

Analisis Yuridis Pengalihan Status Kepemilikan dan Pengelolaan Pelabuhan dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Provinsi (Studi Kasus Pada Pelabuhan Dawi-Dawi Kabupaten Kolaka)

Syamsul Rijal¹⁾, Adhe Ismail Ananda²⁾

¹⁾ Universitas Sembilanbelas November Kolaka, Indonesia

²⁾ Universitas Nusa Cendana Kupang, Indonesia

e-mail : rijal_law@usn.ac.id¹⁾, adhe.ananda@staf.undana.ac.id²⁾

Received: 04-05-2025

Revised: 15-06-2025

Accepted: 21-06-2025

Info Artikel

Abstract

Keywords:

Port, Authority, Decentralization, Asset Transfer.

Kata kunci:

Pelabuhan, Kewenangan, Desentralisasi, Pengalihan Aset.

This study aims to analyze port management authority after its delegation from the central government to regional government, and to examine its legal implications on the management and development of Dawi-Dawi Port in Southeast Sulawesi. The research uses a normative-empirical approach by examining statutory regulations and their implementation in practice. The findings indicate that although the transfer of authority is normatively regulated by Law Number 23 of 2014, its implementation faces structural, administrative, and normative obstacles. The incomplete process of asset and personnel transfer, the disharmony of sectoral regulations, and institutional resistance have resulted in a duality of authority between central and regional governments. The implications include not only inefficiency in port governance and development but also legal uncertainty that may harm the public and weaken regional administrative performance. This research recommends regulatory harmonization, institutional restructuring, and acceleration of authority transfer procedures based on legal certainty and service effectiveness.

Abstrak.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis kewenangan pengelolaan pelabuhan pasca-pengalihan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah serta mengkaji implikasi hukumnya terhadap pengelolaan dan pengembangan Pelabuhan Dawi-Dawi di Sulawesi Tenggara. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan normatif-empiris, dengan mengkaji peraturan perundang-undangan dan praktik implementasinya di lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengalihan kewenangan secara normatif telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014, namun pelaksanaannya masih menghadapi berbagai hambatan struktural, administratif, dan normatif. Belum tuntasnya proses serah terima aset dan personel, disharmoni regulasi sektoral, serta resistensi kelembagaan menyebabkan dualisme otoritas antara pusat dan daerah. Implikasinya, selain menghambat efektivitas pengelolaan dan pembangunan pelabuhan, juga menimbulkan ketidakpastian hukum yang berpotensi merugikan masyarakat dan melemahkan tata kelola pemerintahan daerah. Penelitian ini merekomendasikan harmonisasi regulasi, penataan kelembagaan, serta percepatan prosedur pengalihan kewenangan berbasis kepastian hukum dan efektivitas pelayanan.

A. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara kepulauan dengan lebih dari 17.000 pulau menjadikan sektor transportasi laut sebagai tulang punggung konektivitas nasional. Pelabuhan umum memegang peranan sentral sebagai simpul logistik dan titik temu antarmoda transportasi, sekaligus menjadi infrastruktur strategis bagi pertumbuhan ekonomi daerah dan nasional.¹ Dalam konteks sistem pemerintahan yang menganut asas desentralisasi, pengelolaan pelabuhan tidak hanya menyangkut aspek teknis-operasional, tetapi juga menyentuh wilayah hukum tata negara, khususnya menyangkut pembagian kewenangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah secara tegas menetapkan bahwa pelabuhan pengumpan regional merupakan urusan pemerintahan provinsi.² Hal ini merupakan perwujudan prinsip otonomi daerah yang memberikan keleluasaan kepada pemerintah provinsi untuk mengelola urusan yang lebih dekat dengan kebutuhan masyarakat dan potensi lokal, termasuk di bidang transportasi laut dan kepelabuhanan.

Salah satu kebijakan turunan dari desentralisasi tersebut adalah pengalihan kewenangan pengelolaan pelabuhan melalui mekanisme Penyerahan Personel, Prasarana, Pembiayaan, dan Dokumen (P3D). Proses ini dimaksudkan agar pelaksanaan otonomi daerah dapat berjalan efektif, dengan memberikan otoritas penuh kepada pemerintah daerah untuk mengelola aset negara yang sebelumnya diurus oleh pemerintah pusat. Namun dalam praktiknya, pengalihan melalui skema P3D ini tidak berjalan mulus.³ Banyak pemerintah daerah, termasuk pemerintah provinsi Sulawesi Tenggara dalam konteks Pelabuhan Dawi-Dawi, belum sepenuhnya siap dari sisi kelembagaan, sumber daya manusia, dan pembiayaan operasional. Akibatnya, proses pengambilalihan pelabuhan yang telah dimulai sejak 2022 belum kunjung tuntas. Kondisi ini menciptakan stagnasi dalam pengelolaan pelabuhan, menghambat optimalisasi fungsi pelabuhan sebagai simpul distribusi logistik, dan menimbulkan ketidakpastian hukum atas status dan pengelolaan aset pelabuhan yang bersangkutan.

¹ Syabri, I., & Widyarako, P. A. (2017). Economic Contribution of Regional Feeder Ports to The Local Economy In Indonesia. *TEKNIK*, 38(1), 6-12. <https://doi.org/10.14710/teknik.v38i1.15408>

² Mustajib & Aditya Perdana. (2022). Konflik Kepentingan Pemerintah Provinsi Kalimantan Utara dan Kota Tarakan Pasca Pemekaran Daerah: Studi Tentang Konflik Aset Pelabuhan Tenggayu I dan Tenggayu II. *Vox Populi*, 5(1). <https://doi.org/10.24252/vp.v5i1.29289>

³ Hudjolly. (2023). Tinjauan Pelaksanaan Pengalihan Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen (P3D) berdasarkan Undang-Undang No.23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah: Studi Kasus Pengambilalihan Aset Blok J Pemkot Tegal oleh Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Hukum dan HAM Wara Sains*, 2(7), 577-598. <https://doi.org/10.58812/jhhws.v2i07.559>

Kompleksitas pengalihan pelabuhan dari pusat ke daerah tidak hanya bersifat administratif, tetapi juga menimbulkan persoalan yuridis yang cukup serius. Salah satunya adalah ketidakharmonisan regulasi antara Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam UU Pelayaran, kewenangan pengelolaan pelabuhan pada prinsipnya berada di tangan pemerintah pusat, sementara UU Pemerintahan Daerah mengarahkan agar pelabuhan pengumpan regional dikelola oleh pemerintah provinsi.⁴ Disharmonisasi ini menciptakan ambiguitas hukum dalam hal siapa yang memiliki otoritas tertinggi atas pelabuhan tertentu. Ambiguitas tersebut bukan hanya berdampak pada persoalan perizinan, pengawasan, dan pengendalian, tetapi juga menimbulkan ketidaktegasan dalam proses serah terima aset, mengingat tidak ada regulasi teknis yang secara rinci mengatur tata cara pelaksanaan P3D secara menyeluruh dan seragam antar daerah.⁵

Selain itu, pengalihan aset pelabuhan juga membuka permasalahan serius terkait status hukum aset negara. Sebagai barang milik negara (BMN), pelabuhan tunduk pada regulasi pengelolaan aset yang sangat ketat. Dalam proses P3D, sering ditemukan dokumen kepemilikan yang belum lengkap, status tanah yang belum bersertifikat atau masih dalam proses balik nama, hingga pencatatan yang belum tercermin dalam neraca pemerintah daerah. Permasalahan yuridis ini bukan hanya memperlambat proses pengalihan, tetapi juga menimbulkan ketidakpastian hukum dalam pengelolaan dan pemanfaatan pelabuhan. Di sisi lain, tidak adanya kepastian hukum atas status aset juga membuat pelabuhan menjadi rentan terhadap sengketa kepemilikan atau bahkan penyalahgunaan aset oleh pihak yang tidak berwenang. Hal ini menegaskan pentingnya kerangka hukum yang jelas dan tegas dalam mengatur mekanisme alih kelola pelabuhan.⁶

Dampak finansial dari pengalihan kewenangan juga menjadi perhatian utama dalam konteks penguatan otonomi daerah. Pemerintah daerah, setelah menerima pelabuhan, bertanggung jawab atas seluruh aspek pembiayaan termasuk pemeliharaan, rehabilitasi, pengembangan, dan gaji pegawai yang dialihkan. Sayangnya, potensi pendapatan dari pelabuhan tidak selalu sebanding dengan beban pembiayaan tersebut. Ketimpangan ini

⁴ Apriani, D. D., Fadrijin W. P., Bambang S., & Surnata. (2021). Disharmoni politik hukum pengelolaan pelabuhan dalam peraturan perundang-undangan pelayaran. *Jurnal Indonesia Sosial Sains*, 2(10), 1682–1690. <https://doi.org/10.59141/jiss.v2i10.449>

⁵ Sitompul, P. H., Nasution, M., Harianto, D., & Mubarak, R. (2020). Perlindungan hukum tentang pengembangan pelabuhan di daerah sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kaitannya dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. *ARBITER: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, 2(2), 132–147. <https://doi.org/10.31289/arbiter.v2i2.129>

⁶ Adithya, M. R., & Santoso, A. B. (2024). Status Hak Pengelolaan Dalam Hukum Tanah Nasional Dalam Kaitannya Dengan Kepemilikan Barang Milik Negara. *Future Academia : The Journal of Multidisciplinary Research on Scientific and Advanced*, 2(4), 793–802. <https://doi.org/10.61579/future.v2i4.260>

menciptakan tekanan fiskal bagi pemerintah daerah dan berpotensi memunculkan kebijakan-kebijakan tarif yang kurang akuntabel. Bahkan, dalam beberapa kasus, praktik pungutan liar, kolusi, hingga pemungutan retribusi yang tidak sesuai ketentuan mulai bermunculan. Praktik ini bertentangan dengan semangat good governance dan justru merugikan masyarakat pengguna jasa pelabuhan serta menurunkan kualitas layanan publik di sektor transportasi laut.⁷

Selain tantangan hukum dan fiskal, resistensi sosial juga muncul sebagai faktor penghambat dalam pengalihan kewenangan pelabuhan. Pegawai yang dialihkan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah kerap mengalami penurunan status administratif, fasilitas, dan jaminan kesejahteraan. Hal ini memunculkan resistensi birokratis yang berdampak pada rendahnya kinerja pelayanan. Di sisi lain, para pemangku kepentingan lokal seperti operator pelabuhan, pengguna jasa, dan komunitas maritim juga merasa kurang dilibatkan dalam proses transisi kewenangan, sehingga muncul ketegangan relasional antara pemerintah daerah dan stakeholder.⁸ Kondisi ini menunjukkan bahwa pengalihan kewenangan pengelolaan pelabuhan tidak dapat dipandang semata sebagai transformasi administratif, melainkan sebagai proses sosial-politik yang harus memperhatikan aspek partisipasi, keadilan, dan transisi kelembagaan yang adil dan berkelanjutan.

Berdasarkan berbagai persoalan di atas, kajian ini menjadi penting untuk dilakukan dengan pendekatan normatif dan empiris, guna mengkaji pengalihan kewenangan pengelolaan Pelabuhan Dawi-Dawi dari perspektif hukum tata negara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara kritis bagaimana konstruksi kewenangan pengelolaan pelabuhan pasca pengalihan, serta menelaah implikasi hukumnya terhadap pengelolaan dan pengembangan pelabuhan di daerah. Teori desentralisasi, subsidiaritas, dan multilevel governance menjadi kerangka analisis yang digunakan dalam penelitian ini. Harapannya, kajian ini tidak hanya memberikan kontribusi teoritik terhadap penguatan kajian hukum tata negara di bidang maritim, tetapi juga memberikan rekomendasi praktis untuk mendorong perumusan regulasi teknis yang lebih sinkron, serta peningkatan kapasitas kelembagaan daerah dalam mengelola aset pelabuhan secara mandiri dan akuntabel.

⁷ Anggriawan, T., Susilo, S., & Prasetyia, F. (2025). Does Indonesian Fiscal Decentralization Lead to Local-Central Fiscal Dependency?. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*, 11(1), 117-125. <https://doi.org/10.21776/ub.jiap.2025.011.01.11>

⁸ Dharmawati, T & Muhandiana W.O., (2024). The Role of Fiscal Decentralization in Enhancing Regional Financial Independence in Indonesia. *Journal of International Multidisciplinary Research*, 2(12):241-252. <https://doi.org/10.62504/jimr1107>

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan normatif-empiris, yaitu menggabungkan studi terhadap norma hukum tertulis dengan analisis terhadap penerapannya di lapangan. Pendekatan normatif dilakukan dengan mengkaji peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar hukum pengalihan kewenangan pengelolaan pelabuhan, antara lain Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, beserta regulasi turunannya. Sedangkan pendekatan empiris dilakukan melalui observasi dan wawancara dengan aktor-aktor terkait di Pelabuhan Dawi-Dawi, termasuk pejabat di Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara dan pengelola Unit Penyelenggara Pelabuhan. Lokasi penelitian terpusat di Kecamatan Pomalaa, Kabupaten Kolaka. Teknik pengumpulan data meliputi studi kepustakaan, studi dokumen, observasi langsung, dan wawancara terstruktur. Data dianalisis secara kualitatif, dengan menafsirkan norma hukum dalam hubungannya dengan realitas sosiologis guna mengungkap kesenjangan antara ketentuan normatif dengan implementasi di lapangan, serta menilai efektivitas pengalihan kewenangan tersebut dalam konteks tata kelola pelabuhan daerah.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

C.1 Kewenangan Pengelolaan Pelabuhan Pasca Desentralisasi Status Kepemilikan

Pengalihan kewenangan pengelolaan pelabuhan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah merupakan konsekuensi logis dari pelaksanaan asas desentralisasi sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam sistem pembagian urusan pemerintahan, pelabuhan pengumpan regional ditetapkan sebagai urusan konkuren yang menjadi kewenangan pemerintah provinsi.⁹ Artinya, pemerintah pusat memberikan sebagian kewenangan kepada pemerintah daerah untuk mengelola aset, sumber daya, dan pelayanan publik tertentu, termasuk pelabuhan. Namun pelaksanaan norma ini tidak cukup dengan penetapan peraturan perundang-undangan, melainkan menuntut kesiapan kelembagaan dan administratif di tingkat daerah. Ketika asas desentralisasi hanya diimplementasikan secara legalistik tanpa memperhitungkan kapasitas lokal, maka terjadi paradoks antara pengakuan formal kewenangan dengan kelemahan substantif dalam pelaksanaan.¹⁰ Kondisi inilah yang tampak dalam pengelolaan Pelabuhan Dawi-Dawi, di mana secara hukum pengelolaan

⁹ Puriningsih, F. S. (2016). Peningkatan Peran Partisipasi Swasta dan Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Pelabuhan Tanjung Batu di Propinsi Bangka Belitung. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 18(2).

¹⁰ Priyambodo, P. (2017). Operasionalisasi Pelabuhan Pengumpul dan Pengumpan di Provinsi Jawa Timur. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 19(2), 99-114.

telah menjadi kewenangan provinsi, tetapi secara de facto masih dikuasai oleh Unit Penyelenggara Pelabuhan pusat.

Dalam pelaksanaan desentralisasi kewenangan pengelolaan pelabuhan pengumpan regional kepada pemerintah provinsi melalui UU Nomor 23 Tahun 2014, tantangan utama muncul dari rendahnya kapasitas kelembagaan daerah dan dualisme kebijakan antara hukum formal dan realitas pelakonannya.¹¹ Infrastruktur kelembagaan dan procedural yang belum matang menyebabkan banyak provinsi, termasuk Sulawesi Tenggara, belum dapat mengambil alih otoritas operasional secara penuh, meskipun serah terima administrasi (P3D) telah dilakukan secara legal². Akibatnya, otoritas teknis pelabuhan masih sering dikendalikan oleh UPP Kemenhub, menciptakan ketimpangan implementasi dan paradoks antara norma hukum dengan praktik lapangan.¹² Hal ini menegaskan perlunya penguatan kelembagaan lokal agar asas desentralisasi benar-benar efektif dalam realisasi pengelolaan pelabuhan pengumpan.

Selain permasalahan struktural, tumpang tindih kewenangan juga menjadi persoalan laten dalam pengelolaan pelabuhan pasca pengalihan. Pelabuhan sebagai urusan pemerintahan yang strategis melibatkan banyak fungsi lintas sektoral, mulai dari keselamatan pelayaran, kepabeanan, pengawasan, hingga penyediaan jasa logistik. Dalam sistem multilevel governance, pengelolaan seperti ini memerlukan kejelasan koordinasi antar lembaga lintas sektor dan antar tingkat pemerintahan. Namun pada kenyataannya, pemerintah pusat masih memegang kontrol kuat melalui institusi vertikal seperti Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP), sementara pemerintah provinsi belum diberikan ruang kelembagaan yang cukup untuk menjalankan fungsi manajerial. Padahal dalam prinsip subsidiaritas, urusan seperti pengelolaan pelabuhan pengumpan regional mestinya menjadi domain otoritas pemerintah provinsi, sepanjang kapasitas teknis dan administratif memungkinkan. Ketidakharmonisan ini menciptakan ketegangan horizontal dan vertikal dalam tata kelola pelabuhan.¹³

Ketidaksinkronan regulasi juga memperparah lemahnya implementasi kewenangan pemerintah daerah dalam pengelolaan pelabuhan. Di satu sisi, UU Pemerintahan Daerah memberikan mandat pengelolaan kepada provinsi, namun di sisi

¹¹ Lathifah, H., Frinaldi, A., Magriasti, L., & Naldi, H. (2024). Transformasi Kebijakan Desentralisasi Di Indonesia Dan Implikasinya Terhadap Stabilitas Pemerintahan Daerah Di Era Globalisasi. *Professional: Jurnal Komunikasi Dan Administrasi Publik*, 11(2), 577-584.

¹² Sakdiyah, H. (2025). Efektivitas Otonomi Daerah dalam Mewujudkan Tujuan Negara: Tinjauan Kritis Desentralisasi di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Sosial Indonesia*, 3(1), 1-11. <https://doi.org/10.62238/jupsi.v3i1.191>

¹³ Hado, Ilham, V. A. ., Aldinoman, & Satyadharma, M. (2024). Mekanisme Collaborative Governance dalam Pengelolaan Pelabuhan Nambo Kabupaten Buton (Tinjauan Deskriptif). *Arus Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 4(3), 1401–1409. <https://doi.org/10.57250/ajsh.v4i3.683>

lain, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran masih menempatkan pemerintah pusat sebagai aktor dominan dalam perizinan dan pengawasan pelabuhan. Bahkan dalam praktik, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 50 Tahun 2021 masih menyandarkan fungsi utama penyelenggaraan pelabuhan pada unit kerja vertikal kementerian.¹⁴ Ketidakseragaman arah kebijakan ini tidak hanya menimbulkan disharmonisasi norma, tetapi juga menciptakan kebingungan dalam pelaksanaannya. Pemerintah provinsi kerap mengalami dilema: di satu sisi memiliki dasar hukum untuk mengelola, tetapi di sisi lain tidak memiliki perangkat operasional dan otorisasi penuh untuk melaksanakan fungsi tersebut. Akibatnya, proses transisi pengelolaan bersifat semu dan berpotensi menciptakan dualisme otoritas yang kontraproduktif.

Implikasi dari ketidaktegasan kewenangan ini tidak hanya berdampak pada efisiensi administrasi, tetapi juga pada kualitas pelayanan publik. Pelabuhan Dawi-Dawi yang seharusnya dikelola secara optimal oleh pemerintah daerah justru berada dalam posisi stagnan karena tidak ada kepastian otoritas. Ketidakjelasan siapa yang berhak membuat kebijakan tarif, menentukan pengembangan infrastruktur, atau menjalin kerja sama dengan pihak swasta menyebabkan pelabuhan tidak berkembang sesuai potensinya. Padahal dalam kerangka desentralisasi fiskal, pelabuhan semestinya menjadi sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD) yang strategis.¹⁵ Tanpa otoritas manajerial yang kuat, potensi PAD dari sektor kepelabuhanan tidak dapat dimaksimalkan. Lebih jauh lagi, kekacauan kewenangan ini berisiko menimbulkan konflik yurisdiksi antar lembaga yang pada akhirnya melemahkan kepercayaan publik terhadap tata kelola pemerintahan daerah yang seharusnya semakin kuat pasca reformasi desentralisasi.

Ketidaksiapan administratif pemerintah daerah juga tampak dari absennya perangkat teknis pengelolaan pelabuhan pasca pengalihan. Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara yang secara yuridis menjadi leading sector belum memiliki struktur organisasi dan unit teknis pelabuhan yang memadai. Padahal pengelolaan pelabuhan memerlukan kompetensi teknis di bidang keselamatan pelayaran, administrasi kepelabuhanan, logistik, dan sistem informasi pelabuhan. Ketiadaan perangkat ini menimbulkan ketergantungan pada pemerintah pusat, sehingga pemerintah daerah hanya

¹⁴ Sitompul, P. H., Nasution, M., Harianto, D., & Mubarak, R. (2020). Perlindungan hukum tentang pengembangan pelabuhan di daerah sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran kaitannya dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. *ARBITER: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, 2(2), 132–147. <https://doi.org/10.31289/arbiterv2i2.129>

¹⁵ Fredy Patantan, dkk. (2025). Analisis Implementasi Kebijakan Pembagian Kewenangan Pemerintah Provinsi dan Kabupaten/Kota dalam Pengelolaan Pelabuhan: Studi Kasus Pelabuhan Tengkyu I, Kota Tarakan. *Ganaya Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*. 8(2):270-282, <https://doi.org/10.37329/ganaya.v8i2.4109>

menjadi penerima kewenangan tanpa kapasitas aktual. Hal ini bertentangan dengan prinsip *effective decentralization*, yang mensyaratkan transfer kewenangan harus diikuti dengan transfer kapasitas. Jika desentralisasi hanya dipahami sebagai pendelegasian tanggung jawab tanpa penguatan kemampuan kelembagaan, maka yang terjadi bukan pemberdayaan, melainkan beban administratif yang tidak produktif bagi daerah.¹⁶

Di sisi lain, resistensi birokrasi juga menjadi faktor penghambat pengalihan kewenangan yang ideal. Aparatur sipil negara yang sebelumnya berada di bawah kementerian pusat kerap menolak proses pengalihan karena khawatir akan menurunnya status struktural, tunjangan kinerja, dan jenjang karier jika mereka harus masuk ke struktur pemerintah daerah. Resistensi ini berdampak pada minimnya personel teknis yang dapat langsung dikelola oleh provinsi, padahal dalam skema P3D unsur personel merupakan aspek vital agar pengalihan tidak hanya bersifat simbolik. Dalam perspektif hukum administrasi negara, resistensi tersebut merupakan indikator bahwa proses reformasi kelembagaan belum disertai kebijakan transisi yang menjamin keadilan administratif bagi ASN.¹⁷ Maka, perlu ada regulasi dan insentif yang menjamin hak-hak aparatur selama proses pengalihan, agar pelaksanaan desentralisasi kelembagaan tidak mengalami kemandekan karena ketidaktertarikan birokrat untuk berpindah struktur.

Selain persoalan struktural, pengelolaan pelabuhan oleh pemerintah daerah juga terhambat oleh belum adanya standar operasional prosedur (SOP) teknis yang disusun berdasarkan kewenangan baru tersebut. SOP yang digunakan selama ini masih berbasis sistem kementerian, sehingga tidak kompatibel dengan realitas administratif pemerintah provinsi. Akibatnya, berbagai fungsi seperti perizinan, pelayanan kapal, penanganan bongkar muat, dan pengelolaan retribusi tidak berjalan secara optimal karena tidak memiliki landasan teknis yang dapat dijadikan acuan. Dalam konteks *rule of law*, pengelolaan yang tidak disertai SOP menimbulkan risiko penyalahgunaan wewenang (*abuse of power*), tindakan sewenang-wenang, atau bahkan kekosongan pelayanan.¹⁸ Oleh karena itu, sangat penting bagi pemerintah daerah menyusun SOP baru yang kontekstual dengan kewenangan yang telah dialihkan, agar pengelolaan pelabuhan dapat berjalan dalam koridor hukum dan memenuhi prinsip transparansi, akuntabilitas, serta kepastian hukum.

¹⁶ Zaenuddin, M., Kumorotomo, W., & Erlangga, I. (2024). Institutional Failures in Decentralization: Insight from Batam, Indonesia. *JKAP (Jurnal Kebijakan dan Administrasi Publik)*, 28(1), 78-90.

¹⁷ Arifin, F. (2024). Analisis terhadap kebijakan pemerintah dalam mengatur urusan pemerintahan daerah: resistensi birokrasi dan persoalan transisi ASN. *Jurnal Progresif Hukum*, 18(2), 150-170. <https://doi.org/10.33019/progresif.v18i2.5541>

¹⁸ Sitompul, P. H., Nasution, M., & Harianto, D. (2020). Perlindungan hukum tentang pengembangan pelabuhan di daerah sesuai UU Pelayaran dan UU Pemerintahan Daerah. *Arbiter: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, 2(2), 132-147. <https://doi.org/10.31289/arbiter.v2i2.129>

Tidak hanya itu, relasi antarlembaga di tingkat daerah juga belum terbentuk secara sinergis dalam pengelolaan pelabuhan. Fungsi pengawasan maritim, bea cukai, karantina, hingga kepolisian perairan masih berjalan dengan pola koordinasi vertikal yang kuat ke kementerian masing-masing, tanpa integrasi yang memadai dengan pemerintah provinsi. Padahal dalam praktik pelabuhan, sinergi antarunit menjadi kunci efektivitas pelayanan publik dan pengawasan. Ketiadaan forum koordinasi antarlembaga di daerah menciptakan fragmentasi kewenangan dan keterputusan antar sektor. Dalam perspektif *multi-level governance*, desentralisasi pengelolaan pelabuhan mestinya diikuti dengan pembentukan forum koordinasi sektoral berbasis lokal.¹⁹ Tanpa itu, pemerintah daerah akan selalu berhadapan dengan institusi vertikal yang lebih kuat secara sumber daya dan kewenangan, sehingga otoritas pengelolaan pelabuhan tetap bersifat subordinatif meskipun secara normatif telah dialihkan.

Berdasarkan seluruh uraian di atas, dapat disimpulkan bahwa pengalihan kewenangan pengelolaan Pelabuhan Dawi-Dawi belum dapat dijalankan secara efektif dan utuh. Kewenangan yang secara yuridis telah dialihkan kepada pemerintah provinsi belum didukung oleh kesiapan kelembagaan, regulasi teknis, dan koordinasi lintas sektor yang memadai. Kesenjangan antara norma dan praktik ini menegaskan bahwa desentralisasi pengelolaan pelabuhan belum menyentuh level substantif, melainkan masih berada dalam tataran simbolik. Kelemahan ini perlu dijawab dengan perbaikan desain kelembagaan, sinkronisasi peraturan perundang-undangan, peningkatan kapasitas aparatur daerah, serta pembentukan forum koordinasi sektoral di tingkat lokal. Tanpa itu, pengalihan kewenangan hanya akan menjadi formalitas hukum tanpa makna praktis, yang pada akhirnya berisiko mengganggu pelayanan publik dan pengembangan potensi ekonomi kelautan di daerah.

C.2 Implikasi Hukum Pengalihan Status Kepemilikan Aset Pelabuhan Dawi-Dawi

Implikasi hukum dari pengalihan kewenangan pengelolaan Pelabuhan Dawi-Dawi dapat dilihat dari dua aspek utama, kepastian hukum atas status kepemilikan aset, dan legalitas dalam pelaksanaan fungsi-fungsi pengelolaan. Berdasarkan prinsip hukum administrasi negara, setiap pelaksanaan kewenangan oleh instansi pemerintah harus didasarkan pada norma hukum yang jelas, otoritas yang sah, dan mekanisme yang tertib. Dalam kasus Pelabuhan Dawi-Dawi, status hukum aset pelabuhan belum sepenuhnya berpindah dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah, karena tidak adanya dokumen

¹⁹ Fredy Patantan, dkk. (2025). Analisis Implementasi Kebijakan Pembagian Kewenangan Pemerintah Provinsi dan Kabupaten/Kota dalam Pengelolaan Pelabuhan: Studi Kasus Pelabuhan Tengkyu I, Kota Tarakan. *Ganaya Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*. 8(2):270-282, <https://doi.org/10.37329/ganaya.v8i2.4109>

formal berupa berita acara serah terima (BAST) aset dan dokumen pelengkap lain sebagaimana dipersyaratkan dalam mekanisme P3D. Akibatnya, pemerintah provinsi mengalami kekosongan legitimasi hukum dalam hal penguasaan aset, pengambilan kebijakan tarif, serta pelaksanaan kerja sama dengan pihak ketiga. Tanpa legalitas yang kuat, seluruh tindakan administratif daerah berisiko dikualifikasikan sebagai *onrechtmatige overbeidsdaad* atau perbuatan melawan hukum oleh pemerintah.²⁰

Ketidakpastian hukum atas status kepemilikan aset pelabuhan juga berdampak pada perlindungan hukum terhadap pelaku usaha dan masyarakat pengguna jasa pelabuhan. Dalam sistem pelayanan publik berbasis hukum, masyarakat memiliki hak untuk memperoleh pelayanan yang sah, dapat dipertanggungjawabkan, dan tidak sewenang-wenang. Namun dalam konteks Dawi-Dawi, posisi hukum pemerintah provinsi sebagai pengelola belum diakui secara formal, sementara pemerintah pusat melalui UPP masih menjalankan fungsi-fungsi teknis secara *de facto*. Kondisi ini menciptakan tumpang tindih yurisdiksi yang membingungkan masyarakat, terutama terkait kepastian tarif, izin bongkar muat, serta mekanisme pengawasan. Ketidaktegasan ini tidak hanya menurunkan kualitas pelayanan publik, tetapi juga melanggar prinsip *legal certainty* yang merupakan pilar utama dalam negara hukum. Tanpa jaminan hukum yang jelas, masyarakat rentan menjadi korban kebijakan yang inkonsisten dan otoritas yang ambigu.²¹

Implikasi lainnya muncul pada aspek kerjasama investasi dan pengembangan pelabuhan. Dalam banyak skema pembangunan infrastruktur, pelabuhan menjadi objek strategis dalam model kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU). Namun untuk dapat melakukan KPBU atau bentuk kemitraan lainnya, pemerintah daerah harus memiliki legalitas kepemilikan atau minimal hak pengelolaan atas aset tersebut. Dalam konteks Dawi-Dawi, karena belum ada dokumen formal yang membuktikan peralihan kepemilikan, maka pemerintah provinsi tidak memiliki dasar hukum yang sah untuk melakukan kontrak investasi atau perjanjian pembangunan dengan pihak swasta. Hal ini menyebabkan stagnasi pengembangan pelabuhan dari segi fasilitas, infrastruktur, dan teknologi. Padahal dalam logika desentralisasi fiskal, pelabuhan semestinya menjadi titik pertumbuhan ekonomi yang

²⁰ Geraldi Fauzi, M. A., & Erliyana, A. (2023). Kompetensi mengadili Peradilan Tata Usaha Negara terhadap gugatan perbuatan melanggar hukum oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan (*Onrechtmatige Overbeidsdaad*). *UNES Law Review*, 6(2), 4357–4371. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i2.1273>

²¹ Dalla, A. Y., & Hutabarat, F. N. (2018). Tumpang Tindih Kewenangan Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus Batam. *Matra Pembaruan: Jurnal Inovasi Kebijakan*, 2(2), 139-148. <https://doi.org/10.21787/mp.2.2.2018.139-148>

didorong oleh inovasi dan kolaborasi antar aktor. Ketiadaan dasar hukum justru menjadi penghambat utama proses akselerasi pembangunan pelabuhan secara berkelanjutan.²²

Lebih jauh lagi, ketidakjelasan status kewenangan juga menimbulkan risiko pertanggungjawaban hukum bagi pejabat pemerintah daerah. Dalam sistem hukum administrasi, pejabat hanya boleh mengambil tindakan atas dasar kewenangan yang jelas, tertulis, dan tidak multitafsir. Bila seorang pejabat daerah mengambil keputusan terkait pelabuhan yang secara hukum belum menjadi kewenangannya, maka tindakan tersebut dapat dikategorikan sebagai *ultra vires act*, yakni tindakan yang berada di luar batas kewenangannya. Risiko ini sangat mungkin terjadi ketika misalnya pejabat menetapkan tarif jasa pelabuhan, melakukan pelepasan aset, atau menandatangani kerja sama bisnis, padahal status aset belum resmi diserahkan. Dalam kondisi seperti itu, pejabat yang bertindak berisiko digugat melalui mekanisme peradilan tata usaha negara (PTUN), dan bahkan berpotensi terjerat tanggung jawab pidana administratif jika terdapat unsur penyalahgunaan wewenang.²³

Dalam jangka panjang, ketidakpastian hukum ini akan berdampak pada efektivitas tata kelola pelabuhan dan kepercayaan publik terhadap kapasitas pemerintah daerah. Pelabuhan yang tidak memiliki kepastian status kelembagaan akan sulit dikelola secara profesional dan modern. Masyarakat, pelaku usaha, serta pihak swasta cenderung enggan berinteraksi dengan institusi yang statusnya belum sah. Ini bukan hanya berdampak pada minimnya investasi, tetapi juga mengakibatkan hilangnya potensi pendapatan asli daerah (PAD) yang semestinya dapat ditarik dari aktivitas kepelabuhanan. Tanpa basis hukum yang kuat, tidak mungkin pemerintah daerah dapat menyusun rencana jangka panjang, menetapkan target pelayanan, atau menyesuaikan pelabuhan dengan kebijakan nasional seperti Tol Laut. Oleh karena itu, kejelasan status hukum menjadi syarat mutlak bagi efektivitas manajemen pelabuhan yang otonom, transparan, dan akuntabel.

Di tengah berbagai kekosongan hukum tersebut, keberadaan norma turunan yang lebih teknis seperti Peraturan Menteri Perhubungan belum cukup menjawab kebutuhan akan kepastian tata kelola pelabuhan pasca-pengalihan. Kebijakan sektoral seringkali masih menempatkan pelabuhan sebagai domain eksklusif pemerintah pusat, tanpa memuat prosedur pelimpahan yang rinci dan adaptif terhadap kapasitas daerah. Padahal dalam

²² Indra, M., & Fauzan, F. (2023). The Importance of Structuring Relationships Between Local Governments and Business Entities in The Perspective of State Administrative Law in Batam City, Riau Islands. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*, 11(1), 126-139. <https://doi.org/10.29303/ius.v11i1.1146>

²³ Pratiwi, S. A., Arfah, W. L., & Sianturi, S. (2024). Analysis of the relationship between the concept of *onrechtmatige overheidsdaad* and maladministration practices in public services in Indonesia. *Veteran Law Review*, 7(1), 1-8. <https://doi.org/10.35586/velrev.v7i1.5745>

prinsip *legal empowerment*, daerah memerlukan perlindungan dan penguatan hukum agar dapat menjalankan fungsinya secara otonom. Ketika norma sektoral dan norma desentralisasi tidak saling menguatkan, yang terjadi adalah fragmentasi hukum, di mana kewenangan menjadi tidak operasional karena terjebak dalam pertentangan regulasi.²⁴ Kondisi ini menggambarkan kegagalan harmonisasi antara norma vertikal dan horizontal dalam sistem hukum Indonesia. Akibatnya, pelabuhan yang seharusnya menjadi ruang inovasi daerah, justru terpenjara oleh norma yang tidak fungsional dan birokrasi yang sentralistik.

Dalam perspektif pembangunan daerah, stagnasi pengelolaan pelabuhan akibat ketidakpastian hukum ini turut menimbulkan ketimpangan wilayah. Pelabuhan sebagai simpul logistik mestinya menjadi pendorong konektivitas, distribusi barang, dan aksesibilitas wilayah pesisir. Ketika pengelolaannya tidak optimal, maka daerah akan terus tertinggal secara infrastruktur dan logistik, yang berimbas pada rendahnya daya saing regional. Ketimpangan ini bertentangan dengan semangat Pasal 18A UUD 1945 yang menghendaki hubungan yang adil antara pusat dan daerah, termasuk dalam aspek fiskal, pelayanan publik, dan pengelolaan sumber daya. Ketika pengalihan pelabuhan tidak disertai dengan regulasi yang kuat dan implementatif, maka janji konstitusional untuk pemerataan pembangunan menjadi sulit tercapai.²⁵ Oleh karena itu, penguatan kerangka hukum pengelolaan pelabuhan di daerah bukan hanya kebutuhan administratif, tetapi juga kewajiban konstitusional dalam rangka menjamin keseimbangan pembangunan antarwilayah.

Selain berdampak pada institusi dan masyarakat, ketidakpastian hukum juga berdampak pada efektivitas kebijakan nasional yang bertumpu pada sinergi pusat-daerah, seperti Tol Laut dan pembangunan kawasan industri maritim. Dalam visi pembangunan nasional, pelabuhan daerah memainkan peran kunci sebagai penghubung antarkawasan dan simpul distribusi logistik. Namun ketika pelabuhan tidak dapat dikelola secara efektif karena status hukumnya tidak jelas, maka eksekusi kebijakan nasional pun menjadi tersendat. Ini menunjukkan bahwa keberhasilan kebijakan nasional tidak hanya bergantung pada perencanaan pusat, tetapi juga pada kekuatan hukum dan kelembagaan daerah. Oleh karena itu, diperlukan intervensi kebijakan dari pusat berupa peraturan teknis yang

²⁴ Putri, I. A. L., & Abdi, N. S. (2021). Kebijakan sinkronisasi dan harmonisasi regulasi melalui pembentukan kementerian legislasi pemerintah di Indonesia. *Abmad Dablan Legal Perspective*, 1(1). 36-46. <https://doi.org/10.12928/adlp.v1i1.3573>

²⁵ Suwanan, A. F., & Sulistiani, E. H. (2019). Fiscal decentralization and regional disparities in Indonesia: A dynamic panel data evidence. *Journal of Indonesian Economy and Business*, 24(3), 328-336. <https://doi.org/10.22146/jieb.6310>

eksplisit, prosedur P3D yang terstandarisasi, dan supervisi kelembagaan yang bersifat fasilitatif, bukan dominatif. Tanpa itu, pelabuhan akan tetap berada dalam ruang abu-abu kewenangan, di mana hukum menjadi tidak bekerja sebagaimana mestinya.

Dari sudut pandang akademik, kasus Pelabuhan Dawi-Dawi merefleksikan salah satu gejala dari *asymmetric decentralization failure*, yaitu ketika daerah diberikan kewenangan secara normatif, tetapi tidak didukung dengan instrumen pelaksanaannya. Model seperti ini menciptakan kondisi *phantom decentralization*, di mana kewenangan hanya ada di atas kertas, sementara pelaksanaannya tetap bersifat sentralistik. Dalam konteks hukum tata negara, ini menunjukkan kegagalan dalam menjalankan prinsip checks and balances secara horizontal antar level pemerintahan. Padahal idealnya, desentralisasi bukan hanya pemindahan urusan, tetapi juga reposisi kekuasaan dan otoritas hukum yang sah dan efektif.²⁶ Oleh karena itu, perlu dilakukan rekonstruksi kerangka desentralisasi sektoral agar norma-norma sektoral tunduk pada prinsip umum otonomi daerah, bukan sebaliknya. Hanya dengan itu, pelabuhan daerah dapat benar-benar menjadi instrumen kemandirian daerah dalam kerangka negara kesatuan yang dinamis.

Berdasarkan keseluruhan analisis, dapat disimpulkan bahwa implikasi hukum dari pengalihan kewenangan pengelolaan pelabuhan Dawi-Dawi sangat kompleks dan multidimensi. Ketidakjelasan status aset, kelemahan regulasi teknis, resistensi kelembagaan, serta tidak sinkronnya norma pusat-daerah telah menciptakan kekosongan hukum yang melemahkan tata kelola pelabuhan di tingkat provinsi. Kondisi ini bukan hanya menghambat pengembangan infrastruktur pelabuhan, tetapi juga menimbulkan risiko hukum bagi pejabat, kerugian bagi masyarakat, dan ketertinggalan pembangunan daerah. Oleh karena itu, diperlukan reformulasi kebijakan pengalihan kewenangan berbasis prinsip legalitas, efektivitas, dan keadilan administratif. Harmonisasi regulasi, penguatan kapasitas institusional daerah, serta supervisi koordinatif dari pusat menjadi kunci agar pelabuhan yang telah dialihkan tidak menjadi objek sengketa kewenangan, tetapi justru menjadi simbol keberhasilan otonomi daerah dalam sistem hukum tata negara Indonesia.

²⁶ Muluk, M. R. K. (2021). Systematic literature review on asymmetric decentralization. *BISNIS & BIROKRASI: Jurnal Ilmu Administrasi Dan Organisasi*, 28(2), 96-106. <https://doi.org/10.20476/jbb.v28i2.1036>

D. KESIMPULAN

Pengalihan kewenangan pengelolaan Pelabuhan Dawi-Dawi dari pemerintah pusat ke pemerintah provinsi secara normatif telah diatur melalui Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, namun implementasinya tidak berjalan secara efektif. Terdapat ketimpangan antara legitimasi hukum dengan kesiapan kelembagaan, serta tumpang tindih antara norma sektoral dan norma otonomi daerah. Ketiadaan dokumen formal pengalihan aset, lambatnya proses P3D, resistensi birokrasi, dan ketidakjelasan otoritas pengelolaan telah menciptakan dualisme kekuasaan antara pemerintah pusat dan daerah. Implikasinya, selain menghambat pengelolaan dan pengembangan pelabuhan, juga menimbulkan kekosongan hukum yang berisiko bagi keabsahan tindakan administrasi pemerintah daerah. Kondisi ini memperlihatkan bahwa desentralisasi yang tidak diiringi dengan kerangka hukum yang harmonis dan kapasitas daerah yang memadai akan berujung pada disfungsi tata kelola serta pelemahan tujuan desentralisasi itu sendiri.

E. DAFTAR PUSTAKA

- Adithya, M. R., & Santoso, A. B. (2024). Status Hak Pengelolaan Dalam Hukum Tanah Nasional Dalam Kaitannya Dengan Kepemilikan Barang Milik Negara. *Future Academia : The Journal of Multidisciplinary Research on Scientific and Advanced*, 2(4), 793–802. <https://doi.org/10.61579/future.v2i4.260>.
- Anggriawan, T., Susilo, S., & Prasetyia, F. (2025). Does Indonesian Fiscal Decentralization Lead to Local-Central Fiscal Dependency?. *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik*, 11(1), 117-125. <https://doi.org/10.21776/ub.jiap.2025.011.01.11>
- Apriani, D. D., Fadrijin W. P., Bambang S., & Surnata. (2021). Disharmoni politik hukum pengelolaan pelabuhan dalam peraturan perundang-undangan pelayaran. *Jurnal Indonesia Sosial Sains*, 2(10), 1682–1690. <https://doi.org/10.59141/jiss.v2i10.449>
- Arifin, F. (2024). Analisis terhadap kebijakan pemerintah dalam mengatur urusan pemerintahan daerah: resistensi birokrasi dan persoalan transisi ASN. *Jurnal Progresif Hukum*, 18(2), 150–170. <https://doi.org/10.33019/progresif.v18i2.5541>
- Dalla, A. Y., & Hutabarat, F. N. (2018). Tumpang Tindih Kewenangan Pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus Batam. *Matra Pembaruan: Jurnal Inovasi Kebijakan*, 2(2), 139-148. <https://doi.org/10.21787/mp.2.2.2018.139-148>

- Dharmawati, T & Muhandiana W.O., (2024). The Role of Fiscal Decentralization in Enhancing Regional Financial Independence in Indonesia. *Journal of International Multidisciplinary Research*, 2(12):241-252. <https://doi.org/10.62504/jimr1107>
- Fredy Patantan, dkk. (2025). Analisis Implementasi Kebijakan Pembagian Kewenangan Pemerintah Provinsi dan Kabupaten/Kota dalam Pengelolaan Pelabuhan: Studi Kasus Pelabuhan Tengkyu I, Kota Tarakan. *Ganaya Jurnal Ilmu Sosial dan Humaniora*. 8(2):270-282, <https://doi.org/10.37329/ganaya.v8i2.4109>
- Geraldi Fauzi, M. A., & Erliyana, A. (2023). Kompetensi mengadili Peradilan Tata Usaha Negara terhadap gugatan perbuatan melanggar hukum oleh badan dan/atau pejabat pemerintahan (Onrechtmatige Overheidsdaad). *UNES Law Review*, 6(2), 4357–4371. <https://doi.org/10.31933/unesrev.v6i2.1273>
- Hado, Ilham, V. A. ., Aldinoman, & Satyadharma, M. (2024). Mekanisme Collaborative Governance dalam Pengelolaan Pelabuhan Nambo Kabupaten Buton (Tinjauan Deskriptif). *Arus Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 4(3), 1401–1409. <https://doi.org/10.57250/ajsh.v4i3.683>
- Hudjolly. (2023). Tinjauan Pelaksanaan Pengalihan Personil, Pembiayaan Sarana dan Prasarana, dan Dokumen (P3D) berdasarkan Undang-Undang No. 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah: Studi Kasus Pengambilalihan Aset Blok J Pemkot Tegal oleh Provinsi Jawa Tengah. *Jurnal Hukum dan HAM Wara Sains*, 2(7), 577–598. <https://doi.org/10.58812/jhhws.v2i07.559>
- Indra, M., & Fauzan, F. (2023). The Importance of Structuring Relationships Between Local Governments and Business Entities in The Perspective of State Administrative Law in Batam City, Riau Islands. *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan*, 11(1), 126-139. <https://doi.org/10.29303/ius.v11i1.1146>
- Lathifah, H., Frinaldi, A., Magriasti, L., & Naldi, H. (2024). Transformasi Kebijakan Desentralisasi Di Indonesia Dan Implikasinya Terhadap Stabilitas Pemerintahan Daerah Di Era Globalisasi. *Professional: Jurnal Komunikasi Dan Administrasi Publik*, 11(2), 577-584.
- Muluk, M. R. K. (2021). Systematic literature review on asymmetric decentralization. *BISNIS & BIROKRASI: Jurnal Ilmu Administrasi Dan Organisasi*, 28(2), 96-106. <https://doi.org/10.20476/jbb.v28i2.1036>
- Mustajib & Aditya Perdana. (2022). Konflik Kepentingan Pemerintah Provinsi Kalimantan Utara dan Kota Tarakan Pasca Pemekaran Daerah: Studi Tentang Konflik Aset Pelabuhan Tengkyu I dan Tengkyu II. *Vox Populi*, 5(1). <https://doi.org/10.24252/vp.v5i1.29289>
- Pratiwi, S. A., Arfah, W. L., & Sianturi, S. (2024). Analysis of the relationship between the concept of onrechtmatige overheidsdaad and maladministration practices in public services in Indonesia. *Veteran Law Review*, 7(1), 1–8. <https://doi.org/10.35586/velrev.v7i1.5745>

- Priyambodo, P. (2017). Operasionalisasi Pelabuhan Pengumpul dan Pengumpan di Provinsi Jawa Timur. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 19(2), 99-114.
- Puriningsih, F. S. (2016). Peningkatan Peran Partisipasi Swasta dan Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Pelabuhan Tanjung Batu di Propinsi Bangka Belitung. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 18(2).
- Putri, I. A. L., & Abdi, N. S. (2021). Kebijakan sinkronisasi dan harmonisasi regulasi melalui pembentukan kementerian legislasi pemerintah di Indonesia. *Ahmad Dablan Legal Perspective*, 1(1). 36-46. <https://doi.org/10.12928/adlp.v1i1.3573>
- Sakdiyah, H. (2025). Efektivitas Otonomi Daerah dalam Mewujudkan Tujuan Negara: Tinjauan Kritis Desentralisasi di Indonesia. *Jurnal Pendidikan Sosial Indonesia*, 3(1), 1-11. <https://doi.org/10.62238/jupsi.v3i1.191>
- Sitompul, P. H., Nasution, M., & Harianto, D. (2020). Perlindungan hukum tentang pengembangan pelabuhan di daerah sesuai UU Pelayaran dan UU Pemerintahan Daerah. *Arbiter: Jurnal Ilmiah Magister Hukum*, 2(2), 132–147. <https://doi.org/10.31289/arbiter.v2i2.129>
- Suwanan, A. F., & Sulistiani, E. H. (2019). Fiscal decentralization and regional disparities in Indonesia: A dynamic panel data evidence. *Journal of Indonesian Economy and Business*, 24(3), 328-336. <https://doi.org/10.22146/jieb.6310>
- Syabri, I., & Widyanarko, P. A. (2017). Economic Contribution of Regional Feeder Ports to The Local Economy In Indonesia. *TEKNIK*, 38(1), 6-12. <https://doi.org/10.14710/teknik.v38i1.15408>
- Zaenuddin, M., Kumorotomo, W., & Erlangga, I. (2024). Institutional Failures in Decentralization: Insight from Batam, Indonesia. *JKAP (Jurnal Kebijakan dan Administrasi Publik)*, 28(1), 78-90.