logistik Bawean pasca-gangguan KMP Gili Iyang menunjukkan ketergantungan ad-hoc pada KRI Surabaya 591, yang seharusnya digantikan investasi mandiri KDMP melalui dana ekuitas BUMN seperti PELNI, namun absen regulasi JV golden share koperasi (maksimal 49% swasta) menghalangi sinergi Danantara-Inpres 9/2025 untuk pengadaan 10 kapal perbantuan PSO (Berita Gresik, 2025).

Penelitian minim membahas integrasi captive market KDMP dengan rantai pasok sembako nasional melalui obligasi daerah, di mana Badan Pangan Nasional dapat menyalurkan dana murah untuk armada stabilisasi harga, tapi struktur kelembagaan primer KDMP tidak skalabel untuk tender e-purchasing multimoda yang mensyaratkan laporan konsolidasi SAK ETAP (RMOL Jatim, 2025). Skema non-bank financing seperti kredit investasi modal kerja untuk pelayaran rakyat belum teregulasi bagi konsorsium, menyebabkan KDMP Bawean gagal leverage APBD Gresik untuk jaminan pinjaman, padahal kajian INSA usulkan penyetaraan kapal dengan infrastruktur demi tenor refinancing panjang (DPR Bersama INSA, 2024).

Kesenjangan ini diperburuk oleh disintegrasi sistem informasi rantai pasok pelayaran, di mana OSS BKPM belum terintegrasi dengan INSW Kemenhub untuk

verifikasi NIB konsorsium KDMP, menghambat akses fasilitas pionir PSO 39 trayek 2025 (Jawa Pos, 2025). Blended finance donor internasional untuk green shipping armada KDMP potensial tapi belum ada kajian regulasi pencegahan polusi maritim yang adaptif bagi koperasi skala kecil Bawean, selaras target Net Zero Emission melalui dana iklim (Scribd Kajian Investasi, 2025).

Optimalisasi dana desa sebagai ekuitas awal konsorsium memerlukan penelitian harmonisasi UU Desa dengan Permendagri No. 13 Tahun 2025, menghindari tuduhan ilegalitas seperti sorotan Celios terhadap 15 pelanggaran KDMP nasional (Pustaka JC, 2025). Skema refinancing proyek PSO melalui obligasi pemerintah dapat menurunkan biaya logistik 12-17% LPI World Bank, tapi kajian minim adaptasi bagi KDMP yang rentan disrupsi cuaca Bawean tanpa asuransi kolektif BKI (DPR Bersama INSA, 2024).

Kesenjangan penelitian pada skema investasi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean untuk pengadaan kapal logistik secara fundamental mencerminkan diskrepansi struktural antara mandat kebijakan ekonomi kerakyatan melalui Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 dengan kerangka regulasi investasi sektoral yang didominasi oleh Undang-Undang No. 1 Tahun 2025 tentang Danantara serta Permenkeu No. 49 Tahun 2025, yang cenderung memprioritaskan entitas korporasi swasta berbentuk Perseroan Terbatas daripada model kolektif koperasi sekunder. Ketidakselarasan ini menghambat akses KDMP terhadap instrumen pembiayaan seperti dana bergulir Rp5 miliar, blended finance, dan refinancing obligasi pemerintah, sementara risiko operasional tinggi pada trayek PSO Gresik-Bawean, seperti kerentanan cuaca ekstrem dan ketergantungan *ad-hoc* pada KRI Surabaya 591, belum terakomodasi oleh mekanisme *de-risking* yang adaptif bagi konsorsium multi-desa, sebagaimana dianalisis dalam kajian investasi armada kapal nasional.

Secara lebih mendalam, absennya kajian akademik komprehensif mengenai adaptasi model *blended finance filantropis* dan lembaga iklim untuk pelayaran rakyat memperlemah *bankability* proyek KDMP, di mana suku bunga premium tinggi, tenor pendek kontrak PSO, dan disintegrasi sistem OSS-BKPM-INSW Kemenhub menyebabkan kegagalan leverage APBD Gresik serta dana desa sebagai ekuitas awal, sebagaimana terlihat dari krisis logistik Bawean yang menuntut sinergi BUMN seperti PELNI tanpa regulasi JV golden share koperasi (maksimal

49% swasta). Penelitian juga minim membahas optimalisasi captive market KDMP dengan rantai pasok sembako nasional untuk menurunkan biaya logistik 12-17% sesuai target *Logistics Performance Index World* Bank, sementara tuduhan ilegalitas dana desa oleh Celios menambah lapisan risiko hukum yang belum terpecahkan melalui harmonisasi Undang-Undang Desa-Permendagri No. 13 Tahun 2025.

Kesimpulannya, kesenjangan ini menegaskan urgensi reformasi regulasi holistik yang mengintegrasikan kapal logistik sebagai aset infrastruktur prioritas demi fasilitas tax allowance, tenor refinancing panjang, dan asuransi kolektif BKI bagi KDMP, dengan pendekatan *transaction cost economics* untuk mitigasi free rider dalam konsorsium serta kolaborasi lintas sektoral Danantara-Inpres No. 9 tahun 2025-Permenkop No. 1 Tahun 2025. Pendekatan akademik ke depan harus memfokuskan pada model hybrid financing yang inklusif, green shipping berbasis dana iklim, dan penguatan captive market untuk mewujudkan kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan, sehingga KDMP Bawean tidak lagi bergantung intervensi militer *ad-hoc* melainkan menjadi tulang punggung logistik kepulauan yang resilient dan berkelanjutan.

Analisis dari perspektif hukum dan kebijakan terhadap skema investasi dan pembiayaan konsorsium KDMP Bawean mengungkapkan adanya ketidakselarasan antara mandat kebijakan ekonomi kerakyatan melalui Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 dengan regulasi sektoral yang masih cenderung memprioritaskan badan usaha perseroan terbatas dalam mengakses dana investasi. Permenkeu No. 49 Tahun 2025 membuka peluang pinjaman dana desa dan dana alokasi umum (DAU) bagi konsorsium KDMP, namun belum menghadirkan pedoman pengadaan kapal khusus untuk koperasi pelayaran sekunder. Hal ini menimbulkan risiko kolektibilitas macet di trayek rentan seperti Bawean yang secara geografis bergantung pada armada logistik stabilisasi sembako. Perlunya kajian mitigasi risiko investasi multimoda, yang mencakup mekanisme *e-purchasing* dan jaminan bupati sebagaimana diatur dalam Permendesa No. 10 Tahun 2025, menjadi krusial untuk menjamin keberlangsungan pemanfaatan dana serta penguatan armada konsorsium agar tidak terjebak dalam pola pendanaan yang rentan gagal bayar.

Lebih jauh, fragmen penelitian terkait blended finance dalam pengadaan kapal logistik bagi KDMP Bawean memperlihatkan minimnya kajian terkait model kemitraan publik-swasta yang ideal untuk koperasi berbasis desa dan multi-desa

tersebut. Risiko tinggi trayek rentan cuaca Bawean memerlukan instrumen de-risking dan penjaminan pemerintah yang belum diatur secara spesifik untuk koperasi sekunder, sehingga lembaga perbankan seperti bank Himbara masih ragu memberikan kredit investasi kapal berkapasitas lebih dari 175 GT sebagaimana diamanatkan Pasal 29 Undang-Undang Pelayaran. Padahal, skema refinancing proyek pelayaran nasional yang menggabungkan obligasi pemerintah dan dana ekuitas murah berpotensi menurunkan cost of capital secara signifikan sampai 12-17%, tetapi regulasi pada Permenkop No. 1 Tahun 2025 membatasi peran modal kolektif dengan tidak adanya mekanisme *exit strategy* yang fleksibel untuk mengatasi masalah *free rider* dalam konsorsium koperasi.

Fenomena suku bunga tinggi, tenor kontrak PSO yang pendek, dan kompleksitas birokrasi dalam tata kelola pelayaran rakyat berkontribusi pada rendahnya bankability proyek pengadaan kapal KDMP Bawean. Hal ini memperbesar ketergantungan pada solusi sementara seperti intervensi KRI Surabaya 591 pasca insiden KMP Gili Iyang yang rentan menyebabkan gangguan logistik nasional. Srikandi sinergi dengan BUMN seperti PELNI melalui joint venture dengan golden share koperasi (maksimal 49% bagi swasta) dapat menjadi solusi strategis, namun hingga kini belum ada regulasi yang mengakomodasi model tersebut secara legal dan fiskal. Disintegrasi sistem informasi, khususnya integrasi OSS BKPM dengan INSW Kemenhub, juga menambah hambatan dalam pengurusan NIB dan akses fasilitas pionir PSO 39 trayek, sehingga meningkatkan risiko kegagalan leverage dana desa dan APBD sebagai modal awal.

Kesimpulannya, perlu adanya reformasi regulasi holistik yang mengintegrasikan kapal logistik sebagai aset infrastruktur strategis dengan pengaturan fasilitas fiskal seperti *tax allowance, tenor refinancing* panjang, serta asuransi kolektif dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI). Pendekatan hukum dan kebijakan harus mengadopsi prinsip *transaction cost economics* untuk mitigasi risiko *free rider* dalam konsorsium dan memperkuat kolaborasi lintas sektoral antara Danantara, Inpres No. 9 tahun 2025, dan Permenkop No. 1 Tahun 2025. Selain itu, diperlukan perhatian ke arah model *hybrid financing* yang inklusif, pembangunan armada *green shipping* berbasis dana iklim, dan optimalisasi captive market koperasi dalam rantai pasok nasional untuk mewujudkan kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan yang mandiri dan berkelanjutan, sehingga

menghilangkan ketergantungan pada intervensi militer *ad-hoc* dan menjadikan KDMP Bawean tulang punggung logistik kepulauan yang *resilient*.

4.3.5 Kekurangan Analisis Risiko Hukum Pengadaan Kapal Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean dan Mitigasi

Risiko sengketa kontrak antar-koperasi primer anggota sekunder Bawean, non-kepatuhan laik laut, dan konflik internal belum diatur komprehensif dalam Undang-Undang Pelayaran dan Undang-Undang Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970 untuk konsorsium Merah Putih pengembangan logistik kapal, terbukti gangguan gelombang tinggi yang memaksa pasar murah TPID, memerlukan regulasi audit independen dan AD/ART notaris khusus KDMP Bawean.

Kesenjangan penelitian fundamental pada kekurangan analisis risiko hukum pengadaan kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terletak pada minimnya kajian sistematis mengenai celah hukum dalam mekanisme Multi Years Contract (MYC) tanpa persetujuan DPR, sebagaimana terungkap dalam kasus pengadaan kapal perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan tahun 2016-2018 yang melibatkan koperasi fiktif, galangan kapal nakal, dan perubahan skema anggaran tanpa kajian teknis memadai, sehingga konsorsium KDMP rentan mengalami litigasi serupa karena ketidakjelasan status hukum sekunder untuk tender PSO trayek Gresik-Bawean sesuai Pasal 28 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran (Tegas.co, 2021).

Risiko wanprestasi galangan kapal menjadi isu krusial yang belum dianalisis mendalam bagi KDMP, di mana pengadaan kapal logistik berukuran lebih dari 175 GT memerlukan sertifikasi Biro Klasifikasi Indonesia dan laik laut sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016, namun absennya regulasi pengawasan pra-pengiriman menyebabkan potensi kerugian finansial kolektif desa anggota konsorsium, diperburuk oleh krisis logistik Bawean yang mengandalkan intervensi *ad-hoc* KRI Surabaya 591 pasca-gelombang tinggi September 2025 (Antara Jatim, 2025).

Kekurangan kajian mengenai risiko korupsi pengadaan melalui koperasi fiktif menghantui KDMP, di mana Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025 tentang Percepatan Pembentukan Koperasi Desa/Kelurahan Merah Putih mendorong percepatan pembentukan 80.000 unit tanpa audit independen pra-kontrak, sehingga Bawean berpotensi mengalami kasus serupa KKP dengan kerugian

negara mencapai triliunan rupiah, memerlukan mitigasi berbasis transaction cost economics untuk verifikasi kredibilitas mitra galangan secara bertahap (Tegas.co, 2021). Analisis risiko embarkasi-debarkasi kapal belum diintegrasikan dengan pengadaan aset KDMP, padahal manajemen risiko operasional KMP Gili Iyang menunjukkan kerentanan trayek PSO rentan cuaca, di mana kontrak pengadaan wajib mencantumkan klausul force majeure dan asuransi International Safety Management Code untuk mitigasi tuntutan hukum pasca-insiden keselamatan penumpang dan muatan (Maulana, 2025).

Risiko hukum pencabutan Izin Usaha Pelayaran akibat dokumen pengadaan tidak lengkap menjadi celah besar, di mana konsorsium KDMP memerlukan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut dari Kementerian Perhubungan namun struktur primer tidak diakui sistem Online Single Submission Badan Koordinasi Penanaman Modal, menyebabkan penundaan operasional seperti 5.215 KDMP Jawa Tengah yang mandek hingga akhir 2025 (Jawa Pos, 2025). Ketiadaan penelitian komprehensif tentang risiko hipotek kapal kolektif sesuai Pasal 60-64 Undang-Undang Pelayaran menghambat akses pinjaman dana bergulir Permenkeu Nomor 49 Tahun 2025, di mana debitur konsorsium rentan eksekusi aset desa jika galangan gagal deliver on time, memerlukan mitigasi valuation independen pra-kontrak oleh lembaga appraisal terakreditasi (Hukumonline, 2025).

Potensi sengketa internal antar desa anggota konsorsium atas kontribusi modal pengadaan kapal belum dimitigasi regulasi, di mana Permenkop Nomor 3 Tahun 2025 hanya mengatur merger koperasi primer tanpa klausul exit strategy proporsional berdasarkan kontribusi operasional, krusial bagi Bawean dengan lebih dari 10 desa potensial konsorsium (Scribd Jawapos, 2025). Risiko sanksi pidana kepala desa atas penyalahgunaan dana desa untuk ekuitas kapal KDMP menjadi ancaman hukum tinggi, selaras sorotan Center of Economic and Law Studies terhadap 15 pelanggaran regulasi nasional, memerlukan mitigasi legal opinion notaris dan audit Badan Pemeriksa Keuangan pra-pengadaan untuk kepatuhan Undang-Undang Desa (IDN Times, 2025).

Kajian minim mengenai risiko non-compliance green shipping dalam pengadaan kapal PSO, di mana regulasi pencegahan polusi maritim Peraturan Menteri Nomor 16 Tahun 2024 wajib sertifikat International Oil Pollution Prevention, tapi konsorsium KDMP kekurangan sumber daya manusia teknis

mitigasi emisi untuk akses dana iklim internasional (Antara News, 2024). Risiko litigasi cabotage violation jika joint venture swasta melebihi 49% saham pengadaan kapal belum dianalisis secara mendalam, padahal Wakil Menteri Badan Usaha Milik Negara mengusulkan gandeng swasta tanpa golden share koperasi, bertentangan Pasal 29 Undang-Undang Pelayaran revisi yang menjamin prioritas nasional (Sindo Flash, 2024).

Kekurangan analisis risiko *force majeure* cuaca Bawean dalam kontrak pengadaan menyebabkan ketergantungan intervensi KRI *ad-hoc*, di mana mitigasi memerlukan klausul *predictive weather analytics* berbasis *Internet of Things* dan asuransi kolektif Biro Klasifikasi Indonesia untuk *return on investment* stabil PSO (Berita Gresik, 2025). Potensi konflik kepentingan pengurus KDMP dengan galangan kapal afiliasi desa belum dimitigasi melalui *code of conduct*, selaras kasus KKP mark-up 300%, memerlukan pengawas independen dan mekanisme arbitrase maritim pra-tender untuk pencegahan gratifikasi (Tegas.co, 2021).

Risiko pencabutan subsidi Pelayanan Seberang Oligopoli akibat keterlambatan pengadaan kapal lebih dari 6 bulan menjadi ancaman finansial krusial, di mana konsorsium butuh *grace period* khusus tapi absen regulasi, diperparah lambatnya operasional 80.000 KDMP nasional pasca-peresmian (Kompas.com, 2025). Kajian mitigasi *cyber risk* pengelolaan dokumen pengadaan digital OSS belum ada bagi KDMP, padahal integrasi Indonesia *National Single Window* rentan data breach yang membatalkan tender kapal, memerlukan enkripsi *blockchain* untuk kontrak pintar dan audit keamanan informasi berkala (BRPL, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menghambat kedaulatan logistik kepulauan karena risiko hukum pengadaan kapal KDMP Bawean tak teranalisis secara holistik, memerlukan *framework* mitigasi berbasis ISO 31000 yang adaptif terhadap ekonomi kerakyatan maritim demi *zero accident* dan *bankability* proyek berkelanjutan (Maulana, 2025).

Kesenjangan penelitian yang signifikan pada aspek analisis risiko hukum pengadaan kapal oleh Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terindikasi dari minimnya kajian akademik terkait potensi celah hukum dan risiko korupsi dalam mekanisme pengadaan kapal koperasi. Kasus pengadaan kapal perikanan KKP 2016-2018, yang diwarnai penggunaan koperasi fiktif, wanprestasi galangan kapal, dan perubahan skema anggaran tanpa evaluasi independen,

menunjukkan bahwa konsorsium KDMP Bawean rentan menghadapi persoalan serupa. Ketidakjelasan status hukum koperasi sekunder sebagai subjek pengadaan dan timbulnya kontrak Multi Years Contract tanpa validasi legislatif memberikan ruang bagi penyimpangan dan potensi litigasi, sehingga riset penguatan kajian risiko hukum menjadi sangat penting bagi keberlanjutan dan akuntabilitas pengadaan kapal logistik di Bawean.

Selain itu, risiko pelaksanaan teknis terkait sertifikasi laik laut dan manajemen risiko operasional embarkasi-debarkasi kapal belum memperoleh perhatian memadai dalam konteks koperasi pelayaran rakyat. Kapal yang dioperasikan konsorsium harus memenuhi standar keselamatan nasional dan internasional (ISM Code) serta sertifikasi BKI yang menjadi persyaratan pengajuan izin resmi. Ketidakterpenuhan standar ini berpotensi membuka risiko hukum berupa pencabutan izin usaha serta tuntutan hukum akibat kecelakaan dan kerusakan. Hambatan ini diperparah dengan regulasi yang belum memadai dalam mengatur proteksi asuransi kolektif untuk armada kapal koperasi, sehingga diperlukan kajian mitigasi holistik dari aspek teknis dan hukum sebagai penyangga kestabilan investasi dan operasional.

Untuk mengatasi kekurangan tersebut, mitigasi risiko hukum perlu menitikberatkan pada penguatan tata kelola transparan melalui audit independen pra-pengadaan, pengawasan berkelanjutan oleh lembaga negara, serta pelibatan konsultan hukum dan audit teknis yang kompeten. Implementasi sistem digital berbasis OSS terpadu serta penguatan SDM koperasi dalam pengelolaan risiko menjadi kunci untuk mengurangi celah hukum dan praktik ilegal. Pendekatan manajemen risiko berbasis standar ISO 31000 akan mampu memberikan kerangka kerja adaptif yang efektif di tengah dinamika ekonomi kerakyatan maritim, sehingga konsorsium KDMP Bawean dapat mendukung ketahanan logistik nasional dengan keberlanjutan dan tata kelola yang akuntabel.

Analisis dari perspektif hukum dan kebijakan mengenai risiko sengketa dan kepatuhan operasional Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menonjolkan kekosongan regulasi yang komprehensif dalam mengatur mekanisme pengadaan kapal logistik yang memenuhi standar keselamatan dan aspek hukum terkait. Undang-Undang Pelayaran dan Undang-Undang Keselamatan Kerja No. 1 Tahun 1970 belum mengakomodasi secara khusus ketentuan yang mengatur

konflik internal antar-koperasi primer anggota konsorsium sekunder, risiko non-kepatuhan laik laut, maupun sengketa kontrak multi years contract (MYC) yang berpotensi muncul dalam pengadaan kapal. Kasus gangguan gelombang tinggi di Bawean yang memaksa intervensi pasar murah TPID memperlihatkan rentannya sistem logistik akibat risiko hukum yang belum dimitigasi, sehingga diperlukan regulasi audit independen serta pembentukan AD/ART khusus berbasis notaris untuk KDMP sebagai upaya pencegahan konflik dan penegakan tata kelola yang transparan.

Kesenjangan penelitian fundamental yang signifikan ditemukan dalam minimnya kajian sistematis terkait risiko hukum pengadaan kapal oleh konsorsium koperasi, yang terangkat dari kasus pengadaan kapal perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) pada 2016–2018. Kasus tersebut menghadirkan persoalan koperasi fiktif, wanprestasi galangan kapal, dan perubahan skema anggaran tanpa evaluasi teknis memadai yang membuka celah litigasi serta potensi kerugian negara besar. Ketidakjelasan status hukum konsorsium sekunder dalam tender Pelayanan Publik Obligasi (PSO) trayek Gresik-Bawean menurut Pasal 28 Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 memperlemah posisi hukum KDMP dan meningkatkan eksposur terhadap risiko wanprestasi serta kerugian kolektif desa anggota yang harus diperhatikan dalam tata kelola pengadaan.

Selain itu, risiko kepatuhan teknis terkait sertifikasi laik laut dan manajemen risiko operasi embarkasi-debarkasi kapal, seperti yang tercermin dalam insiden KMP Gili Iyang, masih sangat kurang dikaji dalam pengelolaan koperasi pelayaran rakyat. Kapal berbendera Indonesia harus mematuhi standar nasional dan internasional seperti ISM Code serta mendapatkan sertifikasi dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), di mana absennya ketentuan pengawasan pra-pengiriman serta mekanisme asuransi kolektif membuka potensi risiko hukum berupa pencabutan izin usaha dan tuntutan pasca-insiden keselamatan. Kondisi ini semakin diperparah oleh keterbatasan SDM dan regulasi pengelolaan risiko lingkungan yang mendukung green shipping.

Untuk mengatasi kerentanan tersebut, diperlukan mitigasi risiko hukum yang komprehensif dengan mengedepankan penguatan tata kelola koperasi melalui audit independen pra-pengadaan, pengawasan kontinu dari lembaga

negara, serta pelibatan konsultan hukum dan teknis yang kredibel. Implementasi sistem digital terpadu berbasis Online Single Submission (OSS) harus dilengkapi dengan penguatan kapasitas SDM koperasi dalam pengelolaan dokumen dan risiko. Pendekatan manajemen risiko yang mengacu pada standar internasional seperti ISO 31000 akan menjadi kerangka kerja adaptif yang memastikan keberlanjutan dan akuntabilitas operasional sekaligus menjaga kedaulatan logistik maritim dalam kerangka ekonomi kerakyatan yang berkelanjutan.

4.3.6 Urgensi Analisa Hukum Komprehensif untuk Penguatan Pengembangan Logistik Kapal Konsorsium KDMP Merah Putih Bawean

Kesenjangan lima rumusan masalah ini menciptakan ketidakpastian hukum menghambat konsorsium KDMP Merah Putih Bawean beroperasi efektif sebagai tulang punggung logistik desa kepulauan, memerlukan formulasi analisa hukum harmonisasi antara Undang-Undang Pelayaran, Undang-Undang Perkoperasian dan Inpres No. 9 tahun 2025 guna mendukung kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan melalui PSO dan strategi mitigasi cuaca ekstrem untuk pengembangan logistik kapal berkelanjutan.

Kesenjangan penelitian yang paling mendasar pada urgensi analisa hukum komprehensif untuk penguatan pengembangan logistik kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean terletak pada ketidaklengkapan kajian harmonisasi regulasi sektoral seperti Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas dengan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025, di mana implementasi rencana induk pelabuhan menghadapi kendala keterbatasan anggaran, hambatan perizinan, dan faktor teknis yang belum teranalisis secara komprehensif bagi konsorsium pelayaran rakyat di wilayah kepulauan seperti Bawean, sehingga efisiensi distribusi barang dan waktu tunggu kapal PSO tetap suboptimal (Irawan, 2025).

Minimnya analisa hukum tingkat tinggi untuk Sistem Logistik Nasional (Sislognas) menjadi celah krusial, di mana Peraturan Presiden Nomor 26 Tahun 2012 sebagai payung hukum lemah hierarkis menyebabkan implementasi lambat 15 tahun (2011-2025) akibat pergantian kepemimpinan, sehingga diperlukan undang-undang logistik nasional untuk menjamin keberlangsungan konektivitas pedesaan-perkotaan-antar pulau, khususnya trayek Gresik-Bawean yang mendukung stabilitas sembako melalui armada KDMP (Maritimenews.id, 2023).

Regulasi warisan kolonial seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan ketidak ratifikasi konvensi internasional *Hague-Visby Rules* atau *Rotterdam Rules* menghambat daya saing logistik maritim Indonesia, di mana konsorsium KDMP memerlukan analisa hukum komprehensif untuk mengintegrasikan *cabotage* Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang pelayaran dengan pengembangan pelabuhan desa Bawean demi target *Logistics Performance Index World* Bank (Hukumonline, 2021). Kajian hukum jasa keagenan kapal belum adaptif bagi koperasi sekunder, padahal Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 pada Pasal terkait dan Permenhub Nomor 65 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Keagenan Kapal mensyaratkan perizinan ketat untuk efisiensi bongkar muat, sehingga KDMP Bawean rentan keterlambatan operasional tanpa analisa komprehensif sinkronisasi Inaportnet dengan OSS konsorsium (Eprints PIP Makassar, 2020.).

Peran logistik dalam konektivitas maritim belum dianalisis hukumnya secara mendalam, di mana dalam revisi Undang-Undang Pelayaran 2024 dan Permenhub Nomor 157 Tahun 2015 tentang Inaportnet gagal signifikan tingkatkan daya saing karena absen pengaturan SDM logistik profesional dan sinkronisasi pusat-daerah, krusial bagi penguatan KDMP trayek perintis (Mangeswuri, 2025). Analisa hukum agen pelayaran asing melalui Inaportnet belum mengakomodir koperasi rakyat, di mana dokumen kedatangan kapal wajib online tapi KDMP kekurangan kapasitas digital, memerlukan kajian komprehensif integrasi blockchain untuk transparansi rantai pasok logistik kepulauan (Harahap, 2022).

Integrasi pelayaran tradisional dalam logistik nasional melalui Analisis Hierarki Proses menekankan dukungan kebijakan tol laut, namun SWOT analisis menunjukkan regulasi belum adaptif bagi konsorsium KDMP, sehingga Bawean bergantung KRI *ad-hoc* tanpa analisa hukum penguatan usaha pelayaran rakyat (Andromeda, 2023). Proses perizinan bongkar muat kapal wajib resmi bagi setiap armada PSO, tapi kajian hukum minim membahas adaptasi bagi koperasi multi-desa, di mana *Eprints Polbeng* soroti kebutuhan analisa komprehensif kepatuhan regulasi untuk efisiensi logistik Bawean (Eprints Polbeng, 2020.).

Analisis komprehensif hukum maritim Indonesia melalui arbitrase dan Mahkamah Pelayaran belum mengintegrasikan pengembangan logistik koperasi, di mana keterbatasan regulasi harmonisasi nasional-internasional menghambat

litigasi cepat sengketa kapal KDMP (AP Lawsolution, 2025). Kasus carter kapal laut (tongkang) menunjukkan kebutuhan analisa hukum normatif data sekunder untuk kontrak logistik, krusial bagi KDMP yang rentan sengketa hipotek aset kapal bersama tanpa kajian komprehensif Pasal 60-64 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UI Library, 2020.).

Urgensi Undang-Undang Sislognas untuk penguatan KDMP terhambat hierarki perpres lemah, memerlukan analisa hukum transformasi menjadi undang-undang demi koordinasi K/L dan sanksi efektif konektivitas kepulauan (Maritimenews.id, 2023). Kajian hukum rencana induk pelabuhan Tanjung Emas soroti kendala implementasi infrastruktur yang analog dengan dermaga Bawean, di mana analisa komprehensif diperlukan untuk fasilitasi APBD bagi KDMP PSO (Irawan, 2025). Harmonisasi KUHD dengan Undang-Undang Cipta Kerja belum komprehensif mendukung logistik rakyat, sehingga konsorsium memerlukan ratifikasi Rotterdam Rules untuk efisiensi kontrak pengangkutan barang laut trayek perintis (Hukumonline, 2021).

Pengembangan SDM logistik profesional melalui analisa hukum penataan perundangan menjadi prioritas Sislognas, krusial bagi pelatihan nahkoda KDMP sesuai ISM Code demi *zero accident* Bawean (Mangeswuri, 2025). Secara komprehensif, kesenjangan ini menegaskan urgensi analisa hukum holistik berbasis undang-undang Sislognas untuk penguatan KDMP sebagai poros maritim ekonomi kerakyatan, harmonisasi regulasi nasional-internasional, dan konektivitas inklusif kepulauan (Maritimenews.id, 2023).

Kesenjangan penelitian terkait urgensi analisa hukum komprehensif untuk penguatan pengembangan logistik kapal konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengindikasikan masih lemahnya fondasi kajian legal formal yang mengintegrasikan berbagai regulasi sektoral dengan kondisi riil pelayaran rakyat di daerah kepulauan. Regulasi yang selama ini diberlakukan belum mampu memberikan kepastian hukum yang holistik mengingat kompleksitas tata kelola logistik yang melibatkan aspek kepelabuhanan, perizinan kapal, manajemen risiko, dan pengawasan yang belum terintegrasi secara epistemologis dalam kerangka Sistem Logistik Nasional. Dengan berlakunya Inpres Nomor 9 Tahun 2025 yang bersifat kebijakan teknis terbatas, kajian akademik yang menyeluruh sangat dibutuhkan untuk menyusun payung hukum yang kuat yang dapat menjamin

kelangsungan dan kualitas pelayanan logistik konsorsium KDMP secara berkelanjutan dan berdaya saing antara desa.

Analisis komprehensif dari aspek hukum merupakan kunci untuk mengidentifikasi serta menutup celah regulasi yang muncul dalam perizinan, sertifikasi laik laut, perlindungan hukum armada, dan hukum kontrak pelayaran. Kesenjangan ini menghambat implementasi efektif program PSO yang sangat dibutuhkan untuk trayek perintis rentan cuaca seperti Bawean, sehingga memunculkan risiko litigasi, hambatan birokrasi, dan risiko finansial yang tinggi bagi anggota koperasi. Studi juga menegaskan perlunya harmonisasi regulasi nasional dan daerah serta sinergi antara Undang-Undang Pelayaran, UU Perkoperasian, dan sistem OSS sebagai bagian dari penguatan tata kelola koperasi sekunder agar pengembangan logistik kapal merespon dinamis dan inklusif atas kebutuhan masyarakat maritim.

Secara paradigmatik, kebutuhan analisa hukum komprehensif ini menuntut pendekatan multidisiplin dan berkelanjutan yang tidak hanya berfokus pada aspek peraturan semata melainkan juga pada implementasi manajemen risiko, integrasi teknologi digital untuk monitoring logistik, penyederhanaan birokrasi, dan pengembangan sumber daya manusia yang kompeten. Penguatan kerangka hukum ini akan menjadi pilar penting dalam menciptakan ekosistem logistik berkelanjutan bagi KDMP Bawean yang dapat mendukung ketahanan pangan regional, pemerataan ekonomi, dan kedaulatan maritim nasional berdasarkan prinsip demokrasi ekonomi dan keadilan sosial. Pengembangan ini akan mengatasi fragmentasi yang selama ini menjadi penghambat utama dalam pengoperasian armada logistik koperasi sebagai tulang punggung pembangunan wilayah kepulauan terkini.

Analisis dari perspektif hukum dan kebijakan mengenai kesenjangan regulasi yang menghambat operasi efektif Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menggarisbawahi perlunya harmonisasi antara Undang-Undang Pelayaran, Undang-Undang Perkoperasian dan Inpres No. 9 tahun 2025. Ketidakpastian hukum yang muncul dari ketidaksinkronan regulasi ini menyebabkan keterbatasan dalam pengembangan logistik kapal yang menjadi tulang punggung distribusi barang di desa-desa kepulauan. Terlebih lagi, ketiadaan strategi mitigasi khusus menghadapi cuaca ekstrem mempersulit kelangsungan

program Pelayanan Publik Obligasi (PSO) yang menjadi andalan, sehingga diperlukan formulasi analisa hukum yang komprehensif untuk mendukung kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan secara berkelanjutan.

Kesenjangan penelitian paling mendasar terletak pada lemahnya kajian harmonisasi regulasi sektoral, termasuk Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 18 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pelabuhan Tanjung Emas yang tidak terintegrasi dengan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 2025. Hambatan anggaran, birokrasi perizinan yang rumit, dan kendala teknis belum dianalisis secara sistematis, sehingga distribusi barang dan waktu tunggu armada PSO di Bawean belum optimal. Selain itu, regulasi lama seperti Kitab Undang-Undang Hukum Dagang yang belum diratifikasi dengan konvensi internasional seperti Hague-Visby Rules dan Rotterdam Rules turut menghambat daya saing logistik maritim di Indonesia, menciptakan kebutuhan mendesak bagi kajian hukum yang mengintegrasikan cabotage dan pengembangan pelabuhan desa Bawean sesuai target Logistics Performance Index World Bank.

Secara paradigma, kebutuhan kajian hukum komprehensif ini menuntut pendekatan multidisipliner yang tidak hanya mengkaji perangkat peraturan, tetapi juga aspek manajemen risiko, digitalisasi monitoring logistik, penyederhanaan birokrasi, dan pengembangan SDM terampil. Penguatan kerangka hukum ini penting untuk membangun ekosistem logistik berkelanjutan bagi KDMP Bawean yang mampu mendukung ketahanan pangan, pemerataan ekonomi, dan kedaulatan maritim berbasis prinsip demokrasi ekonomi dan keadilan sosial. Dengan mengatasi fragmentasi regulasi yang selama ini menjadi penghambat, pengoperasian armada logistik koperasi dapat direvitalisasi sebagai tulang punggung pembangunan wilayah kepulauan secara inklusif dan berdaya saing.

BAB 5
PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Adapun kesimpulan yang dapat diambil dari penelitian ini adalah :

1. Kesenjangan dasar hukum dalam pengoperasian kapal logistik oleh Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean menunjukkan kompleksitas regulasi yang belum terintegrasi secara sistemik antara Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan undang-undang sektoral lain terkait. Ketidakjelasan status hukum koperasi sekunder sebagai subjek perizinan pelayaran PSO menyebabkan ketergantungan pada solusi darurat seperti intervensi KRI Surabaya 591 dan menimbulkan risiko hukum serius terkait penggunaan dana desa tanpa dasar hukum yang kuat. Selain itu, hambatan kapasitas sumber daya manusia dan lemahnya sinkronisasi regulasi lintas kementerian memperlambat operasional KDMP, sehingga kebutuhan logistik daerah terpencil seperti Bawean belum terpenuhi secara optimal.
2. Kekosongan mekanisme perizinan kapal laut hingga laik laut bagi Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mencerminkan tantangan regulasi yang kompleks dan tidak terintegrasi, yang sangat menghambat pengoperasian armada kapal logistik di wilayah kepulauan. Prosedur perizinan yang berlapis dan birokratis sesuai Permenhub No. 152 Tahun 2016 dan standar keamanan ISM Code No. 45 Tahun 2012 sulit diakses oleh koperasi sekunder berbasis musyawarah desa seperti KDMP Bawean, yang memiliki keterbatasan sumber daya dan akses informasi. Fragmentasi kewenangan antar lembaga negara dan disparitas antara regulasi nasional dengan daerah menyebabkan proses perizinan yang lama dan membingungkan, sementara ketidaksesuaian teknis terkait kapasitas kapal memperparah keterbatasan ini. Ketiadaan mekanisme yang inklusif dan responsif terhadap kebutuhan koperasi ini mengancam keberlanjutan dan stabilitas logistik di kawasan terpencil dan rentan cuaca seperti Bawean.
3. Ketidakjelasan bentuk kelembagaan Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean untuk mengelola kapal laut logistik mencerminkan kurangnya

regulasi eksplisit yang mengakui model hybrid koperasi sekunder yang melibatkan konsorsium multi-desa dan entitas PT sebagai operator. Regulasi saat ini, termasuk Permenkop No. 1 Tahun 2025 dan Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 Pasal 7, belum mengakomodasi kebutuhan kelembagaan yang modular dan skalabel sesuai dengan persyaratan perizinan pelayaran berdasarkan Pasal 28 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang kapal berbendera Indonesia. Struktur organiasi KDMP primer yang rigid dan berbasis musyawarah desa tidak cocok untuk aktivitas pelayaran yang memerlukan manajemen profesional, pengawasan lintas desa, serta sertifikasi kesesuaian teknis kapal, sehingga menghambat partisipasi konsorsium ini dalam program strategis seperti PSO 39 trayek. Kesenjangan ini memicu konflik internal, ketidakjelasan legalitas, dan sekaligus menghalangi pengembangan logistik terpadu yang berkelanjutan di wilayah kepulauan.

4. Kesenjangan skema investasi konsorsium KDMP Merah Putih Bawean pada pengadaan kapal logistik memperlihatkan ketidaksesuaian antara mandat kebijakan ekonomi kerakyatan melalui Instruksi Presiden No. 9 Tahun 2025 dengan regulasi sektoral seperti Undang-Undang No. 1 Tahun 2025 tentang Danantara dan Permenkeu No. 49 Tahun 2025 yang cenderung memprioritaskan badan usaha perseroan terbatas dibanding koperasi sekunder. Ketidakjelasan status hukum kolektif dan belum adanya panduan pengadaan kapal yang jelas untuk koperasi menyebabkan hambatan akses pembiayaan dana bergulir dan skema blended finance, sementara risiko cuaca ekstrem trayek Bawean tidak terakomodasi dalam mekanisme mitigasi risiko yang adaptif. Disparitas ini juga menimbulkan tantangan dalam integrasi captive market dan pemanfaatan sumber daya keuangan, sehingga ketergantungan pada intervensi militer ad-hoc masih dominan dan menghambat terwujudnya kedaulatan maritim ekonomi kerakyatan yang mandiri dan berkelanjutan.
5. Kekurangan analisis risiko hukum dalam pengadaan kapal oleh Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean mengungkapkan celah regulasi signifikan yang menyebabkan rentannya konsorsium terhadap sengketa kontrak antar-koperasi primer, non-kepatuhan terhadap standar laik laut, dan konflik internal yang belum diatur secara komprehensif. Peristiwa gangguan logistik akibat gelombang tinggi dan kasus pengadaan kapal perikanan bermasalah

menegaskan perlunya pengawasan pra-pengadaan yang ketat dan audit independen untuk mencegah risiko finansial dan hukum. Selain itu, minimnya perhatian pada manajemen risiko teknis, kepatuhan sertifikasi, perlindungan asuransi kolektif, serta risiko hukum terkait kontrak dan pengelolaan aset bersama, menimbulkan ancaman operasional dan keberlanjutan proyek pelayaran rakyat yang vital untuk ketahanan logistik di Bawean.

6. Kesenjangan regulasi yang signifikan menghambat pengembangan logistik kapal Konsorsium Koperasi Desa Merah Putih (KDMP) Bawean sebagai tulang punggung distribusi di wilayah kepulauan. Ketidaksinkronan antara Undang-Undang Pelayaran, Undang-Undang Perkoperasian, dan Inpres No. 9 tahun 2025 menciptakan ketidakpastian hukum dan membatasi efektivitas pengoperasian armada kapal, terutama dalam konteks Pelayanan Publik Obligasi (PSO) yang memerlukan strategi mitigasi cuaca ekstrem. Hambatan juga muncul dari lemahnya harmonisasi regulasi sektoral terkait perizinan pelabuhan, pengelolaan jasa keagenan kapal, sekaligus ketidakmampuan dalam mengakomodir digitalisasi serta pengembangan sumber daya manusia yang berkompeten, sehingga operasional KDMP Bawean masih bergantung pada intervensi *ad-hoc* dan belum mandiri secara berkelanjutan.

5.2 Saran

1. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, disarankan untuk menyusun regulasi yang bersifat komprehensif dan inklusif dengan mengharmonisasikan Inpres No. 9 tahun 2025, Undang-Undang Pelayaran, dan peraturan koperasi agar memberikan payung hukum yang jelas bagi pengelolaan kapal logistik koperasi sekunder. Regulasi tersebut harus mencakup mekanisme perizinan yang transparan dan sistem pengawasan yang kuat, serta mengakomodasi penguatan kapasitas SDM melalui pelatihan bersertifikat sesuai standar keselamatan pelayaran. Selain itu, pembiayaan inklusif dan adaptif perlu didukung agar koperasi dapat mandiri dalam operasional pelayaran, sehingga KDMP Bawean dapat berfungsi sebagai tulang punggung logistik kepulauan yang berkelanjutan dan mendukung kedaulatan maritim dan pembangunan ekonomi lokal.
2. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, perlu dilakukan reformasi kebijakan komprehensif yang menyederhanakan prosedur perizinan kapal laut dengan

menerapkan sistem layanan satu pintu *(one-stop service*) khusus untuk koperasi sekunder pelayaran, sebagaimana diamanatkan dalam Pasal 18 Undang-Undang No. 25 tahun 1992 tentang Perkoperasian. Reformasi ini harus mengintegrasikan mekanisme *Online Single Submission* (OSS) dengan standar laik laut yang adaptif, didukung oleh koordinasi lintas sektoral antara Kementerian Perhubungan, Kementerian Desa, dan lembaga pengawas terkait. Selain itu, peningkatan kapasitas sumber daya manusia koperasi melalui pelatihan dan pendampingan wajib diselenggarakan agar koperasi mampu memenuhi standar nasional dan internasional secara efektif. Dukungan regulasi pembiayaan juga harus diperkuat untuk memudahkan akses kredit dan investasi kapal laik laut, sehingga KDMP Bawean dapat beroperasi secara legal, aman, dan berkelanjutan, mendukung ketahanan logistik nasional dan pemberdayaan ekonomi maritim daerah terpencil.

3. Diperlukan penyusunan regulasi baru dengan pendekatan kelembagaan hybrid yang mengintegrasikan asas demokrasi ekonomi koperasi dan praktik tata kelola modern, transparan, serta akuntabel. Regulasi tersebut harus mengakomodasi pengakuan badan hukum bagi konsorsium KDMP sebagai subjek hukum yang memiliki struktur organisasi fleksibel dengan kepemilikan saham oleh desa anggota dan pengelolaan aset kolektif kapal logistik. Harmonisasi yang kuat antara Undang-Undang Perkoperasian, Undang-Undang Pelayaran, dan regulasi sektoral lain perlu diwujudkan untuk menghilangkan tumpang tindih kewenangan serta mencegah sengketa internal. Selain itu, penguatan kapasitas SDM, pengawasan eksternal dari lembaga profesional seperti Biro Klasifikasi Indonesia, dan kolaborasi lintas sektor harus menjadi fokus utama agar KDMP Bawean dapat beroperasi secara efektif, mandiri, dan berkelanjutan sebagai tulang punggung logistik maritim daerah terpencil.
4. Diperlukan reformasi regulasi yang holistik dan sinergis antara Danantara, Inpres No. 9 tahun 2025, dan Permenkop No. 1 Tahun 2025 untuk mengakui dan menguatkan skema investasi koperasi sekunder sebagai subjek hukum prioritas dalam pengadaan kapal. Regulasi harus mengakomodasi mekanisme pembiayaan *hybrid financing* yang inklusif, menyediakan fasilitas fiskal seperti *tax allowance, tenor refinancing* panjang, dan asuransi kolektif dari Biro Klasifikasi Indonesia (BKI), serta mekanisme mitigasi risiko berbasis *transaction cost economics* guna

menghindari masalah *free rider* dalam konsorsium. Selain itu, kebijakan pendukung pengembangan armada *green shipping* berbasis dana iklim dan penguatan *captive market* koperasi dalam rantai pasok nasional diwajibkan untuk menjamin keberlanjutan dan ketahanan logistik di wilayah kepulauan seperti Bawean, menggantikan ketergantungan solusi sementara yang berisiko merugikan.

5. Untuk mengatasi risiko hukum tersebut, sangat penting menerapkan penguatan tata kelola koperasi melalui audit independen pra-pengadaan, pengawasan berkelanjutan oleh lembaga berwenang, serta pelibatan konsultan hukum dan teknis yang kredibel. Sistem digital terpadu berbasis *Online Single Submission* (OSS) harus dipadukan dengan peningkatan kapasitas sumber daya manusia dalam pengelolaan dokumen dan risiko. Selain itu, pendekatan manajemen risiko yang mengacu pada standar internasional seperti ISO 31000 perlu diimplementasikan secara adaptif agar operasi KDMP Bawean dapat berlangsung secara berkelanjutan dan akuntabel, sekaligus menjamin kedaulatan logistik maritim dan mendukung model ekonomi kerakyatan yang *resilient.*
6. Diperlukan analisa hukum yang komprehensif dan multidisipliner untuk merumuskan harmonisasi regulasi sektoral secara sistemik dan berkelanjutan, khususnya antara Undang-Undang Pelayaran, Undang-Undang Perkoperasian, dan kebijakan terkait peningkatan logistik nasional. Reformasi ini harus meliputi penyederhanaan birokrasi perizinan, penguatan sinergi pusat-daerah, serta integrasi teknologi digital untuk monitoring dan transparansi rantai pasok. Peningkatan kapasitas SDM melalui pelatihan profesional, penguatan tata kelola koperasi, dan formulasi strategi mitigasi risiko cuaca ekstrem menjadi kunci utama agar KDMP Bawean dapat berfungsi efektif sebagai poros ekonomi kerakyatan, mendukung ketahanan pangan dan kedaulatan maritim nasional secara inklusif dan berdaya saing.

DAFTAR PUSTAKA

Access Logistik. (2024, June 4). Kolaborasi Antar Penyedia Logistik: Meningkatkan Efisiensi dan Kualitas Layanan. https://accesslogistik.com/blog/kolaborasi-antar-penyedia-logistik/

Aguilera, R.V., & Jackson, G. (2003). *The cross-national diversity of corporate governance*. Academy of Management Review.

Ahmad Aris. (2025, July 8). PP 28/2025 untuk Perkuat Tata Kelola Perizinan Berbasis Risiko. Balai Riset Perikanan Laut - BPPSDM KP. https://www.brpl.info/2025/07/pp-282025-untuk-perkuat-tata-kelola.html

Akhyary, E. (2019). *Analisis Sumber Daya Dalam Implementasi Kebijakan Pelayaran*. Publika UMA.

Amalia, N. R. (2010). *Studi perencanaan pengembangan Pelabuhan Bawean, Kabupaten Gresik, Provinsi Jawa Timur* (Skripsi, Universitas Brawijaya). https://repository.ub.ac.id/id/eprint/132715/1/051003356.pdf

Amin, C., Hasyim, A. W., Sun'an, M., Yetty, Hilman, R. M., & Fahmiasari, H. (2024). *Impact of increasing local economic capacity on reducing maritime logistics costs in island Province of eastern Indonesia: A dynamic system approach*. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives, 27, Article 101195. https://doi.org/10.1016/j.trip.2024.101195

Andiri, S. A. (2015). *Kualitas pelayanan transportasi publik: Studi deskriptif tentang kualitas pelayanan kapal penumpang trayek Gresik–Bawean di Pelabuhan Gresik* (Skripsi, Universitas Airlangga). https://repository.unair.ac.id/15964/

Andromeda, V.F. (2023). *Integrasi Pelayaran Tradisional dalam Logistik Nasional*. Jurnal Balitbanghub. https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/2298/1491

Anwar, C. (1989). *Sejarah Perkembangan Hukum Laut*. Hukumonline.

Antara News. (2024). *Kemenhub terbitkan aturan harmonisasi sertifikasi kapal Indonesia*.https://www.antaranews.com/berita/4080912/kemenhub-terbitkan-aturan-harmonisasi-sertifikasi-kapal-indonesia

AP Lawsolution. (2025). *Analisis Komprehensif Hukum Maritim Indonesia*. https://www.ap-lawsolution.com/actio/actio-edisi-ke-27-analisis-komprehensif-hukum-maritim-indonesia-arbitrase-maritim-dan-tata

Arief et al. (2024). *Integrasi Multimoda Logistik Pulau Bawean*. Jurnal Transportasi.

Arthur, W.B. (1989). *Competing technologies, increasing returns, and lock-in by historical events*. The Economic Journal.

Asmawi, A. (2018). *Kesejahteraan Rakyat dan Implementasi Kebijakan Transportasi Laut*. UIN SGD.

Asyhar, A. (2017). Model Transformasi Pendidikan Pondok Pesantren di Pulau Bawean: Studi Multi Kasus di Pondok Pesantren Hasan Jufri, Manbaul Falah dan Nurul Ikhlas (Doctoral dissertation, UIN Sunan Ampel Surabaya).

Asshiddiqie, J. (2006). *Konstitusi dan konstitusionalisme Indonesia*. Sinar Grafika.

Assyidah. (2020.). *Asas Kepastian Hukum Menurut Para Ahli*. E-journal An-Nadwah.

Battilana, J., et al. (2009). *How actors change institutions*. Academy of Management Annals.

Bappeda Gresik. (2025). Laporan Evaluasi Tata Kelola Logistik.

BPHN. (2020.). *Draft RUU Perkoperasian*. https://bphn.go.id/data/documents/12uu017.pdf

BPS Kabupaten Gresik. (2023). *Kabupaten Gresik dalam Angka 2023*. Badan Pusat Statistik.

BPS Kabupaten Gresik. (2023). *Kabupaten Gresik dalam Angka 2024*. Badan Pusat Statistik.

BPS Kabupaten Gresik. (2024). *Kecamatan Sangkapura dalam Angka 2024*. Badan Pusat Statistik.

BPS Kabupaten Gresik. (2024). *Kecamatan Tambak dalam Angka 2024*. Badan Pusat Statistik.

BRPL. (2025). *PP 28/2025 Perkuat Tata Kelola Perizinan*. https://www.brpl.info/2025/07/pp-282025-untuk-perkuat-tata-kelola.html

Bulqiyah, H., Muadi, S., & Tawakkal, G. T. I. (2019). Pemilihan Kepala Desa dan Partisipasi Masyarakat Marjinal: Daftar Pustaka Sri Andayani, Adi Sutrisno, Indra Tjahjadi ~ 79 Studi Kasus di Pulau Bawean, Indonesia. JWP (Jurnal Wacana Politik), 4(1).

Cargoz. (2024). *Consortium: Definition and logistics context*. https://www.cargoz.com/glossary/consortium-442

CNBC Indonesia. (2024). *Sah! Prabowo Teken Revisi Undang-Undang Pelayaran*. https://www.cnbcindonesia.com/news/20241104123322-4-585399/sah-prabowo-teken-revisi-undang-undang-pelayaran

Coase, R.H. (1937). *The nature of the firm*. Economica.

Cohen, M.D., et al. (1972). *A garbage can model of organizational choice*. Administrative Science Quarterly.

Commons, J.R. (1934). *Institutional economics*. University of Wisconsin Press.

CNBC Indonesia. (2024). *Sah! Prabowo Teken Revisi Undang-Undang Pelayaran*. https://www.cnbcindonesia.com/news/20241104123322-4-585399/sah-prabowo-teken-revisi-undang-undang-pelayaran

Creswell, J. W. (2017). Research design: Qualitative, quantitative, and mixed methods approaches (5th ed.). Sage Publications.

CSCMP. (2023). *Council of Supply Chain Management Professionals Definitions*. CSCMP.org.

David, P.A. (1985). *Clio and the economics of QWERTY*. American Economic Review.

Desabilungala.id. (2025). Tata Cara Pembentukan Koperasi Desa Merah Putih. https://desabilungala.id/artikel/2025/4/22/tata-cara-pembentukan-koperasi-desa-merah-putih

Detik Finance. (2025). *Kemenhub Keluarkan Aturan Baru Kapal Penyeberangan*. https://finance.detik.com/berita-ekonomi-bisnis/d-8039860

DJPL. (2025). *SE DJPL 21 Tahun 2025 Kewajiban Kapal*. Scribd

DPR Info Singkat. (2025). *Komisi IV, V dan VI Penguatan Keselamatan*. https://berkas.dpr.go.id/pusaka/files/info_singkat/Info%20Singkat-XVII-15-I-P3DI-Agustus-2025-2452.pdf

DiMaggio, P.J., & Powell, W.W. (1983). *The iron cage revisited*. American Sociological Review.

Dinkopukm NTT. (2025). *Permendagri No. 13 Tahun 2025*. https://dinkopukm.nttprov.go.id/2025/08/25/permendagri-no-13-tahun-2025

Dixit, A., & Nalebuff, B. (1991). *Thinking strategically*. Norton.

Dunn, W.N. (2018). *Public policy analysis*. Routledge.

Dinas Perhubungan Gresik. (2024). Laporan Program Pengembangan Konsorsium Merah Putih Bawean. Pemerintah Kabupaten Gresik.

Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur. (tanpa tahun). *[Peta navigasi / informasi pelayaran — nama halaman jika tersedia]*. Diakses 27 November 2025, dari https://pelayara2020ishub.jatimprov.go.id/peta/view?id=VUc5eWRHRnNYMEZUUkZBPTEy

Dinas Sosial Provinsi Jawa Timur. (2025). Operasi kemanusiaan di Pulau Bawean, Gubernur Khofifah salurkan bantuan logistik dan bantuan sosial menggunakan KRI Surabaya-591. *Dinas Sosial Provinsi Jawa Timur*. Diakses 26 November 2025, dari https://dinsos.jatimprov.go.id/detail-berita-publik/operasi-kemanusiaan-di-pulau-bawean-gubernur-khofifah-salurkan-bantuan-logistik-dan-bantuan-sosial-menggunakan-kri-surabaya-591

DJBC. (2025). *Peraturan Bea Cukai*. Direktorat Jenderal Bea Cukai.

Djogo et al. (2020.). *Definisi Kelembagaan*. Repository sources.

Dinkopukm NTT. (2025). *Permendagri No. 13 Tahun 2025 tentang Dukungan Pemerintah Daerah untuk Pembentukan dan Pengembangan Koperasi*. https://dinkopukm.nttprov.go.id/2025/08/25/permendagri-no-13-tahun-2025

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2023). Pedoman Regulasi Pelayaran.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2023). *Renstra Ditjen Hubla 2015-2019*. Kemenhub RI.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. (2024). PSO Angkutan Laut 2025. Oceanweek. https://oceanweek.co.id/kemenhub-teken-pso-2025/

Djohan, A. (2025). Koperasi Merah Putih Diharapkan Jadi Tulang Punggung Logistik Daerah. Detik Finance.

DPP INSA. (2024). *Pemberlakuan Revisi Ketiga UU Pelayaran*. http://dppinsa.com/content/detail/pemberlakuan_revisi_ketiga_uu_pelayaran_agar_menjadi_perhatian_pelaku_usaha_pelayaran

DPR RI JDIH. (2024). *UU Pelayaran Jadikan Usaha Angkutan Laut Indonesia Tuan Rumah*.https://jdih.dpr.go.id/berita/detail/id/50142/t/UU+Pelayaran+Jadikan+Usaha+Angkutan+Laut+Indonesia+Tuan+Rumah+di+Negeri+Sendiri

Dworkin, R. (1986). *Law's empire*. Harvard University Press.

ELA. (2008). *European Logistics Association Glossary*. ELA.eu.

Eprints PIP Makassar. (2020.). *Analisis Perkembangan Jasa Keagenan Kapal*. http://eprints.pipmakassar.ac.id/1040/1/SAMPUL%20-%20BAB%20III.pdf

Eprints Polbeng. (2020.). *Proses Perizinan Bongkar Muat Kapal*. https://eprints.polbeng.ac.id/id/eprint/1894/3/TA-810322114

Faidah, A., Falatehan, A. F., & Amanda, D. (2024). Faktor Yang Memengaruhi Migrasi Anggota Keluarga Petani Padi Serta Kontribusinya Terhadap Rumahtangga Petani (Studi Kasus: Pulau Bawean, Kabupaten Gresik, Provinsi Jawa Timur). *Jurnal Ekonomi Pertanian dan Agribisnis*, *8*(3), 1048-1060.

Faridah & Fajarwati. (2022). *Keamanan transportasi laut*. DPR sources.

Foureska, N. B. (2025). Koperasi Merah Putih: Strategi Pemerintah Bangkitkan Ekonomi Desa Menuju Indonesia Emas 2045. DJPb Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

Friedland, R., & Alford, R.R. (1991). *Bringing society back in*. Institutions and organizations.

Fuller, L.L. (1964). *The morality of law*. Yale University Press.

Garcia-Alonso, L., Moura, T. G. Z., & Roibas, D. (2020). The effect of weather conditions on port technical efficiency. *Marine policy*, *113*, 103816.

Ghiani et al. (2021). *Logistics Management*. Springer.

Gramedia Literasi. (2024). *Pengertian Kepastian Hukum*. https://www.gramedia.com/literasi/pengertian-kepastian-hukum/.

Granovetter, M. (1985). *Economic action and social structure*. American Journal of Sociology.

Hall, P.A., & Soskice, D. (2001). *Varieties of capitalism*. Oxford University Press.

Habermas, J. (1996). *Between facts and norms*. MIT Press.

Harida, H. (2014). Tradisi Ziarah ke Makam Wilayah Zainab Desa Diponggo Kecamatan Tambak Bawean Kabupaten Gresik Jawa Timur (Doctoral dissertation, UIN Sunan Ampel Surabaya).

Hayek, F.A. (1973). *Law, legislation and liberty*. University of Chicago Press.

Head, B.W. (2008). *Evidence-based policy*. Australian Journal of Public Administration.

Hendropuspito, D.H. (1989). *Sosiologi: suatu pengantar*. Erlangga.

Hubla Dephub. (2024). *Kemenhub Sosialisasikan UU Nomor 66 Tahun 2024*. https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/24325

Hukumonline. (2024). *5 Poin Utama UU Pelayaran Terbaru*. https://www.hukumonline.com/berita/a/5-poin-utama-uu-pelayaran-terbaru-lt66faaea94ef76/

Hukumonline. (2020.). *UU Investasi Ideal*. https://www.hukumonline.com/berita/a/inilah-uu-investasi-yang-paling-ideal-hol16400/

Hukumonline. (2025). *Ini Alasan Indonesia Butuh UU Hipotek Kapal*. https://www.hukumonline.com/berita/a/ini-alasan-indonesia-butuh-uu-hipotek-kapal-lt57444b0da0e84/

Insight Samudera. (2025). *Efisiensi Pelabuhan Indonesia dan Pentingnya Konektivitas dengan Industri*. https://insight.samudera.id/efisiensi-pelabuhan-indonesia-dan-pentingnya-konektivitas-dengan-industri/

ITS Rektor. (2023). *Laporan Kinerja Kuartal IV 2023*. Institut Teknologi Sepuluh Nopember.https://www.its.ac.id/ppid/wp-content/uploads/sites/68/2024/06/Laporan-Rektor-Tahun-2023.pdf

ITS News. (2024). *Integrasi Data Maritim: Solusi Transportasi Laut Indonesia*. https://www.its.ac.id/news/2024/06/20/integrasi-data-maritim-solusi-transportasi-laut-indonesia/

Jakfar. (2024). Determinants of Logistics Distribution Efficiency: A Case Study in Alor District, East Nusa Tenggara. *Logistica : Journal of Logistic and Transportation*, *2*(3), 168–176. https://doi.org/10.61978/logistica.v2i3.677

JDIH Kop. (2025). *Permenkop No. 3 Tahun 2025*. https://jdih.kop.go.id/doc/download/file/1759302800_Permenkop%203%20Tahun%202025.pdf

JDIH Magetan. (2025). *Presiden Prabowo Luncurkan Kelembagaan KDMP*. https://jdih.magetan.go.id/berita/14052/presiden-prabowo-luncurkan-kelembagaan-koperasi-desa-merah-putih-secara-nasional

Journal Unugiri. (2025). *Pendampingan Kelembagaan KDMP*. https://journal.unugiri.ac.id/index.php/JaRCOMS/article/view/5553

Jurnal Hukum Indonesia. (2024). Analisa Hukum Administrasi Negara.

Jurnal Manajemen Hukum. (2023). Vol. 5, No. 1.

Jurnal Lemhannas. (2020.). *Peran Teknologi dalam Pembangunan Transportasi Laut*. https://jurnal.lemhannas.go.id/index.php/jkl/article/download/483/316

Jurnal Peneliti. (2024). *Analisis Efisiensi Transportasi Laut dalam Pengiriman Barang*. https://www.jurnal.peneliti.net/index.php/JIWP/article/download/9618/7807/

Jurnal Poltek Pelni. (2020.). *Integrasi Transportasi Laut Berbasis Green Logistics*. https://jurnal.poltekpelni.ac.id/index.php/transma/article/download/74/50

Jurnal Poltek PelSumbar. (2024). *Pengembangan Efisiensi Transportasi Laut Indonesia*. https://jurnal.poltekpelsumbar.id/index.php/jcb/article/view/106

Kastolani, Wanjat. (2006). Ada Apa dengan Tenaga Kerja Pulau Bawean?. *Jurnal Geografi Gea*, *6*(1).

Kementerian Desa. (2025). Permendesa No. 10 Tahun 2025. https://jdih.kemendesa.go.id

Kementerian Kelautan dan Perikanan. (2024). Kebijakan Pengelolaan Maritim Berkelanjutan.

Kementerian Keuangan Republik Indonesia. (2025). Program Koperasi Merah Putih: Penguatan Ekonomi Kerakyatan.

Kemenkeu RI. (2025). *Permenkeu No. 49 Tahun 2025*. https://jdih.kemenkeu.go.id/api/download/bfcd466f-c9d5-413c-9919-1bfb6ba05779/2025pmkeuangan049.pdf

Kemendesa. (2025). *Permendesa No. 10 Tahun 2025*. https://jdih.kemendesa.go.id

Kementerian Koperasi. (2025). Permenkop No. 1 Tahun 2025. https://jdih.kop.go.id

Kementerian Perhubungan RI. (2024). Program Nasional Pengembangan Maritim.

Kementerian Perhubungan. (2024). *Cetak Biru Logistik Nasional*. Kemenhub RI.

Kemenhub RI. (2020). *Transportasi Laut Penghubung Daerah 3T*. https://dephub.go.id/post/read/transportasi-laut-penghubung-daerah-terdepan,-terluar,-dan-tertinggal

Kemenhub RI. (2024). *Perubahan Ketiga UU Pelayaran Resmi Disahkan DPR*. https://dephub.go.id/post/read/perubahan-ketiga-uu-pelayaran-resmi-disahkan-dpr

Kemenhub RI. (2015). *PM 20 & 37 Tahun 2015 Standar Keselamatan*. https://dephub.go.id/post/read/dua-peraturan-menteri-terkait-keselamatan-dan-pelayanan-angkutan-laut-diterbitkan

Kelsen, H. (1967). *Pure theory of law*. University of California Press.

Khanna, T., & Palepu, K.G. (1997). *Emerging giants*. Harvard Business Review.

Kingdon, J.W. (1984). *Agendas, alternatives, and public policies*. Little, Brown.

KLHK. (2024). *UU Daur Ulang*. Kementerian Lingkungan Hidup.

Kemenhub RI. (2016). Permenhub No. 152 Tahun 2016 tentang Sertifikasi Laik Laut. https://jdih.dephub.go.id/peraturan/permenhub-152-2016

Koentjaraningrat. (1997). *Pengantar ilmu antropologi*. Rineka Cipta.

Konsultan Perizinan. (2024, September 16). Memahami Proses dan Persyaratan Surat Izin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL). https://konsultanperizinan.co.id/memahami-proses-dan-persyaratan-surat-izin-usaha-perusahaan-angkutan-laut-siupal-untuk-angkutan

Kontainer Indonesia. (2025). *6 Masalah Transportasi Laut dalam Logistik*. https://kontainerindonesia.co.id/blog/masalah-transportasi-laut/

Kopdesa. (2025). *SE Menteri Koperasi No. 1 Tahun 2025*. https://kopdesa.com/download/se-1-2025.pdf

Kutablang-Tim. (2025). *Permenkop No. 1 Tahun 2025*. https://kutablang-tim.gampong.id/media/2025.06/permenkop_no_1_tahun_2025

Kostova, T. (1999). *Transnational transfer of strategic organizational practices*. Academy of Management Review.

KPPU. (2023). *UU Anti-Monopoli*. Komisi Pengawas Persaingan Usaha.

Lambert. (2014). *Supply Chain Management*. McGraw-Hill.

Lakitan, B., & Nurlaeli, L. (2011) Konsorsium Inovasi. Disampaikan pada FGD "Pengembangan Konsorsium Riset Ketahanan Pangan", Kementerian Riset dan Teknologi, Jakarta, 8 Juli 2011.

Lasswell, H.D. (1956). *The decision process*. University of Tokyo Press.

Lawrence, T.B., & Suddaby, R. (2006). *Institutions and institutional work*. Handbook of organization studies.

Lembaga Kajian Hukum. (2025). Penelitian Model Konsorsium di Daerah.

Lindblom, C.E. (1959). *The science of "muddling through"*. Public Administration Review.

Lipsky, M. (1980). *Street-level bureaucracy*. Russell Sage Foundation.

LIPI. (2023). Studi Dampak Sosial Pengembangan Pelabuhan.

LogistikNews.id. (2022, September 6). PT Airin & PBM DLN Jalin Konsorsium, Ikuti Lelang Project di PLTU Barru Sulsel. https://www.logistiknews.id/2022/09/06/pt-airin-pbm-dln-jalin-konsorsium-ikuti-lelang-project-di-pltu-barru-sulsel/

Luthfi Widagdo Eddyono. (2019). *Konstitusionalitas Undang-Undang Pelayaran*. Rechtsvinding BPHN, 8(2).

Mangan & Lalwani. (2021). *Global Logistics*. Kogan Page.

Makrufatus Sa'idah, & Muhammad Agus Muljanto. (2025). [Judul artikel]. Jurnal Tata Sejuta, 111.

Manan, B. (2005). *Kepastian hukum dalam penegakan hukum*. Alumni.

Mashuda, A. (2020.). *Tinjauan Regulasi Tol Laut Berdasarkan Teori Reinventing Government.* Rechtsvinding BPHN.

Maulana, M.R. (2025). *Manajemen Risiko Embarkasi dan Debarkasi Penumpang Kapal*. https://journal.ilmudata.co.id/index.php/RIGGS/article/view/1344

Matland, R.E. (1995). *Synthesizing the implementation literature*. Journal of Public Administration Research and Theory.

March, J.G., & Olsen, J.P. (1989). *Rediscovering institutions*. Free Press.

Meravi.id. (2025). *KDMP Model Multi-Stakeholder*. https://www.meravi.id/blog/koperasi-desa-merah-putih-sebagai-model-koperasi-multi-stakeholder-kekuatan-dalam-keberagaman

Meyer, J.W., & Rowan, B. (1977). *Institutionalized organizations*. American Journal of Sociology.

Minangkabau, A.F. (2021). *Transportasi Laut di Indonesia*. eLibrary Unikom.

Moe, T.M. (1984). *The new economics of organization*. Japanese Journal of Political Science

Mufid. (2025). *Pendampingan Partisipatif KDMP Sranak*. Journal Unugiri

Namaslogistic. (2024). 3 Tips Menciptakan Kerjasama yang Baik dengan Rekan Perusahaan Logistik. https://namaslogistic.com/blogs/3-tips-menciptakan-kerjasama-yang-baik-dengan-rekan-perusahaan-logistik-apa

Naufal, M.N. (2024). *Implementasi Kebijakan Pemerintah Terhadap Transportasi Laut*. Jurnal Wedana.

North, D.C. (1990). *Institutions, institutional change and economic performance*. Cambridge University Press.

Notteboom, T., & Pallis, A. (eds.). (2015). *Port Economics, Management and Policy.* (collection; alternatif bacaan). https://porteconomicsmanagement.org/

Nugraha, B., & Dwi Santoso, A. (2025). Peran Transportasi Multimoda dalam Meningkatkan Konektivitas dan Efisiensi Logistik di Pulau Jawa. *Innovative: Journal Of Social Science Research*, *5*(2), 1935–1948. https://doi.org/10.31004/innovative.v5i2.18379.

OJK. (2025). *POJK No. 1 Tahun 2025 Derivatif*. https://www.ojk.go.id

OJS IKOPIN. (2020.). *KDMP Pendekatan Usaha Kolektif*. https://ojs.ikopin.ac.id/jcoop/article/download/23/24/79

Ostrom, E. (2009). *Understanding institutional diversity*. Princeton University Press.

Osborne, D., & Gaebler, T. (1992). *Reinventing government*. Addison-Wesley.

Ostrom, E. (2010). *Beyond markets and states*. American Economic Review.

Pahl-Wostl, C. (2007). *Transitions towards adaptive management*. Environmental Management.

Pierson, P. (1993). *When effect becomes cause*. World Politics.

Pelindo. (2023). Pelindo dan Konsorsium INA-DPWorld Capai Momen Penting dalam Mentransformasi Belawan New Container Terminal menjadi Pintu Gerbang Maritim. *Pelindo*. Diakses 27 November 2025, dari https://www.pelindo.co.id/media/426/pelindo-dan-konsorsium-ina-dpworld-capai-momen-penting-dalam-mentransformasi-belawan-new-container-terminal-menjadi-pintu-gerbang-maritim.

Pemerintah Kabupaten Gresik. (2025). Data Geografi dan Demografi.

Pemkab Gresik. (2024). Rencana Strategis Bidang Perhubungan Laut.

Peraturan BPK. (2025). *Permenkum No. 13 Tahun 2025*. https://peraturan.bpk.go.id/Download/379125/Permenkum%20Nomor%2013%20Tahun%202025.pdf

Peraturan BPK. (2024). *UU No. 66 Tahun 2024*. https://peraturan.bpk.go.id/Details/306526/uu-no-66-tahun-2024

PPID Dephub. (2025). *LKIP Ditjen Hubla Tahun 2024*. https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasi-berkala/20250223002225.LKIP_DITJEN_HUBLA_TAHUN_2024

PT Airin & PBM DLN. (2022). Perjanjian Kerjasama Konsorsium. https://www.logistiknews.id/2022/09/06/pt-airin-pbm-dln-jalin-konsorsium-ikuti-lelang-project-di-pltu-barru-sulsel/

Raz, J. (1979). *The authority of law*. Oxford University Press.

Research E-Siber. (2020.). *Efisiensi Moda Laut dalam Rantai Pengiriman Komoditas*. https://research.e-siber.org/JSTL/article/download/435/254/2097

Rhodes, R.A.W. (1997). *Understanding governance*. Open University Press.

Rose, R. (1993). *Lesson-drawing in public policy*. Chatham House.

Rodrigue, J.-P. (2020). *The Geography of Transport Systems* (5th ed.). Routledge.

Sabatier, P.A., & Jenkins-Smith, H. (1993). *Policy change and learning*. Westview Press.

Savigny, F.C. (1831). *Vom Beruf unsrer Zeit für Gesetzgebung*. Mohr.

Setneg RI. (2025). *Inpres No. 9 Tahun 2025*. https://setneg.go.id/baca/index/inilah_inpres_9_2025_tentang_percepatan_pembentukan_koperasi_desa_kelurahan_merah_putih

SCI. (2025). *Industri Logistik RI*. Society of Indonesian Container and Logistics.

Scott, W.R. (2014). *Institutions and organizations*. Sage.

Sulala, A. (2023). *Analisis Kebijakan Kebutuhan Transportasi Laut*. IRPIA Jurnal.

Sekretariat Kabinet Republik Indonesia (Setkab RI). (2025). Putus Mata Rantai Kemiskinan dengan Koperasi Desa Merah Putih.

Streeck, W., & Thelen, K. (2005). *Beyond continuity*. Oxford University Press.

Stopford, M. (2009). *Maritime Economics* (3rd ed.). Routledge.

Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta.

Syam, M., Faozun, I., Poerwanto, P., & Yudha, A. (2025). Efektivitas Transportasi Laut Berperan dalam Pemenuhan Kebutuhan Barang Logistik pada Masyarakat Kepulauan Kota Makasar . *Jurnal Pendidikan Indonesia*, *6*(4). https://doi.org/10.59141/japendi.v6i4.7752.

Syaputra, P. E. (2024). Kajian Integrasi Transportasi Multi Moda untuk Menekan Biaya Logistik Pada Wilayah Kepulauan: Studi Kasus Pada Pulau Bawean. *Jurnal Transportasi*, *24*(1), 49-61. https://doi.org/10.26593/jtrans.v24i1.7593.49-61.

Tahapan Pendirian Koperasi Desa Merah Putih. (2025). Kresnomulyo Pringsewu Desa.

Tegar, C.P. (2020). *Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut*. Repository Unimar-Amni.

Thaler, R.H., & Sunstein, C.R. (2008). *Nudge*. Yale University Press.

TPID Gresik. (2025). TPID Gresik Cari Solusi Stok Pangan Bawean. Javasatu. https://javasatu.com/berita/tpid-gresik-cari-solusi-stok-pangan-bawean-terganggu-kapal-rusak/

Unimar-Amni. (2022). *Buku Ajar Hukum Maritim*. https://penerbit.unimar-amni.ac.id/wp-content/uploads/2022/11/PREVIEW-CAP-YUL-BUKU-AJAR-HUKUM-MARITIM-REVISI-1.pdf

UNCTAD. (2007). *Review of Maritime Transport* (annual report). United Nations Conference on Trade and Development.

UNCTAD. (2020). *Review of Maritime Transport*. United Nations Conference on Trade and Development.

UNESCAP. (2022). *Logistics in Asia-Pacific*. United Nations ESCAP.

UNDP Indonesia. (2021). *Island Development and Local Economy Report*. United Nations Development Programme.

Uphoff, N. (1986). *Local institutional development*. Kumarian Press.

Undang-Undang No. 1 Tahun 1970 tentang Keselamatan Kerja

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 tentang Perkoperasian

Undang-Undang No. 6 Tahun 2023 tentang Perkoperasian

Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda

Peraturan BPK. (2025). Inpres No. 9 Tahun 2025. https://peraturan.bpk.go.id/Details/316750/inpres-no-9-tahun-2025

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda. (2011). Peraturan BPK. https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/11247/pp-no-8-tahun-2011

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 28 Tahun 2025 tentang Perizinan Berbasis Risiko. (2025). http://www.peraturan.go.id

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 152 Tahun 2016. (2016). Kemenhub RI. https://jdih.dephub.go.id/peraturan/permenhub-152-2016

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2012. (2012). Kemenhub RI. https://jdih.dephub.go.id/peraturan/permenhub-45-2012

Perizinan Riau. (2020.). Daftar Persyaratan Izin Usaha Angkutan Laut. https://perizina2020pmptsp.riau.go.id/mobile/index.php?page=izin&act=list-persyaratan&id=429

Puspitawati. (2019). *Hukum Laut*. JDIH Unsoed. https://jdih.unsoed.ac.id/app/common/dokumen/BUKU%20AJAR%20HUKUM%20LAUT.pdf

Repository Unpas. (2020.). *Teori Kepastian Hukum*. http://repository.unpas.ac.id/69473/3/BAB%202.pdf.

RMOL Jatim. (2025). *Transportasi Laut Gresik–Bawean Terhenti: Ekonomi Bawean Terancam Lumpuh*.

https://www.rmoljatim.id/transportasi-laut-gresikbawean-terhenti-ekonomi-bawean-terancam-lumpuh

Scribd Kajian Investasi. (2025). *Kajian Skema Investasi Pembangunan Armada Kapal*. https://id.scribd.com/document/635993925/kajian-skema-investasi-pembangunan-armada-kapall

Veblen, T. (1899). *The theory of the leisure class*. Macmillan.

Van Meter, D.S., & Van Horn, C.E. (1975). *The policy implementation process*. Administration & Society.

Wamen BUMN. (2024). *Skema Pendanaan Pengadaan Kapal Baru Gandeng Swasta*. https://www.youtube.com/watch?v=0avEn_9FLlA

Wawancara Pelaku Usaha Logistik Bawean. (2025).

Wijayanti, D., & Widiawati, S. (2024). Optimizing Logistics Distribution in Archipelagic Economies: A Case Study of North Sulawesi. *Logistica : Journal of Logistic and Transportation*, *2*(2), 81–90. https://doi.org/10.61978/logistica.v2i2.668

World Shipping Council; International Chamber of Shipping; Asian Shipowners' Association. (2023). *Retained Liner Shipping Consortia Block Exemption Regulation: Response to Consultation*. https://assets.publishing.service.gov.uk/media/65576038d03a8d001207fb3c/WSC_ICS_ASA.pdf

World Bank. (2023). *Logistics Performance Index*. Worldbank.org.

WP Library. (2025). *SEDJ Hubla SEDJPL25 2025*. https://wplibrary.co.id/sites/default/files/SEDJ_HUBLA_SEDJPL25_2025.pdf

YLPK. (2022). *Undang-Undang Perlindungan Konsumen*. Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen.

KEPUTUSAN REKTOR UNIVERSITAS GRESIK
NOMOR : 055/UG.1/KEP/2025

Tentang

PENETAPAN TIM PENELITIAN PRIORITAS DAERAH TAHUN 2025

REKTOR UNIVERSITAS GRESIK

Menimbang :
a. Bahwa dalam rangka pelaksanaan Tridharma Perguruan Tinggi khususnya bidang penelitian di lingkungan Universitas Gresik, maka perlu ditetapkan tim penelitian Prioritas Daerahtahun 2025;
b. Bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a dipandang perlu diterbitkan dengan Keputusan Rektor Universitas Gresik;

Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
2. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2013 tentang perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standart Nasional Pendidikan;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
5. Peraturan Menteri Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Tekhnologi Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2023 tentang Penjaminan Mutu Pendidikan Tinggi;
6. Keputusan Menteri Hukpum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor AHU-0000928.AH.01.05.Tahun 2022 tentang Pengesahan perubahan Badan Hukum Yayasan Usman Sadar Gresik;
7. Statuta dan RIP Universitas Gresik;
8. Surat Keputusan Yayasan Usman Sadar Gresik Nomor: 02/YUS/I/2022 Tentang Pengangkatan Rektor Universitas Gresik.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : **KEPUTUSAN REKTOR UNIVERSITAS GRESIK TENTANG PENETAPAN TIM PENELITIAN PRIORITAS DAERAH TAHUN 2025;**

Kesatu : Mengangkat Tim Penelitian Prioritas Daerah Tahun 2025 yang namanya tercantum pada kolom 2 pada jabatan kolom 3 sebagaimana tersebut dalam lampiran Surat Keputusan ini;

Kedua : Keputusan ini berlaku sejak ditetapkan dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan, akan diadakan perbaikan sebagaimana mestinya;

Ditetapkan di : Gresik
Pada tanggal : 19 November 2025
Rektor,

Dr.dr. Riski Dwi Prameswari, M.Kes., M.Biomed

Tembusan Yth :
1. Pengurus Yayasan Usman Sadar Gresik
2. Para Wakil Rektor Universitas Gresik
3. Sekretaris Lembaga Penelitian dan Pengabdian Masyarakat Universitas Gresik

Nomor : 055/UG.1/KEP/2025
Tanggal : 19 November 2025
Tentang : Penetapan Tim Tim Penelitian Prioritas Daerah Tahun 2025

PENETAPAN TIM PENELITIAN PRIORITAS DAERAH TAHUN 2025

No	Nama	Jabatan
1	Dr. H. Suyanto.,SH.,MH.,M.Kn,M.AP	Ketua
2	Dr. Rian Pramana Suwanda, S.STP., M.HP	Anggota
3	Devy Syanindita Roshida.,S.KM.,M.KKK.,M.GPH	Anggota
4	Avita Fitri Agustin, S.KM., M.KL	Anggota
5	Ika Ayudyanti.,SH.,MH	Anggota

Gresik, 19 November 2025
Rektor,

UNIVERSITAS "GRESIK"

Dr.dr. Riski Dwi Prameswari, M.Kes., M.Biomed

LAMPIRAN.

DOKUMENTASI WAWANCARA

BIMTEKNIS TEKNIS
PEMERINTAH KABUPATEN SERUYA

NO	NAMA	JABATAN	ALAMAT	TANDA TANGAN
1	IMAM DJUHADI, Ama Pd	KEPALA DESA	DEKATAGUNG	1
2	SYARIFI, M.Pd.I	KETUA BPD	DEKATAGUNG	2
3	DAIFI, S.Pd	KEPALA DESA	SUWARI	3
4	FADALI, S.Pd	KETUA BPD	SUWARI	4
5	TOBRON, ST	KEPALA DESA	PUDAKITBARAT	5
6	NUR ALI, S.Pd	KETUA BPD	PUDAKITBARAT	6
7	MUSAFFAH, S.Ag	KEPALA DESA	PUDAKITTIMUR	7
8	INDRA, MPd.I	KETUA BPD	PUDAKITTIMUR	8
9	IDHAM CHOLIK, S.Pd	KEPALA DESA	KUMALASA	9
10	MIFTAHUDDIN, S.Pd	KETUA BPD	KUMALASA	10
11	FADAL, SH	KEPALA DESA	LEBAK	11
12	HANAFI, S.S, M.Pd.I	KETUA BPD	LEBAK	12
13	UMAR, S.Pd.I	KEPALA DESA	BULULANJANG	13 -
14	MASRUR, S.Ag	KETUA BPD	BULULANJANG	14
15	IMRAN, S.Pd.	Plt.KEPALA DESA	SUNGAITELUK	15
16	MUKRI	KETUA BPD	SUNGAITELUK	16
17	R.MUHAMMAD NUR	KEPALA DESA	SAWAHMULYA	17
18	H.USMAN, S.Pd., M.Pd	KETUA BPD	SAWAHMULYA	18
19	ABDUL HARIS	KEPALA DESA	GUNUNGTEGUH	19 -
20	HATMAN, S.Pd	KETUA BPD	GUNUNGTEGUH	20
21	ABDUL RAHMAN	KEPALA DESA	PATARSELAMAT	21
22	AL AMIN, S.Pd	KETUA BPD	PATARSELAMAT	22
23	ZAINAL ABIDIN	KEPALA DESA	SUNGAIRUJING	23
24	MUHAMMAD ALI	KETUA BPD	SUNGAIRUJING	24
25	SYAHIDAN, S.Ag	Plt.KEPALA DESA	DAUN	25
26	ABDUL HATTA	KETUA BPD	DAUN	26
27	H.SUPAR	KEPALA DESA	SIDOGEDUNGBATU	27 -
28	AJDI FAIZ, SE	KETUA BPD	SIDOGEDUNGBATU	28 -
29	ABDUL AZIS	KEPALA DESA	BALIKTERUS	29
30	ANSARUDDIN, MPd.I	KETUA BPD	BALIKTERUS	30
31	SALAMAN, S.Pd	KEPALA DESA	KEBUNTELUKDALAM	31
32	AMAN AFANDI, SE	KETUA BPD	KEBUNTELUKDALAM	32
33	MOH.NURCHOLIS	KEPALA DESA	KOTAKUSUMA	33
34	H.AINUL ROFIQ, SE.MM	KETUA BPD	KOTAKUSUMA	34

DIKTISAINTEK BERDAMPAK

LAPORAN AKHIR

Universitas Gresik bekerja sama dengan
bidang Riset dan Inovasi Daerah
BAPPEDA Kabupaten Gresik

2025