

## Pemetaan Konflik Pada Pengelolaan Labuh Jangkar Di Provinsi Kepulauan Riau

Bismar Arianto<sup>1,2</sup>

<sup>1</sup> Program Studi Ilmu Pemerintahan, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Maritim Raja Ali Haji, Kota Tanjungpinang, Provinsi Kepulauan Riau

<sup>2</sup> Mahasiswa Doktoral Ilmu Pemerintahan, Universitas Indonesia, Depok.

Corresponding Author: [bismar.arianto@ui.ac.id](mailto:bismar.arianto@ui.ac.id)

**Keyword:**  
Pemetaan Konflik;  
Labuh Jangkar;  
Kepulauan Riau;

**Abstract:** Hubungan pemerintah pusat dan daerah di Indonesia selalu diwarnai dinamika dan konflik. Saat ini salah satunya datang dari Provinsi Kepulauan Riau yang ingin memanfaatkan kewenangan 12 mil laut yang diamanatkan dalam UU 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Provinsi Kepulauan Riau mengaktualisasikan kewenangan ini melalui Perda No 9 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Perda Nomor 1 Tahun 2012 Tentang Retribusi Daerah. Salah satu retribusi yang dipungut adalah retribusi labuh jangkar. Rencana pemungutan retribusi ini menimbulkan konflik antara Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dengan Badan Pengusahaan Batam dan Kementerian Perhubungan. Masing-masing pihak mengklaim memiliki kewenangan untuk memungut. Kajian ini membahas sumber konflik dan memetakan pihak-pihak terlibat dalam konflik pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau dan dinamika dan konflik kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2017-2020. Teori yang digunakan dalam kajian ini adalah teori desentralisasi dan konflik. Kajian ini menyimpulkan ; pertama, konflik antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau Tahun 2017-2020 disebabkan oleh : a. Lambatnya Pemerintah dalam menerbitkan PP tentang kewenangan provinsi di laut dan daerah provinsi yang berciri kepulauan sebagai amanat UU 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, b. Tumpang tindih dan ketidaktegasan aturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengelolaan labuh jangkar. c. Kementerian Perhubungan belum menyerahkan kewenangan pengelolaan labuh jangkar ke Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau. d. Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau belum menerbitkan Peraturan Gubernur tentang Petunjuk Teknis Pengelolaan Labuh Jangkar. Kedua, Pihak-pihak yang terlibat dalam konflik pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau ini antara lain: a. Badan Pengusahaan Batam. b. Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau; Gubernur, DPRD dan Dinas Perhubungan. c. Pemerintah Pusat; Kementerian Perhubungan dan Kepala Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Provinsi Kepulauan Riau.

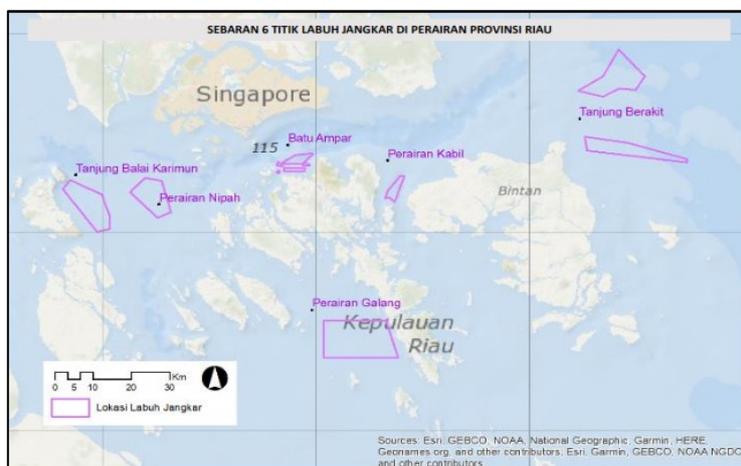
### PENDAHULUAN

Hubungan pemerintah pusat dan daerah di Indonesia selalu diwarnai dengan berbagai dinamika dan konflik. Penelitian ini dilatar belakangi oleh tumbuhnya kesadaran baru dan tuntutan sejumlah daerah kepulauan di Indonesia yang meminta afirmasi kebijakan pada pemerintah pusat dalam hal kewenangan dan anggaran pembangunan. Tuntutan daerah kepulauan ini ditandai dengan terbentuknya Forum Kerjasama Antar Pemerintahan Daerah Provinsi Kepulauan (FKAPDK). Untuk membahas tumbuhnya semangat baru daerah kepulauan yang menyebabkan terjadinya konflik dengan pemerintah pusat, maka penelitian ini akan dibedah dalam kasus konflik labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau. Karena dari delapan daerah kepulauan di

Indonesia hanya Provinsi Kepulauan Riau satu-satunya yang memanfaatkan kewenangan daerah provinsi di laut dan daerah provinsi yang berciri kepulauan. Pemprov Kepulauan Riau menerbitkan Perda No 9 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua Atas Perda Nomor 1 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah Provinsi Kepulauan Riau. Salah satunya retribusi Jasa Usaha Kepelabuhanan, penarikan retribusi ini meliputi kapal yang melaksanakan kegiatan di wilayah labuh kapal dan penggunaan perairan untuk kegiatan usaha. Pasca terbitnya perda ini terjadi konflik antara pemerintah pusat dengan Provinsi Kepulauan Riau dalam pengelolaan labuh jangkar. Labuh jangkar kapal adalah segala aktivitas kapal berhenti yang menggunakan ruang laut untuk dalam jangka waktu tertentu.

Penelitian ini akan membahas tentang konflik antara pemerintah pusat dengan daerah kepulauan dalam pengelolaan labuh jangkar. Sebelum terbitnya perda dalam Perda No 9 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua Atas Perda Nomor 1 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah Provinsi Kepulauan Riau, pungutan labuh jangkar dilakukan oleh BP Batam dengan berdasarkan UU No 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Perpu No. 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang. Sejak pertengahan tahun 2017 BP Batam tidak lagi memungut retribusi labuh jangkar kapal. Disisi lain Pemprov Kepulauan Riau juga tidak dapat memungut, karena potensi ini diambil alih oleh Kemenhub dengan dasar PP No. 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak.

Posisi Provinsi Kepulauan Riau sangat strategis karena berada di Selat Malaka yang merupakan salah satu jalur perdagangan terpadat di dunia. Setiap tahun ratusan ribu kapal kargo dan tanker melintasi Selat Singapura. Data tahun 2017 diperkirakan 80.000-90.000 kapal melintasi Selat Malaka setiap tahun, selat yang berhadapan langsung dengan perairan Provinsi Kepulauan Riau. Pandatnya lalu lintas dan banyak kapal membutuhkan area ruang laut khusus untuk labuh jangkar (parkir kapal) guna melakukan aktifitas menunggu kontrak muatan, melakukan perbaikan kecil, menunggu pembeli (kapal dijual), melakukan aktifitas alih muat antar kapal tanpa melalui dermaga. Potensi labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau sangat tinggi mencapai Rp 6 triliun. Memanfaatkan besarnya potensi dari lalu lintas kapal serta tingginya permintaan labuh jangkar sampai saat ini ada 6 lokasi ruang laut di perairan Provinsi Kepulauan Riau yang dikelola untuk kegiatan labuh jangkar. Peta lokasi labuh jangkar di perairan Provinsi Kepulauan Riau ada pada gambar berikut ini.



Gambar : Peta Lokasi Labuh Jangkar di Provinsi Kepulauan Riau  
Sumber : Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi, 2021

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka pokok permasalahan dalam kajian ini adalah konflik kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau. Pihak-pihak yang terlibat dalam konflik ini adalah pemerintah pusat terdiri dari Kemenhub dan BP Batam, pemerintah daerah yaitu Gubernur, DPRD dan Dishub Kepulauan Riau. Tujuan dari kajian ini, pertama, memetakan sumber konflik dan pihak-pihak yang terlibat dalam konflik pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2017-2020. Kedua, menjelaskan dinamika dan konflik kewenangan antara pemerintah pusat dan daerah dalam pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau tahun 2017-2020.

## **METODE PENELITIAN**

Menurut Moleong senada dengan Bogdan dan Taylor (1975), dimana mereka mengartikan bahwasanya penelitian kualitatif juga termasuk metodologi yang dimanfaatkan untuk prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif. Data deskriptif adalah data yang ditulis menggunakan kata-kata secara mendetail. ualitatif termasuk konstruktivisme yang beranggapan bahwa realita memiliki dimensi jamak dan interaktif. Dapat pula diartikan sebagai upaya pertukaran pengalaman sosial yang dapat didevinisikan lewat hasil penelitian. Jadi, penelitian kualitatif beranggapan bahwa kebenaran itu bersifat dinamis dan dapat ditemukan melalui kajian terhadap orang melalui interaksi ataupun lewat situasi sosial. Peneliti akan melaporkan dari hasil penelitian berdasarkan laporan pandangan data dan analisa data yang didapatkan di lapangan, kemudian di deskripsikan dalam laporan penelitian secara rinci.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Aturan Pengelolaan Labuh Jangkar Sebagai Sumber Konflik**

Tumpang tindih kewenangan pasca pelaksanaan desentralisasi dan otonomi daerah di Indonesia adalah fenomena jamak yang terjadi diberbagai daerah. Tumpang tindih kewenangan ini memicu terjadinya konflik antara pemerintah pusat dan daerah. Tumpang tindih kewenangan ini disebabkan oleh ketidakjelasan aturan dan konsistensi dalam menjalankannya. Pada kasus penelitian ini ada tiga pihak yang mengklaim memiliki kewenangan dalam pengelolaan dan pemungutan retribusi labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau yaitu ; BP Batam, Pemprov Kepulauan Riau dan Kemenhub. Masing-masing pihak ini mengklaim memiliki dasar hukum yang kuat dalam pengelolaan labuh jangkar.

### **Dasar Hukum BP Batam dalam Mengelola Labuh Jangkar**

BP Batam memungut retribusi labuh jangkar berdasarkan UU No 36 Tahun 2000 tentang Penetapan Perpu No. 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi Undang-Undang. Aturan inilah yang dijadikan pegangan oleh BP Batam dalam memungut retribusi labuh jangkar, hal ini disampaikan oleh Staf Ahli Kepala BP Batam Asroni Harahap seperti kutipan berikut. Asroni Harahap untuk menanggapi terkait pernyataan Kepala Dinas Perhubungan Kepri soal labuh jangkar. Asroni memastikan BP Batam juga bekerja berdasarkan UU Nomor 36 Tahun 2000 Tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Kami sudah sepakat bahwa kami kelola ini berdasarkan perintah UU. Di sana disebutkan ada sektor maritim. Nah, itulah yang kami tekankan . Ada dua pasal yang dijadikan rujukan oleh BP Batam dalam UU No 36 Tahun 2000 yaitu Pasal 3 dan Pasal 9. Pasal 3 berbunyi :

Di dalam Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas dilakukan kegiatan-kegiatan di bidang ekonomi, seperti sektor perdagangan, maritim, industri, perhubungan,

perbankan, pariwisata, dan bidang-bidang lain yang ditetapkan dalam Undang-undang pembentukan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas”. Sedangkan pada Pasal 9 ayat 1 yang mengatur tentang fungsi kawasan, seperti berikut : (1) Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas mempunyai fungsi sebagai tempat untuk mengembangkan usaha-usaha di bidang perdagangan, jasa, industri, pertambangan dan energi, transportasi, maritim dan perikanan, pos dan telekomunikasi, perbankan, asuransi, pariwisata dan bidang-bidang lainnya. Dalam dua pasal ini ada kata maritim, dari kata inilah yang diterjemahkan oleh BP Batam memiliki kewenangan untuk mengelola dan memungut retribusi labuh jangkar. Berdasarkan pasal ini BP Batam sudah melakukan pemungutan retribusi labuh jangkar sampai dengan April 2017.

### **Dasar Hukum Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam Mengelola Labuh Jangkar**

Pemprov Kepulauan Riau menyatakan memiliki kewenangan dalam pengelolaan dan pemungutan potensi labuh jangkar berdasarkan sembilan aturan perundang-undangan berikut :

<b>No</b>	<b>Perundang-undangan</b>	<b>Pasal</b>	<b>Subtansi</b>
1	UUD 1945	Pasal 18A	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Hubungan pusat dan daerah memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.</li> <li>▪ Azas keadilan dalam Pemanfaatan SDA dan sumber daya lainnya</li> </ul>
2	UU No. 33 Tahun 2004 Tentang Perimbangan Keuangan Antara Pempus dan Pemda	Pasal 3	PAD bertujuan memberikan kewenangan kepada Pemerintah Daerah untuk mendanai pelaksanaan otonomi daerah sesuai dengan potensi Daerah sebagai perwujudan desentralisasi.
3	UU No. 28 Tahun 2009 Tentang Pajak Daerah dan Retribusi Daerah	Pasal 135, Pasal 140	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Objek Retribusi Pelayanan Kepelabuhanan</li> <li>▪ Objek Retribusi Perizinan Tertentu</li> </ul>
4	UU No. 1 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas UU No. 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil	Pasal 16, Pasal 50	Kewenangan Gubernur dalam memberikan dan mencabut Izin Lokasi
5	UU No. 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah	Pasal 14, Pasal 27, Pasal 407	Kewenangan provinsi mengelola SDA di laut paling jauh 12 mil
6	UU No. 32 Tahun 2014 Tentang Kelautan	Pasal 1, Pasal 14, Pasal 47, Pasal 48	Daerah memiliki kewenangan dalam memanfaatkan sumber daya kelautan nonkonvensional

No	Perundang-undangan	Pasal	Subtansi
7	UU No. 30 Tahun 2014 Tentang Administrasi Pemerintahan	Pasal 8, Pasal 9, Pasal 17, Pasal 18, Pasal 80	Setiap Keputusan dan/atau Tindakan Badan dan/atau Pejabat Pemerintahan wajib berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan AUPB
8	Perpres No. 16 Tahun 2017 Tentang Kebijakan Kelautan Indonesia	Lampiran I, Bab. I Pendahuluan, Paragraf ke-15, Lampiran I, Bab. III	Dalam desentralisasi kelautan pemerintah daerah provinsi diberi kewenangan mengelola sumber daya kelautan, termasuk pulau-pulau kecil dalam radius 12 mil laut
9	Perda No 9 Tahun 2017 Tentang Perubahan Kedua Atas Perda No 1 Tahun 2012 Tentang Retribusi	Pasal 10	Dasar hukum pemungutan retribusi labuh jangkar

Tabel 1. Dasar Hukum Provinsi Kepulauan Riau dalam Pengelolaan Labuh Jangkar.

Sumber : Bahan Sidang Pemprov Kepulauan Riau dalam penyelesaian sengketa penerapan peraturan perundang-undangan melalui jalur nonlitigasi, tahun 2020

Sembilan aturan perundang-undangan inilah yang dijadikan sebagai dasar hukum oleh Pemprov Kepulauan Riau dalam mengelola dan memungut retribusi labuh jangkar. Dengan sejumlah aturan tersebut Pemprov Kepulauan Riau mengklaim dan meyakini adalah pihak yang berwenang untuk memungut retribusi labuh jangkar.

### Dasar Hukum Kementerian Perhubungan dalam Mengelola Labuh Jangkar

Sama halnya dengan Pemprov Kepulauan Riau yang mengklaim memiliki kewenangan dalam pemungutan retribusi labuh jangkar, Kemenhub juga menyatakan hal yang sama. Kemenhub berpegang pada empat aturan perundang-undangan berikut ini :

No	Perundang-undangan	Pasal	Subtansi
1	UU No. 20 Tahun 1997 tentang Penerimaan Negara Bukan Pajak	Pasal 1, Pasal 2	Kelompok PNBPNP ; penerimaan dari pemanfaatan SDA dan pelayanan yang dilaksanakan Pemerintah
2	PP No. 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran Penerimaan Negara Bukan Pajak	Lampiran II A	Jenis-Jenis Penerimaan PNBPNP Berlaku pada Departemen Perhubungan
3	UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran	Pasal 1, Pasal 69, Pasal 72, Pasal 75, Pasal 77, Pasal 79, Pasal 80, Pasal 81, Pasal 90, Pasal 109, Pasal 110	Kementerian perhubungan memiliki otoritas yang mengatur dan menyiapkan regulasi, SDM, pengelolaan, pemanfaatan, layanan, jasa

No	Perundang-undangan	Pasal	Subtansi
			dan tarif yang terjadi atas penggunaan pelabuhan
4	Perpres No. 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan	Pasal 12, Pasal 13	Dirjen Perhubungan Laut mempunyai tugas menyelenggarakan perumusan dan pelaksanaan kebijakan di bidang pelayaran.

Tabel 2. Dasar Hukum Kemenhub dalam Pengelolaan Labuh Jangkar  
 Sumber : Olahan Tahun 2020

Berdasarkan empat aturan inilah Kemenhub melakukan pemungutan retribusi labuh jangkar sejak April 2017 hingga saat ini. Pertanyaan mengapa baru tahun 2017 Kemenhub baru mulai memungut padahal dasar hukum yang dirujuk sudah ada beberapa tahun sebelumnya. Meskipun ada komplain dan tuntutan dari Pemprov Kepulauan Riau, Kemenhub tetap melakukan pemungutan retribusi tersebut. Secara teknis operasional pemungutan dilakukan oleh KSOP Batam yang merupakan UPT dari Kemenhub.

Berdasarkan uraian ini terlihat bahwa objek yang dipungut oleh BP Batam, Pemprov Kepulauan Riau dan Kemenhub sama, yaitu kapal yang berhenti di perairan dalam jangka waktu tertentu. Satu objek dipungut oleh tiga pihak dengan nomenklatur yang berbeda. BP Batam dengan nomenklatur kegiatan kemaritiman, Pemprov Kepulauan Riau dengan nomenklatur retribusi labuh jangkar dan Kemenhub memungut dengan dasar PNBP.

**Konflik Pengelolaan Labuh Jangkar Kepulauan Riau**

Konflik secara etimologis berasal dari bahasa latin con yang berarti bersama dan fligere yang berarti benturan atau tabrakan. Konflik adalah hubungan antara dua pihak atau lebih (individu atau kelompok) yang memiliki atau yang merasa memiliki, sasaran-sasaran yang tidak sejalan . Untuk mudah memahami konflik, Ted Robert Gurr dkk membuat empat ciri dari konflik ; (1). two or more parties are involved, (2). they engage in mutually opposing actions, (3). they use coercive behaviors, “designed to destroy, injure, thwart, or otherwise control” their opponent (4). these contentious interactions are overt, hence their occurrence can easily be detected and agreed upon by independent observers .

Pandangan ini juga senada dengan Paul Conn yang membagi dua tipe konflik politik yaitu konflik positif dan konflik negatif. Konflik positif adalah konflik yang tidak mengancam eksistensi sistem politik biasanya disalurkan lewat mekanisme penyelesaian konflik yang telah disepakati bersama dalam konstitusi. Mekanisme ini melalui lembaga-lembaga demokrasi partai politik, badan-badan perwakilan rakyat, pengadilan, pemerintah, pers dan pengadilan. Sedangkan konflik negatif sebaliknya yaitu konflik yang mengancam eksistensi sistem politik yang biasa disalurkan melalui cara-cara non konstitusional, seperti kudeta, separatisme, terorisme dan revolusi . Konflik labuh jangkar ini masih dalam kategori konflik positif. Dimana Pemprov Kepulauan Riau menyalurkan kekecewaannya melalui mekanisme yang konstitusional, maka tidak ada unsur kekerasan seperti yang disyaratkan oleh Ted Robert Gurr.

Merujuk pada pendapat Maswadi Rauf dan Paul Conn akan diuraikan tentang sejumlah tuntutan, keberatan dan respon dari ke tiga pihak yang terlibat dalam konflik ini. Tuntutan Pemprov Kepulauan Riau di antaranya mengklaim daerah yang memiliki kewenangan, upaya peningkatan PAD dan transparansi pengelolaan labuh jangkar.

Tuntutan kedua peningkatan PAD. Pemprov Kepulauan Riau telah berupaya untuk menggali potensi yang dimiliki untuk meningkatkan PAD, salah satunya sejak tahun 2017 dengan memanfaatkan potensi ruang laut 12 mil yang diklaim sebagai kewenangan provinsi berdasarkan UU No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah. Ketiga, sejumlah pihak di Provinsi Kepulauan Riau menuntut transparansi pengelolaan labuh jangkar.

Menyikapi tuntutan Pemprov Kepulauan Riau yang berupaya mengelola labuh jangkar hal ini, pihak BP Batam juga mengklaim memiliki kewenangan untuk memungut labuh jangkar ini. Pasca terbitnya Perda No 9 Tahun 2017 tentang Retribusi Daerah ini terjadi komunikasi dan kesepakatan antara BP Batam dengan Pemprov Kepulauan Riau tentang pemungutan retribusi labuh jangkar. Pemprov Kepulauan Riau akan memungut retribusi labuh jangkar di enam titik di Galang dan satu titik di Kabil. Sedangkan BP Batam memungut wilayah dalam kotak atau daerah Batam sekitarnya, sedangkan Pemprov Kepulauan Riau di wilayah luar kotak atau di perairan Bintan. Sejak April 2017 yang menyatakan bahwa BP Batam tidak memiliki payung hukum untuk melakukan pemungutan.

Pasca BP Batam tidak lagi memungut retribusi ini, Pemprov Kepulauan Riau semakin yakin memiliki kewenangan untuk mengelola dan memungut retribusi labuh jangkar. Namun kondisi itu tidak bertahan lama, kebijakan Pemprov Kepulauan Riau ini tidak bisa terwujud karena diambil alih oleh Pemerintah Pusat melalui Kemenhub. Ada dua respon dari Kemenhub terkait dengan masalah labuh jangkar ini. Pertama mengintervensi kebijakan Pemprov Kepulauan Riau untuk mengelola labuh jangkar melalui PP No. 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan Penyetoran PNBPN. Berdasarkan PP ini Kemenhub mengklaim adalah pihak yang berhak memungut retribusi labuh jangkar. Kedua, tetap melakukan pungutan labuh jangkar meskipun sudah ada hasil sidang nonlitigasi yang memutuskan bahwa Pemprov Kepulauan Riau adalah pihak yang berwenang untuk mengelola dan memungut retribusi labuh jangkar.

### Pemetaan Konflik Labuh Jangkar

Polemik retribusi labuh jangkar kapal ini melibatkan BP Batam, Pemprov Kepulauan Riau dan Kemenhub yang mengklaim memiliki kewenangan untuk memungutnya. Sengkarut masalah ini juga melibatkan para pengusaha yang memiliki izin usaha labuh jangkar dalam konflik kewenangan ini. Konflik ketiga pihak dalam pengelolaan labuh jangkar ini pada dasarnya adalah konflik dalam perebutan potensi keuangan yang cukup besar dari pengelolaan labuh jangkar ini. Pemetaan konflik kepentingan dan pihak-pihak terlibat dalam retribusi labuh jangkar ini ada pada tabel berikut :

No	Aspek	BP Batam	Provinsi Kepulauan Riau	Kemenhub	Pihak Swasta
1	Dasar Kebijakan	UU No 36 Tahun 2000 Tentang Penetapan Perpu No. 1 Tahun 2000 tentang Kawasan Perdagangan	1. UUD 1945 2. UU No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pempus dan Pemda 3. UU No. 28 Tahun 2009 tentang	1. UU No. 20 Tahun 1997 tentang PNBPN 2. PP No. 22 Tahun 1997 tentang Jenis dan	Izin Usaha labuh jangkar

No	Aspek	BP Batam	Provinsi Kepulauan Riau	Kemenhub	Pihak Swasta
		Bebas dan Pelabuhan Bebas Menjadi UU	Pajak Daerah dan Retribusi Daerah 4. UU No. 1 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas UU No. 27 Tahun 2007 Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil 5. UU No 23 tahun 2014 tentang Pemda 6. UU No. 32 Tahun 2014 tentang Kelautan 7. UU No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan 8. Perpres No. 16 Tahun 2017 tentang Kebijakan Kelautan Indonesia 9. Perda No 9 Tahun 2017 tentang Perubahan Kedua Atas Perda Nomor 1 Tahun 2012 tentang Retribusi Daerah Provinsi Kepulauan Riau 10. Hasil sidang nonlitigasi Direktorat Peraturan UU Kemenkumham RI	Penyetoran PNBP 3. UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 4. Perpres No. 40 Tahun 2015 tentang Kemenhub	
2	Tuntutan/Sikap	Memungut dengan nomenklatur kegiatan kemaritiman	1. Mengklaim daerah yang memiliki kewenangan 2. Peningkatan PAD 3. Transparan pengelolaan	1. Mengintervensi daerah 2. Tetap melakukan pemungutan meski kalah	1. Kepastian hukum 2. Pihak berwenang memungut 3. Prosedur

No	Aspek	BP Batam	Provinsi Kepulauan Riau	Kemenuh	Pihak Swasta
				dalam sidang nonlitigasi	4. Besaran tarif
3	Pihak-pihak	1. BP Batam 2. KSOP Batam	3. Gubernur 4. DPRD 5. Dishub	1. Kementerian Perhubungan 2. KSOP Batam	1. <i>Indonesian National Shipowners Association (INSA)</i> 2. Asosiasi Pengusaha Jasa Kepelabuhan Batam

Tabel 3. Identifikasi Konflik dalam Pemungutan Retribusi Labuh Jangkar  
Sumber : Olahan Peneliti, 2020

## KESIMPULAN

Berdasarkan kajian yang telah dilakukan dapat ditarik beberapa kesimpulan Konflik antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam pengelolaan labuh jangkar disebabkan oleh (a) Pemerintah lambat dalam menerbitkan Peraturan Pemerintah tentang Provinsi Di Laut Dan Daerah Provinsi Yang Berciri Kepulauan sebagai amanat UU 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah, sehingga berdampak terhadap ketidakjelasan kewenangan daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut paling jauh 12 (dua belas) mil laut yang dijadikan dasar oleh Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dalam pengelolaan labuh jangkar. (b) Adanya Tumpang tindih dan ketidaktegasan aturan perundang-undangan yang mengatur tentang pengelolaan labuh jangkar. (c) Kementerian Perhubungan belum menyerahkan kewenangan pengelolaan labuh jangkar ke Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau, meskipun berdasarkan hasil sidang penyelesaian sengketa peraturan perundang-undangan melalui jalur nonlitigasi di Direktorat Peraturan Perundang-undangan Kementerian Hukum dan HAM RI yang menyatakan bahwa Pemprov Kepulauan Riau berwenang mengelola dan menarik retribusi labuh jangkar. (d) Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau belum menerbitkan Peraturan Gubernur tentang Petunjuk Teknis Pengelolaan Labuh Jangkar.

Pihak-pihak yang terlibat dalam konflik pengelolaan labuh jangkar di Provinsi Kepulauan Riau ini antara lain : Badan Pengusahaan Batam, Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau (Gubernur, DPRD dan Dinas Perhubungan) dan Pemerintah Pusat (Kementerian Perhubungan dan Kepala Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) di Provinsi Kepulauan Riau). Merujuk pada hasil kajian, beberapa hal yang perlu dilakukan oleh Pemerintah dan Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau sebagai berikut: (a) Pemerintah perlu mempercepat penerbitan Peraturan Pemerintah tentang Provinsi Di Laut Dan Daerah Provinsi Yang Berciri Kepulauan sebagai amanat UU 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah. Sehingga dengan terbitnya aturan ini akan semakin jelas dan tegas kewenangan daerah provinsi di laut, termasuk didalamnya Kewenangan Daerah provinsi untuk mengelola sumber daya alam di laut paling jauh 12 (dua belas) mil

laut. (b) Pemerintah harus tunduk dan patuh terhadap Pasal 407 dalam UU 23 tahun 2014 Tentang Pemerintah Daerah yang menyatakan Pada saat Undang-Undang ini mulai berlaku, semua peraturan perundang-undangan yang berkaitan secara langsung dengan daerah wajib mendasarkan dan menyesuaikan pengaturannya pada undang-Undang ini. Dan (c) Pemerintah perlu menerbitkan aturan hukum yang jelas dan tegas yang mengatur tentang pihak yang berwenang dalam pengelolaan labuh jangkar. Sert (d) Konflik kewenangan dalam pengelolaan labuh jangkar ini perlu segera untuk diselesaikan agar potensi dari pengelolaan labuh jangkar dapat dioptimal dalam rangka percepatan pembangunan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Kaur, S. (2006). Economic Inequalities and Political Conflict: A Study of Theoretical Perspective. *The Indian Journal of Political Science*, 733-744.
- Fisher, S., Abdi, D. I., Ludin, J., Smith, R., Williams, S., & Williams, S. (2001). Mengelola Konflik Keterampilan Strategi Untuk Bertindak. *Jakarta: Grafika Pertama*
- Deputi Bidang Koordinasi Sumber Daya Maritim, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman Dan Investasi, Melabuh Jangkar Membangun Maritim, Jakarta, 2021
- Ahmad, J., Blair, H., Esmail, T., Ford, J., Hofman, B., Kerr, G., ... & Seddon, J. (1999). *Decentralization briefing notes* (No. 19683, pp. 1-105). The World Bank.
- Cox, E., Henderson, G., & Raikes, L. (2014). *Decentralisation decade: A plan for economic prosperity, public service transformation and democratic renewal in England*. IPPR.
- Rauf, M. (2001). Konsensus dan konflik politik: sebuah peninjauan teoritis. *Jakarta: Direktorat Pendidikan Tinggi Depdiknas*.
- Duverger, M. (2002). Sosiologi politik.
- Huda, N. M. (2014). Desentralisasi Asimetris Dalam NKRI Kajian Terhadap Daerah Istimewa, Daerah Khusus dan Otonomi Khusus. *Bandung: Nusa Media*.
- Surbakti, R. (1992). *Memahami ilmu politik*. Grasindo.
- Rule, J. B. (1983). Ted Robert Gurr, " Handbook of Political Conflict". *Theory and Society*, 12(4).
- The World Bank, Independent Evaluation Group, Decentralization in Client Countries – An Evaluation of World Bank Support, 1999-2007, 2008.
- Batam Pos, Mulai 1 April, Biaya Labuh Jangkar Dipungut Pemprov Kepri, <https://batampos.co.id/2017/04/03/mulai-1-april-biaya-labuh-jangkar-dipungut-pemprov-kepri/>, diakses 15 Juli 2019, jam 16.15 wib.
- <https://batam.tribunnews.com/2017/03/31/bp-batam-silahkan-kelola-yang-jadi-kewenangan-pemprov-tapi-sedikit-ada-masalah-di-selatan-batam>, diakses, 18 Juli 2019, jam 20.30 wib.
- Tempo, Dalam Setahun Sebanyak Ini Kapal Lewati Selat Malaka, <https://bisnis.tempo.co/read/849272/dalam-setahun-sebanyak-ini-kapal-lewati-selat-malaka/full&view=ok> diakses, 21 Juli 2019, jam 13.58 wib.