

RESOLUSI KONFLIK PEMBANGUNAN PELABUHAN INTERNASIONAL DI KABUPATEN SUBANG PROVINSI JAWA BARAT TAHUN 2017 – 2019

CONFLICT RESOLUTION OF THE INTERNATIONAL PORT DEVELOPMENT IN SUBANG REGENCY, WEST JAVA PROVINCE 2017 – 2019

Sunu Tri Yuana¹, Bambang Wahyudi², Puguh Santoso³

UNIVERSITAS PERTAHANAN
(sunutriyuana@idu.ac.id)

Abstrak – Penelitian ini dilatarbelakangi munculnya konflik pada pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban. Adapun tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis Resolusi Konflik Pembangunan Pelabuhan Internasional di Desa Patimban Kecamatan Pusakanagara Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat. Diperlukan analisis lebih mendalam, mengapa konflik timbul ke permukaan, meskipun diketahui bahwa sebelum pelaksanaan pembangunan dan munculnya konflik, pemerintah telah mengkaji, merencanakan program-program dan melakukan sosialisasi kepada penduduk desa Patimban dimana lokasi proyek pembangunan pelabuhan Internasional Patimban dilaksanakan. Dalam penelitian ini digunakan pendekatan kualitatif. Teknik analisis deskriptif dengan metode pengolahan data dan wawancara mendalam kepada perwakilan masyarakat, tokoh masyarakat dan pejabat pemerintah daerah didukung dengan observasi serta studi pustaka. Landasan teori yang digunakan adalah teori Peran, teori Eskalasi Glase, teori Resolusi Konflik dan teori Manajemen Perubahan. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa dalam rekonsiliasi, peran tokoh masyarakat dan pemerintah dalam menangani konflik yang terjadi pada pembangunan pelabuhan Internasional Patimban belum optimal. Masalah lain yang ditemukan berupa keterlambatan turunnya anggaran untuk ganti rugi, kurangnya sinergitas antara instansi pemerintah pusat dan daerah dan lemahnya prediksi terhadap potensi konflik yang akan muncul. Situasi dan kondisi saat ini sudah membaik, tokoh masyarakat dan pemerintah bekerja bersama-sama berusaha menciptakan kondisi yang harmonis di masyarakat desa Patimban dan sekitarnya. Potensi terhadap munculnya konflik di masyarakat akan tetap ada, karena kawasan Pelabuhan Internasional Patimban di masa mendatang akan berkembang menjadi daerah kawasan Industri.

Kata Kunci: Manajemen Perubahan, Pembangunan Pelabuhan Internasional, Potensi Konflik, Resolusi Konflik, Transformasi Peran

Abstract – This study is constructed caused by the emergence of conflict in the construction of Patimban International Port. The aimed of this study is to analyze the Conflict Resolution of International Port Development in Patimban Village, Pusakagara District, Subang Regency, West Java Province 2017 – 2019. A further analysis is needed to know the cause of the conflict, whereas it is necessary to know that before the implementation of development, the government has reviewed, planned programs and conducted socialization to Patimban villagers where the Patimban International port development project location was carried out. This study using a qualitative approach. Descriptive analysis technique with data processing methods, intensive interviews with representatives community, community leaders and local government officials supported by observation and literature studies. The Role theory, Glase Escalation theory, Conflict Resolution theory and Alteration Management theory was the theories used in this study. The results of this study

¹ Program Studi Damai dan Resolusi Konflik, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

² Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

³ Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan

demonstrated that the role and reconciliation by community leaders and the government in dealing with conflicts that occur in the construction of Patimban International port is good but not optimal. There are several obstacles that hinder the optimization of the role and resolution of the conflict that has been taken, such as overdue compensation of decreasing budget, the lack of synergy between central and regional government agencies and the weak prediction of potential conflict. However the current situation and conditions have begun to improve, community leaders and the government are working together to try to create a harmonious condition in the Patimban village and surrounding communities. The potential for the emergence of conflict in the community will remain, because we know that the Patimban International Port Area in the future will develop into an industrial area.

Keywords: *Change Management, International Port Development, Conflicts Potential, Conflict Resolution, Role Transformation*

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan dengan jumlah pulau 17.500 pulau serta memiliki luas wilayah perairan 2/3 bagian dan 1/3 bagian adalah daratan, sehingga pantas untuk disebut sebagai negara maritim Dengan luas laut teritorial 0,8 juta km² dan perairan Zona Ekonomi Eksklusif 2,7 juta km² Indonesia memiliki potensi perikanan tangkap sebesar 6.52 juta ton ikan per tahun, namun tingkat pemanfaatan terlihat masih jauh dari potensi lestariannya.⁴ Sebagai Negara Maritim sebagian besar penduduk Indonesia yang tinggal di daerah pesisir pantai bermata pencaharian di sektor perikanan sebagai nelayan maupun sektor industri dan jasa kemaritiman lainnya Masyarakat nelayan tradisional Indonesia merupakan salah satu golongan masyarakat yang dianggap miskin. Berbagai studi juga

telah menunjukkan bahwa kondisi nelayan, khususnya nelayan perikanan skala kecil berada pada tingkat marjinal. Kemudian dari sisi kebijakan, kebijakan pemerintah dinilai belum cukup dapat mengangkat perekonomian para nelayan khususnya nelayan tradisional.

Presiden terpilih Joko Widodo sesaat setelah ditetapkan sebagai pemenang pemilu Presiden 2014 oleh Komisi Pemilihan Umum (KPU) menyampaikan pidato kemenangan di atas kapal Pinisi di Pelabuhan Sunda Kelapa. Hal ini sebagai ungkapan tekad yang memiliki alasan fundamental membangun identitas sebagai negara maritim, dimana ciri negara maritim antara lain memiliki kemampuan mengelola laut sebagai sumber

⁴ Perikanan, K. K. (2015). *Kelautan dan Perikanan Dalam angka Tahun 2015*. Jakarta: Pusat Data, Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan 2015.

kesejahteraan bangsa dan menjadi poros perdagangan dunia.⁵

Setelah beliau menang dalam pemilu dan menjabat sebagai Presiden, maka beliau mencetuskan lima pilar sebagai upaya mewujudkan visi dan misinya membuat bangsa Indonesia. Sebagai poros maritim dunia tersebut, Lima pilar tersebut adalah: Pertama, membangun kembali budaya maritim. Kedua, menjaga dan mengelola sumber daya laut dengan fokus kedaulatan pangan laut melalui industri perikanan dengan menempatkan nelayan sebagai tiang utama. Ketiga, Pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dengan membangun tol laut (Deep Sea Port, logistik, industri perkapalan dan pariwisata maritim). Keempat, mengembangkan diplomasi maritim. Dan yang Kelima, membangun kekuatan pertahanan maritim.

Provinsi Jawa Barat merupakan provinsi yang letaknya mengelilingi Provinsi DKI Jakarta yang merupakan pusat pemerintahan sekaligus pusat perekonomian negara Indonesia. Mata pencaharian masyarakat Provinsi Jawa Barat yang tinggal di pesisir dan pinggir pantai sama halnya dengan mata

pencaharian masyarakat provinsi lainnya yang memiliki wilayah perairan yaitu bermata pencaharian sebagai nelayan dan bidang – bidang lain yang berhubungan dengan kebaharian dan kemaritiman. Kabupaten Subang merupakan bagian dari Provinsi Jawa Barat yang memiliki sebagian wilayah pesisirnya di Pantai Utara Pulau Jawa. Berdasarkan letak geografisnya, Wilayah Kabupaten Subang terletak di bagian utara Propinsi Jawa Barat dengan batas koordinat yaitu antara 107° 31' - 107° 54' Bujur Timur dan 6° 11' - 6° 49' Lintang Selatan Adapun batas-batas wilayah secara geografis adalah sebagai berikut: sebelah Selatan: Kabupaten Bandung Barat, sebelah Barat: Kabupaten Purwakarta dan Karawang, sebelah Utara: Laut Jawa, sebelah Timur: Kabupaten Indramayu dan Sumedang. Luas Wilayah Kabupaten Subang adalah 2.051,76 km² atau sekitar 6,34 persen dari luas Propinsi Jawa Barat, sedangkan ketinggian topografinya antara 0 – 1500 m dpl. Bagian utara kabupaten Subang merupakan dataran rendah yang dibatasi oleh laut Jawa, sedang bagian barat daya berupa pegunungan, yakni lereng

⁵ Darmawan.(2014). “ Visi Presiden Terpilih “. <https://nasional.kompas.com/read/2014/08/18>

</10230051/visi.Maritim.Presiden.Terpilih?page=all>. Diakses pada tanggal 18 Juli 2019.

Gunung Ciremai (Subang dalam Angka, 2018).⁶

Pertumbuhan tenaga kerja yang kurang diimbangi dengan pertumbuhan lapangan kerja menyebabkan tingkat kesempatan kerja cenderung menurun. Tenaga kerja adalah modal bagi geraknya roda pembangunan. Jumlah dan komposisi tenaga kerja akan terus mengalami perubahan seiring dengan berlangsungnya pergeseran demografi penduduk. Pertumbuhan penduduk yang cukup tinggi berdampak terhadap masalah ketenagakerjaan. Berdasarkan data Sakernas, jumlah penduduk usia kerja (15 tahun keatas) di kabupaten Subang mencapai 1.191.759 orang. Tidak banyak penduduk kabupaten ini yang berprofesi sebagai nelayan dibandingkan penduduk kabupaten Indramayu yang bertetangga dengan kabupaten Subang yaitu berada di sebelah timur kabupaten Subang. Kabupaten Subang memiliki 5 kecamatan yang berada di sepanjang pantai Utara Jawa yaitu Kec. Sukasari, Kec. Pusanagara, Kec. Pusakajaya, Kec. Legonkulon dan Kec. Blanakan. Dari

tahun ke tahun produksi perikanan tangkap (laut) terus mengalami kenaikan. Sesuai data statistik Pada tahun 2017 produksi perikanan tangkap mencapai 24.538,12 ton sedangkan tahun 2016 sebesar 23.627,00 ton.⁷

Desa Patimban Secara administratif terletak di wilayah Kecamatan Pusanagara Kabupaten Subang. Sedangkan, secara geografis desa ini terletak dekat jalur transportasi darat pantai utara (jalur pantura). Desa Patimban ini juga berbatasan langsung dengan Laut Jawa, sehingga banyak penduduk Patimban berprofesi sebagai nelayan. Kedua hal ini tentunya sangat menguntungkan dan sangat potensial secara ekonomi karena desa ini dapat dijadikan jalur transit baik dari laut maupun dari darat. Karena letak desa yang berada di jalur pantura dan berbatasan langsung dengan laut Jawa serta akibat dari suhu daerah tropis yang rata-rata tinggi, mengakibatkan karakteristik penduduk di desa ini menjadi keras dan temperamental. Dari nada bicara pun, rata-rata penduduk

⁶ Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat. (2018). Retrieved from Pantai Pangandaran: <http://www.disparbud.jabarprov.go.id>. Diakses pada tanggal 18 agustus 2019

⁷ Subang, D. K. *Buku Statistik Kelautan dan Perikanan Kabupaten Subang tahun 2017*. Subang: Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Subang. Tahun 2017. hlm.37-38.

menggunakan intonasi yang tinggi ketika berbicara, selain karena kondisi alam yang panas serta angin laut yang kencang, suara bising dari kendaraan di jalur Pantura pun memaksa mereka untuk berbicara dengan nada yang tinggi dan volume suara yang keras. Apabila orang tidak memahami situasi tersebut maka dengan mudah akan tersinggung sehingga menyebabkan wilayah Patimban dan sekitarnya menjadi salah satu wilayah rawan konflik di Pantai Utara Jawa Barat.

Dengan keterbatasan daya tampung pelabuhan peti kemas Jakarta dan kepadatan lalu lintas transportasi darat dari Jakarta ke daerah-daerah lain di Jawa. Serta dihadapkan pada kebijakan pemerintahan presiden Jokowi terkait pengembangan infrastruktur dan konektivitas maritim dalam mewujudkan poros maritim dunia. Dirjen Perhubungan Laut dibawah Kementrian Perhubungan telah merencanakan dan melaksanakan pengembangan pelabuhan yang salah satunya adalah dengan membangun pelabuhan Internasional di pantai utara Jawa yang terletak di desa Patimban Kecamatan Pusakanagara, Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat.

Dalam wawancara pada awak media, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman, Luhut Binsar Panjaitan memastikan kelancaran pembangunan pelabuhan laut dalam (deep sea port) Patimban di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat. Beliau mengingatkan pelabuhan Subang telah jadi proyek strategis nasional. Bahkan pihak Jepang telah memberikan jaminan investasi sebesar Rp14,17 triliun. "Pelabuhan Patimban adalah proyek nasional, dan Ibu Imas (Bupati Subang) sudah memaparkan kepada saya tahap-tahap pembangunannya," kata Luhut. Sementara itu, Bupati Imas Aryumningsih memaparkan pelabuhan Subang akan mulai beroperasi pada 2019. Pada saat itu Imas yakin Kabupaten Subang sejajar dengan kota-kota besar lainnya di Indonesia. "Mudah-mudahan secepatnya, seperti yang dinyatakan Presiden, pada 2019 nanti pelabuhan akan mulai operasional, memberi manfaat," ujar Imas. Luhut tidak ingin proyek tersebut diganggu pihak siapapun "Jangan coba-coba ganggu Subang. Proses pembangunan yang terus berlangsung harus dijaga oleh

semua pihak," ujar Luhut di kantornya, Jakarta, Sabtu (9/12/2017).⁸

Berdasarkan survei awal peneliti di lapangan, proses pembangunan pelabuhan Internasional dimulai pada tahun 2018 dan rencana akan selesai pada tahun 2027 tersebut berdampak pada mata pencaharian masyarakat. Yang tinggal di wilayah pesisir yang rata-rata bermata pencaharian sebagai nelayan Wilayah/daerah pesisir pantai yang menjadi area pembangunan Pelabuhan Internasional tersebut dijaga oleh petugas keamanan dan dilarang untuk didekati. Apabila ada aktivitas penangkapan ikan atau aktivitas lainnya di area tersebut maka akan diusir oleh pengawas keamanan pelabuhan.

Diketahui bahwa jauh sebelum adanya rencana proyek pembangunan pelabuhan Internasional, daerah pesisir pantai Eretan merupakan lahan/area penangkapan ikan tradisional masyarakat nelayan desa Patimban dan beberapa desa pesisir pantai Eretan. Masyarakat menggantungkan hidupnya dari hasil tangkapan ikan maupun hasil

laut lainnya di area tersebut, apabila nelayan tradisional tersebut mencari ikan di daerah lain yang lebih jauh maka selain pengeluaran untuk bahan bakar semakin besar tidak menutup kemungkinan terjadinya gesekan dan konflik dengan nelayan yang wilayah penangkapan ikannya ditempati untuk menangkap ikan, sehingga terjadi perebutan/saling ingin memiliki wilayah penangkapan ikan.

Terganggunya aktivitas penangkapan ikan karena pengusiran dan tidak diizinkan menangkap ikan di area pembangunan pelabuhan Internasional yang dulunya adalah ladang sumber mata pencaharian bagi para nelayan, membuat nelayan tidak dapat memperoleh rezeki dari hasil menangkap ikan sehingga pendapatannya untuk menghidupi kebutuhan rumah tangga menjadi terganggu.⁹ Permasalahan sosial ini akhirnya menimbulkan demonstrasi-demonstrasi menuntut hak serta keadilan kepada pemerintah daerah yang apabila tidak diselesaikan dapat

⁸ Pratama, A. F., "Menko Luhut tidak ingin proyek pelabuhan Patimban diganggu". <https://www.tribunnews.com/bisnis/2017/12/09/menko-luhut-tidak-ingin-proyek-pelabuhan-patimban-diganggu>. Diakses pada 15 Agustus 2019.

⁹ Fahmi, Y.M., "Melaut Terganggu, Nelayan Surati Kemenhub Minta Kompensasi". <https://pasundanekspres.co/2018/11/melaut-terganggu-nelayan-surati-kemenhub-minta-kompensasi/>. Diakses pada 24 Agustus 2019.

menimbulkan konflik vertikal berkepanjangan di masyarakat.

Sebuah aksi dilakukan oleh sejumlah massa yang berdatangan berkumpul di jalan pintu masuk proyek pelabuhan Patimban, massa tersebut terdiri dari warga sampai nelayan Patimban. Saung pos ronda pun (dipindahkan) ikut beraksi menutupi dan memblokir jalan akses utama pintu masuk area proyek Pelabuhan Patimban. Aksi tersebut dilakukan bukan tanpa alasan, aksi itu dilakukan sebagai buntut kekecewaan akan aspirasi dan janji yang belum juga dipenuhi oleh pihak terkait. Menurut Salah satu tokoh masyarakat yang tidak mau disebutkan namanya kepada Jurnal Media Indonesia mengatakan bahwa, "Saya, masyarakat dan nelayan merasa tidak diperhatikan akan dampak dari pembangunan Pelabuhan Patimban Port, dimana para nelayan sudah tidak bisa mengambil ikan di area jangkauan perahu mereka, bahkan jaring mereka juga telah rusak akibat pembuangan limbah tanah lumpur sehingga mengalami kerugian materil dan mata pencaharian mereka".¹⁰

Pelibatan tokoh masyarakat dalam pendekatan kultural untuk menangani konflik bukan tanpa alasan yang kuat. Pertama, konflik pada umumnya tidak terjadi tanpa dukungan konteks interelasi sosial yang mengitarinya. Dalam konteks seperti itu, tokoh masyarakat umumnya merupakan aktor sosial yang menduduki posisi strategis di masyarakat yang dapat memobilisasi pihak-pihak yang berkonflik untuk bersama-sama menciptakan ruang damai sesuai dengan logika mereka sendiri atau bahkan menciptakan serta mengobarkan konflik.

Kedua, pendekatan keamanan dan kebijakan yang melibatkan aparat kepolisian untuk keamanan dan pemerintah pusat serta pemerintah daerah. Dalam penanganan konflik sejatinya diperlukan pendekatan keamanan dan kebijakan untuk menghentikan konflik agar tidak memakan korban jiwa dan kerugian material yang besar. Pendekatan penanganan konflik dengan keamanan dan kebijakan pemerintah hanya mampu menghentikan potensi konflik terutama ketika konflik tersebut berada dalam

¹⁰ Didi, P., "Demo Masyarakat dan Nelayan Patimban".
<http://www.jurnalmediaindonesia.com/2019/>

02/demo-masyarakat-dan-nelayan-patimban.html. Diakses pada tanggal 18 Agustus 2019.

kendali aparat keamanan dan pemerintah, tetapi ketika kendali itu tidak ada, maka konflik mudah muncul kembali. Karena itu, penanganan konflik mesti melibatkan partisipasi tokoh masyarakat maupun masyarakat yang berkonflik itu sendiri agar mereka tidak selalu bergantung pada kondisi aman dan damai yang diciptakan oleh aparat keamanan dan pemerintah daerah. Kondisi aman dan damai harus diciptakan oleh masyarakat dengan nalarnya sendiri. Dalam situasi tersebut tokoh masyarakat menemukan peran besarnya.

Ketiga, pendekatan keamanan dan negara dalam penanganan konflik mendapat banyak kritik karena cenderung gagal memahami kompleksitas konflik. Bahkan dalam kondisi tertentu, penggunaan pendekatan keamanan dan negara dalam penanganan konflik justru seringkali menjadikan konflik tambah semakin parah.

Ruang Lingkup Penelitian

Melihat fenomena konflik yang muncul dalam pembangunan pelabuhan internasional di Desa Patimban Kecamatan Pusakanagara Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat, dihadapkan

pada perencanaan dan pencegahan serta usaha-usaha yang dilakukan oleh pemerintah pusat maupun pemerintah daerah untuk mencegah munculnya konflik sosial tersebut. Maka peneliti merangkum rumusan masalah tersebut menjadi pertanyaan penelitian sebagai berikut, Mengapa terjadi konflik vertikal dalam pembangunan pelabuhan Internasional di desa Patimban kecamatan Pusakanagara kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat tahun 2017 – 2019 dan Bagaimana dinamika resolusi konflik vertikal yang terjadi antara masyarakat nelayan Desa Patimban Kecamatan Pusakanagara dengan Dirjen Perhubungan Laut dalam pembangunan pelabuhan Internasional di kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat tahun 2017 – 2019.

Metode Penelitian

Jenis Penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan pendekatan Studi kasus, Creswell (1998) yaitu suatu model yang menekankan pada eksplorasi dari suatu sistem yang saling terkait satu sama lain (*bounded system*) pada beberapa hal dalam satu kasus secara detail disertai dengan penggalian data secara mendalam yang melibatkan beragam

sumber informasi yang kaya akan konteks. Model dalam penelitian kualitatif bersifat komprehensif, intens, merinci dan mendalam serta lebih diarahkan sebagai upaya untuk menelaah masalah-masalah atau fenomena yang bersifat kontemporer. Sumber data yang digunakan oleh peneliti berupa kutipan naskah wawancara, catatan lapangan, foto, video, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya yang terkait dengan penelitian tentang resolusi konflik pembangunan pelabuhan Internasional di Kabupaten Subang tahun 2019. Pada tahap selanjutnya hasil keseluruhan metode tersebut menghasilkan sebuah data dan data tersebut dipaparkan secara deskriptif melalui narasi dan penggambaran dari data yang sudah didapatkan sebelumnya. Peneliti akan menafsirkan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada.¹¹

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif yang dibingkai teori, maksudnya adalah metode penelitian ini

menggunakan teori tertentu sebagai dasar pengumpulan data dan analisis data untuk mengungkap realitas sosial yang akan diteliti.

Hasil dan Pembahasan Pembangunan Pelabuhan Internasional di Patimban

Pelabuhan Internasional Patimban terletak di Desa Patimban, kecamatan Pusakanagara Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat. Secara Geografis lokasi pelabuhan Internasional Patimban terletak di 6°13'50.08"LS - 107°54'8.54" BT. Adapun latarbelakang dilaksanakan pembangunan pelabuhan Internasional Patimban di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat adalah mengacu pada peraturan Presiden Nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, bahwa salah satu proyek strategis nasional adalah bidang proyek pembangunan pelabuhan baru dan pengembangan kapasitas pelabuhan dalam hal ini pembangunan pelabuhan di wilayah Jawa Barat bagian utara.¹²

Menindaklanjuti peraturan tersebut maka Kementerian Perhubungan menunjuk Dirjen Perhubungan laut sebagai pelaksana tugas bekerjasama

¹¹ Lexy.J.Moleong. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya. 2006.

¹² Peraturan Presiden nomer 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

dan berkoordinasi dengan stage holder lain yang berkaitan dengan pembangunan pelabuhan melakukan studi kelayakan pengembangan pelabuhan baru oleh MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) di Pantai Utara Jawa Barat pada tahun 2015.

Berdasarkan Pra Studi Kelayakan (Pre Feasibility Study) Pembangunan Pelabuhan Baru di Pantai Utara Jawa Barat terdapat 6 lokasi pelabuhan yang dicalonkan akan menjadi pelabuhan Utama pengganti Pelabuhan Cilamaya yang awalnya digadang-gadang menggantikan Pelabuhan Tanjung Priok. Lokasi rencana pembangunan pelabuhan baru tersebut antara lain ; Tarumanegara (Bekasi), Pusakajaya (Karawang), Patimban (Subang), Eretan (Indramayu), Balongan (Indramayu) dan Cirebon. Terdapat 4 (empat) Aspek yang dijadikan sebagai parameter penilaian untuk studi kelayakan pelabuhan terpilih, antara lain yaitu ; Aspek Hukum dan Kelembagaan, Aspek Transportasi, Aspek Teknis, dan Aspek Keselamatan Pelayaran.¹³

Dari Aspek Hukum dan kelembagaan jelas bahwa wilayah pembangunan pelabuhan dan operasional pelabuhan kedepannya harus sesuai dan mempunyai dasar hukum serta tidak bertentangan dengan Undang-undang dan peraturan yang berlaku di Indonesia. Undang-undang dan peraturan yang saat ini diberlakukan dalam pembangunan tersebut diantaranya adalah Undang-undang no 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Undang-undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No 26 tahun 2008 tentang pedoman Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, Peraturan Pemerintah No 5 tahun 2010 tentang Kenavigasian, Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 2010 tentang Angkutan di Perairan, Peraturan Pemerintah Nomor 21 tahun 2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, Peraturan Presiden Nomor 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, dan peraturan-peraturan presiden,

¹³ Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor : KP 190 Tahun 2016 tentang Pengesahan Dokumen Pra Studi Kelayakan (PRA FS) Pembangunan Pelabuhan Baru di Pantai Utara Jawa Barat dan Studi Kelayakan

(FS) Pembangunan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat.hlm.13-15

peraturan Menteri Perhubungan, Perda Provinsi Jawa Barat, Perda Kabupaten Subang dan turunannya yang terkait dengan Rencana Tata Ruang Wilayah dan Kepelabuhanan.

Dari aspek Transportasi akan dihitung faktor penting dalam probabilitas peralihan yaitu waktu tempuh dan biaya perjalanan antara pusat industri dengan pelabuhan-pelabuhan yang direncanakan. Untuk Aspek teknis adalah penghitungan biaya-biaya pembangunan yang meliputi biaya pengerukan, biaya reklamasi dan biaya pembangunan di masing-masing pelabuhan yang direncanakan itu sendiri. Untuk Aspek Keselamatan pelayaran terdiri dari Clearance Area standart IMO yakni minimal 1,7 km dari instansi Migas, namun berdasarkan rekomendasi konsultan yang di hire oleh Pertamina yakni (DNF GL dan Mott McDonald), untuk faktor keamanan maka diperlukan area terlarang dan terbatas yang jaraknya kurang lebih 5 Nm atau 10 kilometer dari area Migas. Berdasarkan hasil kelayakan enam lokasi yang rencana akan dibangun Pelabuhan Internasional dihadapkan pada keempat

Aspek yang menjadi penilaian, maka Patimban kabupaten Subang yang dapat dikatakan satu – satunya daerah yang layak dan memenuhi syarat untuk lokasi yang nantinya akan dibangun Pelabuhan Internasional pengganti pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.¹⁴

Dalam keterangan terpisah menurut bapak Adit pegawai tetap Kementrian Perhubungan yang saat ini menjabat sebagai Project Manager tahap 1 dalam Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan Patimban dalam wawancara tanggal 12 September 2019 mengatakan bahwa pelabuhan Tanjung Priok saat ini kondisinya sudah *crowded* terlalu berat menahan beban (arus export dan import barang) dan beban jalan itu sendiri. Seluruh kendaraan berat (truk dan container) dari Kawasan industri Priok, Bekasi, Tangerang, Kerawang, Cikarang dan Cikampek arusnya kearah pelabuhan Tanjung Priok, sehingga beban jalan, kemacetan lalu lintas tidak dapat dihindari hal tersebut menimbulkan kenaikan biaya logistik. Akibatnya barang – barang produksi untuk eksport tidak kompetitif harganya untuk dikeluarkan/dieksport dibandingkan

¹⁴ Peraturan Presiden nomer 47 tahun 2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban

di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat sebagai Proyek Strategis Nasional

harga barang-barang sejenis dari Luar Negeri (akibatnya produk Indonesia kalah bersaing dengan produk LN). Tujuan utamanya pembangunan Pelabuhan Patimban adalah untuk menurunkan biaya logistik sehingga harga produksi dapat bersaing dan kompetitif. Pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban dibagi dalam 3 tahap, dimana pada tahap 1 dibagi menjadi 2 yaitu tahap 1.1 dan tahap 1.2, dimana pembiayaannya melalui pinjaman luar negeri (JICA/ Jepang). Pada pembangunan tahap 2 dan tahap 3 skema pembiayaannya belum ditentukan oleh pemerintah. Pelabuhan Patimban sendiri total finishing pada tahun 2035.

Menteri Perhubungan bapak Ignasius Jonan pada tanggal 28 Maret 2016 memutuskan dan menetapkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP190 Tahun 2016 tentang pengesahan dokumen hasil Pra Studi Kelayakan (Pre Feasibility study) Pembangunan Pelabuhan Baru di Pantai Utara Jawa Barat dan Studi Kelayakan Pembangunan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat.¹⁵ Dimana didalam dokumen tersebut

dinyatakan bahwa Patimban merupakan lokasi yang paling memenuhi persyaratan untuk dibangunnya Pelabuhan Internasional Utama pengganti pelabuhan Cilamaya di Karawang. Berdasarkan Lampiran Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KP 87 tahun 2017 tanggal 17 Januari 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Patimban Provinsi Jawa Barat adapun tujuan dari pengembangan pelabuhan baru (gateway baru) tersebut adalah :

- 1) Mengurangi/menekan biaya logistik dengan mendekatkan pusat produksi (*industry manufaktur*) dengan outlet pelabuhan.
- 2) Memperkuat ketahanan perekonomian dengan menyediakan *back up outlet* pelabuhan yang melayani wilayah yang menghasilkan 70% kargo dalam negeri.
- 3) Mengurangi/menurunkan tingkat kemacetan lalu lintas di Jakarta dengan pembagian arus lalu lintas kendaraan yaitu dengan memindahkan sebagian *traffic*

¹⁵ Keputusan Menteri Perhubungan nomer : KP 87 tahun 2017 tanggal 17 Januari 2017 tentang

Rencana Induk Pelabuhan Patimban Provinsi Jawa Barat.

angkutan berat ke luar wilayah ibukota.

- 4) Menekan penggunaan BBM bersubsidi dan meningkatkan utilisasi truk kontainer dengan memperpendek jarak tempuh dari industri manufaktur ke pelabuhan
- 5) Menjamin keselamatan pelayaran termasuk area eksplorasi Migas di kawasan lepas pantai utara Jawa Barat.

Karena nantinya Pelabuhan Patimban akan menjadi Pelabuhan Utama pengganti Pelabuhan Tanjung Priok, maka Pelabuhan Patimban harus memenuhi kriteria Pelabuhan Internasional sebagai berikut :

- 1) Kedekatan secara geografis dengan tujuan pasar Internasional.
- 2) Berada dekat dengan jalur pelayaran Internasional ± 500 Nm dan jalur pelayaran Nasional ± 50 Nm.
- 3) Memiliki luas daratan dan perairan tertentu serta terlindungi dari gelombang.
- 4) Kedalaman kolam pelabuhan minimal -9 meter dari LWS.
- 5) Berperan sebagai tempat alih muat peti kemas/curah/general cargo/penumpang Internasional.

6) Melayani angkutan peti kemas sekitar 300.000 TEUs/tahun atau angkutan lain yang setara.

7) Memiliki dermaga peti kemas/curah/general cargo minimal 1 (satu) tambatan, peralatan bongkar muat peti kemas/curah/general cargo serta lapangan penumpukan/gudang penyimpanan yang memadai.

8) Berperan sebagai pusat distribusi peti kemas/curah/general cargo/penumpang di tingkat nasional dan pelayanan angkutan peti kemas Internasional.

Perencanaan pelabuhan baru Patimban dan persiapannya dilakukan oleh Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan yang pelaksanaannya diamanatkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut bekerjasama dengan Japan International Cooperation Agency (JICA). Luasan proyek pelabuhan Patimban ini mencakup backup area $\pm 356,23$ ha, jalan akses $\pm 15,79$ Ha, dan area pelabuhan (area reklamasi laut) seluas 301 ha. Berdasarkan hasil survei dalam dokumen perencanaan pengadaan tanah pembangunan pelabuhan Patimban diketahui bahwa lahan di pelabuhan

Patimban terdiri dari ladang, sawah, tambak, jalan, pemakaman umum, permukiman penduduk, irigasi dan sungai.¹⁶

Lahan *Back Up area* pelabuhan Patimban yang terletak di daratan terdiri dari Blok 15 hingga Blok 20 dengan luas lahan 356,23 ha, lahan tersebut rencananya akan digunakan untuk fasilitas pendukung pelabuhan, antara lain:

- 1) Area peti kemas kosong
- 2) Area pergudangan
- 3) Area perkantoran
- 4) Area pengolahan untuk distribusi
- 5) Area penunjang
- 6) Area gudang kendaraan
- 7) Area pengembangan jangka Panjang
- 8) Area fasilitas umum dan fasilitas sosial
- 9) Ruang terbuka hijau
- 10) Jalan akses pelabuhan

Selain kebutuhan fasilitas darat, tentunya juga dibutuhkan fasilitas pelabuhan yang berada di perairan. Kebutuhan sarana dan prasarana di perairan saat ini akan disesuaikan

dengan kebutuhan kapal ukuran terbesar kelas Maersk E Class yang akan datang dan berlabuh di pelabuhan Patimban, Kapal Maersk E Class memiliki bobot 165.000 ton, dengan Panjang 400 meter, lebar 56 meter, draft kapal 16 meter dan mampu mengangkut hingga 15.500 TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) container sehingga untuk memfasilitasi hal tersebut maka pelabuhan Patimban harus memiliki alur pelayaran selebar 500 meter dengan kedalaman alur hingga – 17 m LWS dan harus didukung fasilitas yang telah direncanakan yaitu seluas 1.666,72 ha.

Adapun tahapan pembangunan pembangunan pelabuhan Patimban dibagi menjadi 3 (tiga) tahap. Tahap I fase 1 tahun (2017 – 2019), fase 2 tahun (2020 – 2021), Tahap II tahun (2022 – 2026), dan Tahap III tahun (2027 – 2036). Ada 3 sumber pembiayaan pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban yaitu dari pinjaman LN/Loan, APBN dan Kerjasama pemerintah swasta. Adapun usulan proporsi Loan/pinjaman 71% dipergunakan untuk pembangunan breakwater, pengerukan,

¹⁶ Indonesia, T. S. (Desember 2016). *Rencana Tindak Pembebasan Lahan dan Pemukiman Kembali (LARAP) Pelabuhan Patimban Kab. Subang*. Jakarta: Direktorat Jenderal

Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Bab 2 hlm 1. Tahun 2016.

reklamasi, dermaga dan seawall, bangunan kantor pelabuhan, Trestle/jembatan penghubung, Jalan Akses dan *Contingency*. *Proporsi Local Cost/APBN* 19% untuk pembebasan lahan jalan akses (dibebaskan oleh pemda Subang), lahan *Backup Area* untuk kegiatan penunjang pelabuhan (komersial) dapat disediakan swasta dan Pajak. *Proporsi KPS (Kerjasama Pemerintah Swasta)* 10% untuk mendukung peralatan pelabuhan, Fasilitas *Backup Area* (parkir, CDC, CFS, gudang, bangunan komersial).

Konflik Pembangunan Pelabuhan Internasional di Desa Patimban

Dengan adanya proyek pembangunan pelabuhan Internasional yang merupakan Proyek Strategis Nasional dari Pemerintah Pusat maka Pemerintah daerah terkhusus masyarakat Patimban dituntut untuk menerima wilayahnya digunakan sebagai area penetapan lokasi pembangunan Pelabuhan. Menurut Habermas dalam dominasi struktural dan komunikasi bahwa konflik sebagai sesuatu yang inherent dalam sistem masyarakat, hal ini tidak terlepas dari fakta hubungan

kekuasaan dalam sistem sosial, dimana sifat kekuasaan adalah mendominasi dan diperebutkan. Kelompok yang berada dalam struktur dengan berbagai wewenang mampu mengarahkan berbagai bentuk kebijakan pada orang lain di luar struktur wewenang itu. Kondisi ini merupakan bentuk dominasi.¹⁷ Demikian yang terjadi dalam konflik pembangunan proyek pelabuhan Patimban dimana Pemerintah daerah dan Masyarakat Patimban mendukung, menerima dan loyal terhadap keputusan Pemerintah Pusat.

Bahwa Konflik yang terjadi antara masyarakat desa Patimban dengan Pemerintah dalam pembangunan pelabuhan Internasional Patimban berawal pada saat Kementerian Perhubungan dalam hal ini KSOP perwakilan dari pusat yang tergabung dalam Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan Patimban memegang mandat sebagai penyelenggara dan penanggungjawab pembangunan pelabuhan Internasional Patimban pada tanggal 18 Agustus 2018 di Ruang serba guna KUD Mina Misaya Guna melakukan sosialisasi dan *visibility study*. Pertemuan

¹⁷ Novri Susan, M.2014. *Pengantar Sosiologi Konflik edisi Revisi*. Jakarta: Prenadamedia Group.

tersebut dihadiri oleh ±400 orang warga desa Patimban yang terdiri dari dusun Patimban, dusun Genteng, dusun Galian, dusun Siwalan, dusun Truntum dan dusun Tanjung Jaya dimana warga yang hadir pada saat itu kebanyakan bermata pencaharian sebagai nelayan. Pertemuan antara warga dan Staf KSOP turut mengundang konsorsium PTRWP (PENTA-TOA-RINKAI-WIKA-PP) dan beberapa *stakeholder* kewilayahan yang terkait dengan pembangunan tersebut antara lain pemerintah daerah mulai dari kepala desa Patimban, Camat Pusaka nagara, instansi pemda terkait pembangunan dari Kabupaten Subang, polsek pusakanagara, koramil 0511/pusakanagara dan Lanal Cirebon.

Dalam sosialisasi tersebut pihak KSOP berpamitan dan menyampaikan informasi bahwa mulai sekarang dan kedepan hingga tahun 2027 di desa Patimban dan pesisir pantai sekitar Patimban akan dilaksanakan pembangunan mega proyek pelabuhan Internasional Patimban. Sejak saat itulah masyarakat nelayan desa Patimban maupun masyarakat yang terkena dampak langsung maupun tidak langsung merasa cemas dan resah tentang bagaimana keberlangsungan kehidupan mereka di masa yang akan

datang. Meskipun perlu diketahui bahwa dalam sosialisasi tersebut pihak KSOP bekerjasama dengan pemerintah daerah, konsorsium PTRWP dan pihak ketiga yaitu konsultan yang ditunjuk telah menjelaskan juga program-program untuk pemulihan mata pencaharian selain kegiatan pembangunan pelabuhan yang sifatnya mensejahterakan masyarakat desa Patimban.

Sesuai dengan Perpres Nomor 47/2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban sebagai Proyek Strategis Nasional maka adanya perubahan status dari pelabuhan regional menjadi pelabuhan utama pasti akan berdampak terhadap kehidupan sosial masyarakat Patimban dan sekitarnya, baik terhadap mata pencaharian masyarakat maupun lahan pertanian dan tambak masyarakat. Dampak nyata adalah berkurangnya wilayah sebesar 49,4% di desa Patimban. Sehingga berdasarkan data yang diperoleh dari Pemda Kabupaten Subang diperkirakan warga Patimban terdampak yang berprofesi sebagai petani sejumlah 171 orang, warga yang bekerja di tambak sejumlah 39 orang, nelayan sejumlah 1.692 orang dan usaha rumah makan dan warung sejumlah 65 orang. Pemerintah Pusat dalam hal ini Kementerian Perhubungan mengamanatkan Dirjen

Perhubungan laut yang berkompeten sebagai pelaksana pembangunan proyek strategis nasional pelabuhan telah menunjuk pihak ketiga yaitu konsultan untuk menangani Warga yang terdampak pembangunan pelabuhan. Konsultan yang ditunjuk yang tergabung dalam paket 8 ini bekerjasama dengan konsorsium PTRWP maupun dengan pemerintah daerah Subang dalam rangka penanganan warga yang terkena dampak.

Program LARAP (*Land Acquisition and Resettlement Action Plan*) /Rencana Tindak Pembebasan Lahan Dan Pemukiman Kembali merupakan program dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan bekerjasama dengan Tim Survei JICA untuk Survei Persiapan Proyek Pembangunan Pelabuhan Baru di Metropolitan Wilayah Barat Indonesia yang dilaksanakan pada bulan Desember 2018.¹⁸ Maksud dari Studi LARAP adalah untuk merumuskan kebijakan dalam pengambilan keputusan berkaitan dengan rencana pembebasan tanah dan pelaksanaannya yang akan disetujui oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut

(DGST/*Directorate General of Sea Transport*) sesuai dengan Pedoman Perlindungan Lingkungan dan Sosial JICA yang dikeluarkan pada bulan April 2010, disamping peraturan perundangan di Indonesia. LARAP ini disusun berdasarkan Dokumen Perencanaan Pengadaan tanah yang telah disusun oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut dan beberapa hasil survei tambahan yang dikumpulkan oleh JICA *Survei Team*. Adapun tujuan dari penyusunan *Land Acquisition and Resettlement Action Plan* (LARAP) untuk kegiatan Pembangunan adalah :

- 1) Sebagai upaya untuk memitigasi dampak negatif dari kegiatan pengadaan lahan, sehingga Warga Terkena Proyek (WTP) tidak akan mengalami penurunan tingkat kehidupannya.
- 2) Meningkatkan atau setidaknya memulihkan secara nyata, penghidupan semua warga yang dipindahkan dibanding dengan tingkat kehidupannya sebelum proyek;

¹⁸ Indonesia, T. S. (Desember 2016). *Rencana Tindak Pembebasan Lahan dan Pemukiman Kembali (LARAP) Pelabuhan Patimban Kab.*

Subang. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Tahun 2016. Bab.7.hlm.201.

- 3) Meningkatkan tingkat kehidupan warga miskin dan kelompok rentan lain yang dipindahkan.
- 4) Memberi kesempatan kepada WTP untuk berpartisipasi dalam proses pembangunan.
- 5) Mendapatkan data kepemilikan tanah, bangunan maupun tumbuhan dan informasi yang dibutuhkan secara detail dalam rangka pelaksanaan pembebasan lahan dan relokasi penduduk di daerah studi serta antisipasi terhadap permasalahan yang mungkin timbul.
- 6) Melakukan sosialisasi LARAP kepada masyarakat yang terkait dengan pengalihan *asset*, dengan tujuan untuk menyamakan persepsi dan mendapatkan masukan awal dari WTP.

Sedangkan Program Pemulihan Mata Pencarian Bagi Warga Terkena Dampak (WTD) Pembangunan Pelabuhan Patimban yang merupakan bagian dari program LARAP adalah salah satu bentuk perhatian dari Pemerintah kepada warga terdampak dengan adanya aktivitas pembangunan Pelabuhan. Dengan adanya program Pemulihan Mata Pencaharian ini

diharapkan dapat memulihkan perekonomian WTD. Adapun masyarakat yang terkategori WTD adalah :

- 1) Pemilik Lahan bagi Pemilik Lahan yang dibebaskan
- 2) Penggarap yang menggarap lahan yang dibebaskan
- 3) Buruh / Tenaga Kerja yang sehari – hari bekerja daerah lahan yang dibebaskan
- 4) Nelayan dengan area tangkap (*fishing ground*) di wilayah Pantai Patimban

Livelihood Restoration Program (LRP) /Program Pemulihan Penghidupan yang merupakan bagian dalam program LARAP. LRP berisikan kegiatan – kegiatan yang direncanakan dan akan dilaksanakan oleh PT. Raya Konsultan sebagai salah satu mitra dari Kementerian Perhubungan dalam paket 8 (delapan) dalam proyek Pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban. Program Pelatihan yang telah disiapkan adalah sebagai berikut :

Tabel 1. Program Pelatihan Pemulihan Mata Pencaharian

No	Nama Pelatihan
1	<i>Culinary Entrepreneurship</i> (Pengolahan Jasa Usaha Makanan)
2	<i>Basic Safety Training (BST)</i>
3	<i>Urban Farming</i> (Bercocok Tanam)

4	<i>Processing Livestock Products</i> (Pengolahan Tiga Produk dari Daging Sapi)
5	<i>Cat Fish Cultivation</i> (Budidaya Ikan Lele)
6	<i>Assembling and Installation of Small Rampus Net</i> (Perakitan dan Pemasangan Jaring Rampus)
7	<i>Food Court Business Development</i> (Pengembangan Usaha Food Court)
8	<i>Business for Vurnerable People</i> (Manajemen Keuangan dan Perencanaan Usaha)
9	<i>Welding</i>
10	<i>Security</i>
11	<i>Forklift Operation</i>
12	TKBM
13	<i>Cleaning Service</i>
14	<i>Post Training Activities / Individual Practice</i>

Sumber. Laporan Kegiatan Program Pemulihan Mata Pencaharian, September 2019

Hal yang melatarbelakangi munculnya konflik pembangunan pelabuhan Patimban dari sisi laut adalah perihal mata pencaharian para nelayan yang terganggu akibat lahan/lokasi tempat menangkap dan mencari ikan digunakan untuk pembangunan pelabuhan sehingga ada larangan dan peringatan dari patroli keamanan bahwa nelayan tidak diperbolehkan beraktifitas menangkap ikan di sekitar lokasi pembangunan pelabuhan tersebut demi keamanan dan keselamatan pelayaran dan personil, hal tersebut membuat pergerakan nelayan untuk menangkap dan mencari ikan menggunakan jala, pancing, keramba, bagan dan zero-zero

semakin sempit karena wilayah tangkapan semakin kecil sehingga tangkapan semakin sedikit yang berujung pada pendapatan nelayan untuk memenuhi kebutuhan hidup yang semakin berkurang. Sedangkan dari sisi darat yang menyebabkan timbulnya konflik yaitu dari segi pertanian, dimana lahan warga desa terkena relokasi (rencana relokasi) untuk pembangunan pelabuhan. Mereka kehilangan mata pencaharian karena lahan mereka telah dilaksanakan pemasangan patok dan proses pembangunan, dan juga lambatnya proses pembayaran ganti rugi lahan. Untuk sebagian para pedagang yang mengandalkan pendapatannya dari berjualan makanan dan minuman bagi pengunjung wisatawan lokal yang berwisata di pesisir pantai, mereka kehilangan mata pencaharian karena lokasi berjualannya terkena pembangunan pelabuhan. Kerugian juga dialami oleh warga yang bangunan rumahnya mengalami retak-retak pada lantai, dinding, dan lain-lain akibat dari pengerjaan pasak bumi oleh proyek pelabuhan dan truk-truk yang membawa material-material berat yang melintasi jalan desa yang dekat dengan rumah

warga.¹⁹ Dimana perlu diketahui bahwa kontur dan komposisi tanah di wilayah kecamatan Pusakanagara yang dekat dengan pantai merupakan tanah yang labil sehingga kegiatan perpindahan material berat menggunakan truk-truk yang berkapasitas diatas 8 ton dan pemasangan pasak bumi radius 50 – 100 meter masih sangat berpengaruh dan berdampak pada kontruksi rumah penduduk desa.

Masyarakat desa Patimban berharap adanya *Take and Give* dari Pemerintah Pusat kepada masyarakat dalam pelaksanaan pembangunan pelabuhan Internasional tersebut. Harapan masyarakat adalah pemerintah Pusat dapat memenuhi keinginan dan aspirasi masyarakat desa Patimban khususnya dalam peningkatan perekonomian masyarakat Patimban.²⁰ Aspirasi dan Tuntutan Warga terdampak pembangunan tentang dana kompensasi, lowongan pekerjaan akibat hilangnya mata pencaharian, hibah kapal

10 GT dan beberapa tuntutan lainnya telah disampaikan secara hierarki mulai dari kepala desa Patimban, camat Pusakanagara, bupati Subang, dan gubernur Jawa Barat kepada Dirjen Perhubungan Laut kementerian Perhubungan sebagai representasi Pemerintah Pusat.

Pemerintah Pusat hingga saat ini masih mengkaji dengan seksama beberapa aspirasi dan tuntutan masyarakat yang belum dapat dipenuhi, dan hal tersebut memerlukan waktu, biaya dan tenaga. Lamanya pengambilan keputusan dan penentuan jumlah anggaran terhadap tuntutan dan aspirasi warga terdampak mengakibatkan masyarakat resah dan melakukan tindakan demonstrasi. Sehingga dapat dikatakan bahwa salah satu alasan terjadinya konflik Pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban adalah akibat kurang optimalnya perhatian Pemerintah Pusat dalam menindaklanjuti keinginan dan tuntutan

¹⁹ Fahmi, Y.M., “Giliran 72 Rumah Dapat Kompensasi Retak-Retak Terdampak Pembangunan Jalan”. <https://pasundanekspres.co/2018/12/giliran-72-rumah-dapat-kompensasi-retak-retak-terdampak-pembangunan-jalan/>. Diakses pada 20 September 2019.

²⁰ Fahmi, Y.M., “Kompensasi Dampak Pembangunan Akses Jalan Pelabuhan

Patimban Disepakati Akan Libatkan Tenaga Kerja Lokal”. <https://pasundanekspres.co/2018/12/kompensasi-dampak-pembangunan-akses-jalan-pelabuhan-patimban-disepakati-akan-libatkan-tenaga-kerja-lokal/>. Diakses pada 15 September 2019.

warga terdampak pembangunan pelabuhan.

Peran tokoh masyarakat dan pejabat pemerintahan sangat mempengaruhi tingkat eskalasi konflik yang terjadi di proyek pembangunan pelabuhan Patimban. Meskipun Pemerintah Pusat tidak melibatkan secara langsung pemerintah daerah dalam Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan, namun pendekatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintahan yaitu dari kabupaten Subang, Kapolres Subang, kapolsek Pusakanagara, Danramil Pusakanagara, Danlanal Cirebon dan terkhusus Camat Pusakanagara kepada baik tokoh masyarakat maupun masyarakat desa Patimban cukup efektif dalam meredam konflik yang terjadi sehingga konflik tidak membesar, namun konflik belum pada pokok akar permasalahan.²¹

Kepala desa Patimban yang dipilih oleh warga desa Patimban mengalami situasi yang dilematis yaitu “ pro dan kontra “ terkait pembangunan pelabuhan. Warga masyarakat penduduk desa Patimban mempunyai pengharapan

yang besar bahwa segala aspirasi, keluhan dan permasalahan dampak pembangunan pelabuhan dapat disampaikan oleh kepala desa kepada pemerintah daerah maupun pusat. Warga menuntut komitmen kepala desa sebagai pemimpin dengan segala cara dan upayanya untuk dapat meningkatkan perekonomian masyarakatnya, memberikan solusi terkait mata pencaharian masyarakat yang terdampak dan penyelesaian pembebasan lahan. Pemerintah pusat maupun pemerintah daerah juga berharap kepala desa menunjukkan sikap Pro/mendukung kepada pemerintah terkait pembangunan pelabuhan Internasional yang dilaksanakan di desanya karena proyek tersebut merupakan proyek strategis nasional untuk kepentingan nasional, sehingga kepala desa diharapkan dapat meredam dan menyelesaikan gejala konflik dan permasalahan yang ada di masyarakatnya. Tentu hal ini tidak mudah bagi kepala desa yang berperan sebagai pemimpin dimana mendapatkan tekanan dari dua kutub yang berbeda

²¹ Fahmi, Y.M., “Musyawarah Ganti Rugi Lahan Patimban, Umumkan Perbaikan Data Bidang Tanah”.
<https://pasundanekspres.co/2019/09/musyawar>

[ah-ganti-rugi-lahan-patimban-umumkan-perbaikan-data-bidang-tanah/](#). Diakses pada 22 September 2019.

yang menuntut jalan keluar sesuai dengan keinginan dari masing – masing kutub yang berbeda tersebut.

Dinamika dan Resolusi Konflik Pembangunan Pelabuhan Patimban

Menurut Fisher pemetaan konflik meliputi pemetaan pihak berkonflik dan berbagai aspirasi dari pihak – pihak yang ada. Pemetaan merupakan suatu Teknik yang digunakan untuk menggambarkan konflik secara grafis, menghubungkan pihak-pihak dengan masalah dan dengan pihak yang lain. Pemetaan konflik memberi deskripsi pendahuluan mengenai berbagai sikap, perilaku dan situasi yang berkembang dalam dinamika konflik.²²

Pemetaan konflik yang terjadi pada Pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban di Subang Provinsi Jawa Barat menurut (Miall, Romsbotham dan Wood,2003),²³ sebagai berikut :

- 1 Siapa yang menjadi Inti Pihak berkonflik :
 - a. Pemerintah Pusat (Dirjen Perhubungan Laut, Kementrian Perhubungan)
 - b. Masyarakat Desa Patimban

- 1) Masyarakat Nelayan
- 2) Pemilik Lahan
- 3) Warga terdampak

- 2 Apa yang menjadi Persoalan Konflik, dengan adanya proyek pembangunan Pelabuhan adalah :
 - a. Berkurangnya area penangkapan Ikan masyarakat nelayan yang berdampak pada berkurangnya penghasilan.
 - b. Hilangnya mata pencaharian nelayan
 - c. Hilangnya mata pencaharian sebagai petambak dan petani
 - d. Nilai Ganti rugi pembebasan tanah
 - e. Kerusakan properti warga (dinding, lantai dan pagar rumah)
 - f. Keamanan dan kenyamanan aktifitas dan transportasi warga Patimban dan sekitarnya terganggu.
- 3 Hubungan antara pihak -pihak yang bertikai?
Merupakan konflik vertikal yaitu secara struktural konflik antara pemerintah dengan masyarakat

²² Fisher, Simon. dkk. *Mengelola Konflik Ketrampilan dan Strategi untuk bertindak*, Jakarta: The British Council. (2000).

²³ Mial, H., Ramsbotham, O., & Woodhouse, T. *Contemporary Conflict Resolution, The Prevention, Management and Transsformation of Deadly Conflict. Polity press, Publication, U.K., (1999). Hlm.65.*

dimana ada ketidaksimetrisan kualitatif.

4 Apa persepsi penyebab dan sifat konflik?

a. Pemerintah Pusat tidak melibatkan pemerintah daerah sebagai tim dalam Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan

b. Pemerintah Pusat tidak merespon secara cepat aspirasi dan tuntutan Masyarakat Desa Patimban khususnya yang terdampak langsung.

c. Survei dan penelitian awal terkait dampak pembangunan pelabuhan belum optimal/menyeluruh sehingga muncul dampak diluar prediksi saat proses pembangunan.

Konflik bersifat sementara dan masih dapat dikendalikan (kondusif)

5 Apa perilaku akhir – akhir ini pihak yang bertikai?

Masyarakat terdampak secara berkelompok dan terkoordinir melakukan penyampaian aspirasi, keluhan dan tuntutan secara hierarki berjenjang mulai dari tingkat kepala desa, kecamatan, kabupaten, provinsi hingga akhirnya demo di depan

istana negara, Gedung DPRD, Kedutaan Jepang dan Gedung Ombudsman, Pada bulan September 2019 saat peneliti melaksanakan penelitian lapangan, konflik masih belum selesai meskipun situasi sehari-hari di desa Patimban terlihat kondusif (masyarakat melaksanakan kegiatan sehari-hari seperti biasa)

6 Siapa pemimpin pihak yang bertikai pada tingkat elit dan individu, apa tujuan, kebijakan, kepentingan, kekuatan dan kelemahan relative mereka?

a. Pemerintah Pusat dalam hal ini Dirjen Perhubungan Laut Kementrian Perhubungan Jakarta sebagai pelaksana dalam melaksanakan pembangunan proyek Strategis Nasional mempunyai kepentingan membangun Pelabuhan Internasional Patimban di wilayah desa Patimban. Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan Patimban sebagai Satgas dari Dirjen Perhubungan Laut memiliki tugas melaksanakan kebijaksanaan pemerintah pusat dalam program LARAP (*Land*

Acquisition and Resettlement Action Plan) /Rencana Tindak Pembebasan Lahan Dan Pemukiman Kembali) dan LRP (*Livelihood Restoration Program*) dan juga memiliki kepentingan menyelesaikan pembangunan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan. Dirjen Perhubungan Laut secara hukum memiliki kekuatan berdasarkan Undang-undang dan peraturan Presiden, namun memiliki kelemahan yaitu tidak melibatkan secara struktural pemerintah daerah serta tidak merespon dengan cepat aspirasi dan tuntutan masyarakat.

b. Masyarakat Terdampak Pembangunan :

1) Masyarakat nelayan yang dipimpin oleh Ketua dan pengurus KUD Mina Misaya Guna bertujuan untuk menuntut pemerintah untuk memenuhi tuntutan para nelayan. Memiliki kepentingan untuk mensejahterakan masyarakat nelayan desa Patimban maupun kesejahteraan pengurus KUD. Memiliki

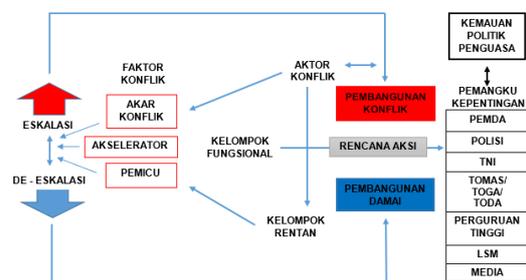
kekuatan menggerakkan seluruh masyarakat Nelayan yang terdampak pembangunan, Kelemahannya secara finansial terbatas dan tingkat pendidikan para nelayan yang relatif rendah.

2) Masyarakat Petani dan penggarap tambak yang dipimpin oleh saudara Arim Suhaerim sebagai ketua paguyupan Berkah Tani Jaya. Bertujuan agar pemerintah bersedia memenuhi tuntutan dan aspirasi para petani. Memiliki kepentingan untuk menuntut ganti rugi nilai/harga pembebasan lahan yang terkena penlok proyek pelabuhan sesuai kesepakatan masyarakat khususnya paguyupan Berkah Tani Jaya yaitu minimal sebesar 500 ribu rupiah per meter persegi. Kekuatannya didukung oleh keanggotaan paguyupan Berkah Tani Jaya yang awal-awal berjumlah hingga 300 anggota, namun seiring berjalannya waktu

keanggotaan paguyuban tinggal sekitar beberapa puluh orang. Kelemahan Paguyuban adalah tidak mempunyai dasar hukum yang kuat mengenai penentuan nilai jual ganti – rugi yang diperjuangkan.

3) Masyarakat terdampak dipimpin oleh Kepala Desanya masing-masing. Bertujuan untuk memperjuangkan properti warga yang mengalami kerusakan dan memperjuangkan privasi warga desa untuk memperoleh hak dan kemerdekaan serta privasi di wilayah ruang gerak desa. Kebijakan yang ditempuh adalah menuntut Satuan kerja Pembangunan pelabuhan dan konsorsium untuk mengganti kerugian yang dialami oleh warga terdampak dan memberikan kompensasi kepada desa sesuai kesepakatan.

Kepentingan kepala desa adalah menyampaikan aspirasi dan keluhan masyarakat desa. Kekuatannya terletak pada jabatan dan dukungan dari segenap penduduk desa yang dipimpinnya.



Bagan. Kerangka Dinamis Pencegahan dan Resolusi Konflik (Ichsan Malik, 2017)

Berdasarkan Kerangka dinamis pencegahan dan resolusi konflik yang dikonstruksi oleh Ichsan Malik.²⁴ Untuk mendeteksi dan respon dini terhadap konflik terdapat 5 komponen yaitu komponen eskalasi – de-eskalasi, komponen faktor konflik, komponen aktor konflik, komponen pemangku kepentingan dan komponen kemauan politik penguasa. Kelima komponen tersebut saling terkait, saling berkontribusi dan saling berpengaruh terjadinya perdamaian maupun konflik.

²⁴ Malik, I. *Resolusi Konflik Jembatan Perdamaian*. Jakarta: Media Nusantara. (2017). hlm. 230-235.

Komponen pertama, eskalasi dan de-eskalasi pada dinamika konflik pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban kurun waktu 2017 – 2019 terjadi beberapa kali, dimana eskalasi tertinggi saat itu adalah masyarakat terdampak pembangunan pelabuhan berangkat ke Jakarta melakukan penyampaian aspirasi kepada pemerintah di Jakarta dengan cara menggelar aksi unjuk rasa damai di depan Gedung DPR-RI, Gedung Kementerian Perhubungan, Kedutaan Jepang, Gedung Ombudsman dan di depan Istana negara pada hari Senin 28 September 2018. Proses de-eskalasi terjadi ketika perwakilan DPR – RI komisi 5 (lima) menindaklanjuti peristiwa unjuk rasa di depan Gedung DPR – RI dengan melakukan kunjungan kerja ke proyek pembangunan pelabuhan sekaligus menyerap aspirasi masyarakat. De-eskalasi juga berjalan ketika beberapa tuntutan warga terdampak pembangunan dipenuhi oleh satuan kerja pembangunan pelabuhan salah satunya percepatan pembayaran ganti – rugi lahan yang terkena penlok. Menurunnya tingkat eskalasi konflik yang saat ini terjadi bukan menjadi jaminan bahwasanya konflik benar-benar selesai, masih ada beberapa tuntutan

masyarakat desa Patimban terdampak pembangunan yang belum dipenuhi dan disetujui oleh pemerintah.

Komponen kedua yaitu Faktor konflik yang terdiri dari tiga elemen, elemen pertama pemicu konflik, elemen kedua akselerator konflik dan elemen ketiga akar konflik. Pemicu konflik merupakan kejadian tiba – tiba yang dapat menyebabkan konflik menjadi besar yang bisa mengakibatkan kerusuhan, chaos di masyarakat. Pada konflik pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban, hal – hal yang menjadi pemicu konflik adalah rusaknya jaring-jaring kapal penangkap ikan nelayan akibat lewatnya kapal dan tug boat proyek pelabuhan. Rusak dan retaknya bangunan rumah warga serta padat dan bisingnya kendaraan berat yang melintasi pemukiman warga masyarakat Patimban dan sekitarnya juga turut menjadi pemicu munculnya konflik. Akselerator merupakan reaksi dan katalisator yang dapat membuat konflik semakin membesar. Akselerator dalam dinamika konflik pembangunan pelabuhan adalah munculnya berita-berita palsu/hoaks yang beredar di masyarakat Patimban antara lain berita bahwa Tenaga Kerja Bongkar Muat (TKBM) yang nantinya bekerja di

pelabuhan adalah bukan orang asli pribumi (warga Patimban dan sekitarnya) melainkan didatangkan dari Jakarta. Adanya berita bahwa warga akan tersisih dari wilayah pantai dan di sekitar pelabuhan karena akan dibangun pembatas sehingga jalan tidak dapat dilewati/tidak ada akses jalan dan warga harus berputar jauh untuk menuju ke kecamatan. Keramba, Bagan dan Zero – zero nelayan tidak dapat dioperasikan lagi untuk menangkap ikan juga turut menjadi katalisator terjadinya unjuk rasa para nelayan Patimban. Elemen ketiga adalah akar konflik, merupakan sumber yang mendasar/penyebab struktural yang melatarbelakangi timbulnya konflik. Akar konflik pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban adalah Lahan pertanian dan wilayah pesisir pantai Eretan yang digunakan untuk area pembangunan pelabuhan, dimana lahan dan perairan tersebut merupakan sumber daya alam dan penghasilan bagi para petani dan nelayan untuk menghidupi keluarganya saat ini maupun di masa depan.

Komponen ketiga adalah aktor konflik, merupakan komponen yang berkontribusi terhadap terjadinya konflik di masyarakat. Aktor konflik terdiri dari aktor utama, provokator dan kelompok

rentan. Dalam Konflik pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban kecamatan Pusakanagara kabupaten Subang yang menjadi aktor konflik adalah:

- 1 Konflik di Laut
 - a. Aktor utama/Provokator : Ketua dan Pengurus KUD Mina Misaya Guna
 - b. Kelompok Fungsional : Camat Pusakanagara, Polsek Pusakanagara, Lanal Cirebon, Kepala Desa Patimban
 - c. Kelompok Rentan : Para nelayan tradisional Patimban
- 2 Konflik di Darat
 - a. Aktor Utama/Provokator : Ketua Paguyupan Berkah Tani Jaya
 - b. Kelompok Fungsional: Camat Pusakanagara, Polsek Pusakanagara, Kepala Desa Patimban, BPN kabupaten Subang
 - c. Kelompok Rentan : Anggota Paguyupan Berkah Tani Jaya
- 3 Konflik Kepentingan
 - a. Aktor Utama/Provokator : Oknum pemenang tender proyek
 - b. Kelompok Fungsional : Camat Pusakanagara, Polsek Pusakanagara, Kepala Desa Patimban
 - c. Kelompok rentan : warga masyarakat yang terhasut dan

terprovokasi oleh ulah kelompok kepentingan yang mengatasnamakan kepentingan warga masyarakat Patimban

Komponen keempat adalah pemangku kepentingan/stakeholder yang berkepentingan untuk menghentikan dan mencegah meluasnya konflik. Dalam Konflik pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban para pemangku kepentingan adalah Pemerintah Daerah mulai dari Bupati Subang, DPRD kabupaten Subang, Camat Pusakanagara dan Kepala desa Patimban. Untuk Pemangku kepentingan aparat keamanan terdiri dari Polsek Pusakanagara, Koramil Pusakanagara dan Lanal Cirebon. Kelompok tokoh masyarakat yang sangat berpengaruh adalah Kepala Desa Patimban. Untuk tokoh agama desa Patimban yaitu Haji Ii Kurniawan dan tokoh adat/masyarakat yaitu Bapak Dogel, mereka banyak mempengaruhi untuk meredam apabila terjadi konflik terkait proyek pembangunan Pelabuhan Internasional. Kelompok Lembaga Swadaya Masyarakat di desa Patimban ada 3 yaitu Karang Taruna Patimban, Badan Usaha Milik Desa (BUMDES) Patimban dan Koperasi Desa Patimban

dimana kelompok LSM ini turut aktif dalam proyek pembangunan pelabuhan. Kelompok peneliti dalam konflik pembangunan pelabuhan Internasional Patimban adalah Raya konsultan yang bekerja sama dengan Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan.

Dalam hal ini Raya Konsultan yang tergabung dalam paket delapan bertanggung jawab sebagai penyelenggara program LARAP dan LRP yang direncanakan dua tahun sebelum pembangunan pelabuhan yaitu sejak tahun 2016. Kelompok Media massa yang aktif memberitakan kemajuan pembangunan Pelabuhan Internasional di Patimban dengan pelbagai macam problematika konflik yang terjadi adalah berita harian Pasundan Ekspres. Media Pasundan Ekspres ini memberitakan kejadian-kejadian khususnya terkait konflik pembangunan pelabuhan secara gamblang, beritanya berimbang dan sesuai fakta, sehingga konten yang ada di dalamnya dapat dipertanggungjawabkan. Kelompok – kelompok pemangku kepentingan selama pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban selalu aktif berkomunikasi dengan masyarakat, berkoordinasi dan bekerjasama mencegah terjadinya konflik serta

berusaha membantu menyelesaikan konflik, namun keputusan – keputusan terkait kebijaksanaan penyelesaian permasalahan yaitu mengenai tuntutan, kompensasi dan harapan masyarakat kewenangan terdapat pada pemerintah Pusat dan tidak ada kewenangan Pemangku kepentingan di daerah untuk mengintervensi hal – hal demikian.

Komponen kelima dalam Kerangka Pencegahan Konflik adalah kemauan politik penguasa. Pemerintahan Presiden Joko Widodo bekerja keras membangun infrastruktur penunjang program strategis nasional dalam mewujudkan Indonesia sebagai poros maritim dunia. Dengan adanya pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban, pemerintah berharap harga produk ekspor Indonesia dapat bersaing dengan pasar global sehingga perekonomian Indonesia semakin membaik. Secara khusus perekonomian desa Patimban dan sekitarnya ikut meningkat dengan keberadaan operasional pelabuhan Internasional Patimban. Pemerintah pusat telah membuat peraturan , kebijakan dan program yang mendukung terlaksananya pembangunan pelabuhan Internasional serta peningkatan

ketrampilan dan kesejahteraan masyarakat desa Patimban. Namun berjalannya pembangunan pelabuhan dan program LARAP serta LRP ternyata masih terdapat celah kekurangan yang menimbulkan konflik antara pemerintah Pusat dalam hal ini Kementrian perhubungan laut dengan Warga terdampak pembangunan. Konflik berkembang dan mengalami eskalasi ketika aspirasi dan tuntutan masyarakat tidak kunjung memperoleh solusi secara cepat.

Dalam proses transformasi pasti terjadi perubahan yang terkadang perubahan tersebut menciptakan ketidakpastian yang belum pernah terjadi sebelumnya atau diluar prediksi. Pemimpin mengharapkan pembangunan pelabuhan Internasional Patimban turut aktif dapat merubah perekonomian serta kultur budaya masyarakat Patimban lebih maju dan lebih baik mengikuti arus perubahan. Manajemen perubahan yang terjadi selama proses pembangunan pelabuhan dihadapkan pada teori John Kotter yaitu 8 (delapan) langkah memimpin perubahan dalam teori manajemen perubahan.²⁵ Implementasi 8 (delapan) langkah manajemen

²⁵ Kotter, John. (2014). *Leading Change*.UK: Harvard Business review Press

perubahan John Kotter dalam pembangunan pelabuhan Internasional di Patimban, sebagai berikut :

1. Menciptakan rasa *Urgensi*

Pembangunan pelabuhan Internasional Patimban merupakan langkah Urgensi atau kedaruratan yang tepat dan cepat yang ditempuh oleh Pemerintah dalam menghadapi arus persaingan perdagangan global maupun regional. Program LARAP untuk menangani dampak sosial yang telah dibuat juga merupakan sarana pemerintah sebagai solusi terkait aspirasi dan keluhan serta permasalahan yang timbul di masyarakat dengan adanya proyek pembangunan pelabuhan Internasional. Meskipun program LRP dalam LARAP telah dijalankan kenyataan di lapangan konflik tetap muncul di permukaan. Peneliti menganalisis bahwa konflik tidak akan muncul apabila Pemerintah pusat dan daerah dibantu dengan *stakeholder* lainnya bergerak dengan cepat dan bertindak menangani permasalahan terkait dengan aspirasi, keluhan dan tuntutan masyarakat Patimban. Dengan menciptakan rasa *Urgensi* terhadap setiap keluhan, aspirasi dan tuntutan dari masyarakat dilanjutkan

komunikasi, koordinasi dan mencari solusi dengan cepat terhadap gejala timbulnya konflik dapat meredam dan menghilangkan konflik itu sendiri. Meyakinkan kepada Pemerintah pusat selaku pengambil kebijakan bahwa aspirasi dan tuntutan masyarakat perlu untuk segera diselesaikan dan diharapkan penyelesaiannya merupakan *win – win solution*, baik bagi pemerintah maupun masyarakat terdampak.

2. Membangun koalisi yang terarah

Dirjen Perhubungan laut di bawah kementerian perhubungan telah membangun koalisi yang cukup baik dengan *stakeholder* di pusat maupun di daerah sehingga Pembangunan pelabuhan Internasional Patimban berjalan dengan lancar, walaupun konflik yang muncul di masyarakat tidak dapat dihindari. Dengan mengkomunikasikan visi dan misi kepada koalisi setidaknya konflik dapat diredam dan diminimalisir.

3. Membangun strategi visi dan inisiatif

Program LARAP yang dilaksanakan oleh pihak ketiga yaitu konsultan Raya dalam paket delapan diharapkan juga dapat membantu menyadarkan masyarakat terdampak untuk dapat memahami, mengerti dan menerima

perubahan yang terjadi di daerah Patimban. Perubahan tidak hanya terjadi pada lingkungan, wilayah atau daerah, melainkan akan terjadi pada kultur budaya, etos kerja, dan pola hidup masing-masing individu dalam masyarakat Patimban. Sehingga diharapkan inisiatif-inisiatif dari masing-masing individu untuk berubah dan menyikapi perubahan secara positif. Masa depan masyarakat patimban tergantung dari semangat masyarakat Patimban untuk menerima visi dan misi yang ditawarkan oleh pemerintah secara terbuka dan positif agar visi tersebut menjadi kenyataan.

4. Membangun kelompok relawan

Dengan disampaikannya misi dan visi tentang pembangunan pelabuhan Patimban oleh Satuan kerja pembangunan pelabuhan Patimban kepada masyarakat, *feedback* dari masyarakat ada yang mendukung, ragu – ragu dan secara tegas ada yang menolak. Sebagian besar masyarakat mendukung dengan syarat – syarat tertentu yang diharapkan pemerintah dapat memenuhi aspirasi dari masyarakat tersebut. Sebagian kecil masyarakat menolak karena mereka tidak siap terhadap perubahan

khususnya terkait dengan matapencarian masyarakat yang nantinya jelas terganggu. Apabila pemerintah sebagai penentu kebijakan benar-benar ingin mendorong masyarakat mengalami perubahan secara menyeluruh, maka pemerintah pusat maupun pemerintah daerah harus senantiasa memberikan pendampingan dan memberikan dukungan secara nyata hingga warga terdampak perlahan dapat mandiri dan bertahan terhadap perubahan yang baru. Melakukan pendekatan kepada masyarakat Patimban yang pro maupun yang kontra terhadap pembangunan pelabuhan secara terus menerus dan senantiasa mengkomunikasikan visi masa depan pelabuhan Internasional maupun masyarakat yang hidup dan tinggal di sekitar pelabuhan Internasional dengan harapan memunculkan kesadaran seluruh masyarakat akan pentingnya keberadaan pelabuhan tersebut bagi negara dan rakyat Indonesia. Dengan demikian diharapkan seluruh masyarakat Patimban secara sadar mendukung dan berpartisipasi dalam proyek pembangunan pelabuhan Internasional.

5. Menggerakkan aksi dengan meningkatkan fleksibilitas dan menghilangkan hambatan

Percepatan yang dilakukan oleh pemerintah dalam menghadapi persaingan ekonomi Global dengan membangun Pelabuhan Internasional diharapkan dapat memotong biaya logistik ekspor – impor. Percepatan tersebut diharapkan juga berlaku penanganan pemerintah mengatasi permasalahan warga terdampak yang menimbulkan konflik. Tuntutan-tuntutan warga terdampak tidak akan muncul ke permukaan apabila tuntutan tersebut ditanggapi dengan cepat dan cermat, koordinasi lintas instansi tentang tuntutan pengadaan kapal 10 GT hingga saat ini belum memperoleh kejelasan baik dari pemerintah provinsi maupun kementerian perikanan dan kelautan. Dibutuhkan tindakan nyata yang dapat meyakinkan masyarakat Patimban bahwa aspirasi dan harapan mereka diwadahi, dipertimbangkan untuk dipenuhi secara berimbang. Menjadikan aspirasi dan tuntutan masyarakat sebagai salah satu prioritas yang harus diselesaikan dalam proyek pembangunan

pelabuhan Internasional merupakan salah satu pencapaian visi dalam proyek pembangunan.

6. Meraih kemenangan jangka pendek

Wujud kemenangan jangka pendek manajemen perubahan dalam resolusi konflik pembangunan pelabuhan Patimban menurut analisis peneliti adalah masyarakat terdampak pembangunan dapat mengikuti pelatihan yang diberikan dalam program LRP dan dapat bekerja untuk memenuhi kebutuhan hidup keluarganya sesuai pelatihan yang diterimanya. Adanya monitoring dan pendampingan serta komunikasi yang intens antara warga terdampak dengan konsultan Raya selaku pelaksana untuk memantau kemajuan dan memberi semangat kepada warga terdampak.

7. Pertahankan kecepatan

Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan yang akan rutin berganti sesuai paket kerja proyek pembangunan, diharapkan secara simultan dapat bekerja lebih baik dan lebih sempurna dari paket sebelumnya. Keberhasilan terkait penanganan konflik yang terjadi di masyarakat belum dikatakan selesai, karena proses pembangunan

Pelabuhan masih berjalan hingga tahun 2036, sehingga tidak menutup kemungkinan timbul konflik dimasa yang akan datang dengan dinamika permasalahan yang semakin kompleks. Perbaikan sistem dan kebijakan dapat dilakukan dengan melihat perubahan demi perubahan yang terjadi pada masyarakat Patimban selama proses pembangunan Pelabuhan.

8. Atur perubahan.

Bahwa perubahan yang dilakukan kepada masyarakat dalam pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban memerlukan proses yang tidak mudah seperti membalikkan telapak tangan. Perubahan dari masyarakat tradisional menuju masyarakat industri memerlukan waktu, ruang, tenaga dan biaya sehingga harus tetap di *manage* secara terus menerus. Dibutuhkan pengawasan dan pembinaan secara berkelanjutan untuk memastikan masyarakat Patimban kehidupannya bertransformasi dengan baik dari kultur sosial budaya masyarakat tradisional menuju kultur sosial budaya masyarakat berbasis industri. Apabila selama berjalannya proses

pembangunan pelabuhan Internasional terdapat berbagai kendala yang berasal dari masyarakat, maka dibutuhkan evaluasi terhadap kinerja yang selama ini dilaksanakan dan menciptakan inisiatif serta inovasi baru untuk menyelesaikan permasalahan yang timbul.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang dibahas dengan teori yang sudah dipelajari, maka kesimpulan yang dihasilkan adalah :

- 1 Konflik vertikal yang muncul pada proyek Pembangunan Pelabuhan Internasional di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat bermula ketika aspirasi dan tuntutan warga masyarakat nelayan dan warga terdampak lainnya tidak dengan cepat mendapatkan tanggapan dan kejelasan informasi jawaban dari Satuan kerja Pembangunan Pelabuhan Patimban. Hal tersebut menimbulkan kecemasan dan kekhawatiran Masyarakat Patimban akan mata pencaharian dan keberlangsungan kehidupannya dan keluarganya di masa yang akan datang. Proses pembangunan pelabuhan telah berjalan, pendapatan

warga terdampak semakin berkurang karena ruang gerak nelayan dan para petani dalam memenuhi kebutuhan hidup menjadi terbatas.

2. Dinamika konflik yang terjadi diawali dengan terbentuknya kelompok-kelompok dalam masyarakat desa Patimban dengan tuntutan yang berbeda terhadap Satuan kerja pembangunan pelabuhan Patimban yang mewakili pemerintah dan konsorsium proyek. Dalam prosesnya tuntutan dan aspirasi kelompok masyarakat ada yang dapat dipenuhi dan ada pula yang tidak dapat dipenuhi. Tuntutan yang dapat dipenuhi antara lain memberikan lapangan kerja, memberikan proyek atau tender usaha dalam proyek pembangunan pelabuhan, memberikan kompensasi uang kebisingan dan kompensasi kepada penduduk yang propertinya mengalami kerusakan akibat pemasangan pasak bumi serta transportasi kendaraan berat. Namun disisi lain masih ada tuntutan yang belum dapat dipenuhi seperti uang kompensasi nelayan, hibah kapal, harga pembebasan lahan yang sesuai keinginan paguyuban. Tuntutan yang tidak dipenuhi diekspresikan oleh

masyarakat melalui demo dan blokade jalan yang dipengaruhi pihak dan kelompok tertentu di kalangan masyarakat.

3. Resolusi konflik pembangunan pelabuhan Internasional Patimban yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat dalam hal ini Dirjen Perhubungan Laut yaitu menjalankan program LARAP serta berusaha memenuhi aspirasi dan tuntutan warga terdampak pembangunan. Rekonsiliasi dan Transformasi konflik oleh pemerintah pusat belum dapat dilaksanakan secara optimal, dan belum dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat desa Patimban. Kearifan lokal budaya musyawarah, pendekatan melalui tokoh masyarakat dan pemerintah daerah sangat berperan dalam meredakan ketegangan masyarakat Patimban sehingga konflik tidak membesar dan tidak anarkis, situasi tampak kondusif namun tidak menyentuh akar penyelesaian konflik. Dikhawatirkan konflik dapat muncul sewaktu-waktu apabila pemerintah pusat tidak serius menyelesaikan akar permasalahan.

Rekomendasi

Mengingat pembangunan dan pengembangan pelabuhan Internasional yang terletak di Desa Patimban kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat dikerjakan dalam jangka waktu yang cukup lama serta dilanjutkan dengan operasional penggunaan pelabuhan Internasional tersebut di kemudian hari. Maka demi suksesnya pembangunan dan terciptanya kesejahteraan serta kehidupan yang harmonis antara pemerintah dan masyarakat Patimban, peneliti memberikan rekomendasi sebagai berikut:

- 1 Upaya resolusi konflik antara pemerintah dengan masyarakat Patimban dalam pembangunan pelabuhan Internasional Patimban diharapkan tidak hanya pada tahap *Negative Peace*, melainkan juga hingga pada tahap *Positive Peace*. Langkah awal *Positive Peace* dapat ditempuh dengan cara rekonsiliasi secara holistik terhadap tuntutan masyarakat yang belum terpenuhi yaitu kompensasi nelayan, hibah kapal dan sedikit kendala pencairan dana pembebasan lahan serta nilai lahan itu sendiri. Apabila *Positive Peace* dapat terwujud maka transformasi masyarakat tradisional ke masyarakat berbasis

industri dapat berjalan dengan lancar tanpa kendala yang berarti.

- 2 Strategi pemerintah dalam percepatan pembangunan nasional tidak hanya bertumpu pada pembangunan Infrastruktur, diimbangi juga percepatan dalam mekanisme transformasi birokrasi di pemerintahan dalam bingkai optimalisasi manajemen perubahan. Sehingga strategi resolusi konflik pembangunan pelabuhan Patimban perlu adanya kecepatan tindakan Pemerintah Pusat dalam pengambilan keputusan dan perlunya pelibatan Pemerintah daerah dalam keanggotaan Satuan Kerja Pembangunan Pelabuhan, implikasi permasalahan di akar rumput/masyarakat dapat segera diselesaikan dan tidak menghambat proyek pembangunan strategis nasional.
- 3 Penelitian dan pengkajian yang dilakukan pemerintah tentang dampak pembangunan Pelabuhan Internasional Patimban terhadap masyarakat Patimban dan sekitarnya tidak hanya sebelum pembangunan, namun selama pembangunan berlangsung sampai

pelabuhan tersebut beroperasi, sehingga dapat ditempuh suatu tindakan pencegahan dini terhadap potensi – potensi konflik di masa yang akan datang. Rekonsiliasi dan Transformasi konflik harus dilaksanakan secara optimal dan kepada seluruh lapisan masyarakat desa Patimban.

Daftar Pustaka

- Fisher, Simon. dkk. (2000). *Mengelola Konflik Keterampilan dan Strategi untuk bertindak*, Jakarta: The British Council.
- Indonesia, T. S. (Desember 2016). *Rencana Tindak Pembebasan Lahan dan Pemukiman Kembali (LARAP) Pelabuhan Patimban Kab. Subang*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan.
- J., W. (2010). *Manajemen Perubahan (Management of Change)*. Kencana Prenada Media.
- Kataria, P. (2007). *Conflict Resolution, Conflict : forms, causes and methods of resolution. Deep-deep publications*, 1-29.
- Kotter, John. (2014). *Leading Change*. UK: Harvard Business review Press
- Malik, I. (2017). *Resolusi Konflik Jembatan Perdamaian*. Jakarta: Media Nusantara.
- Mial, H., Ramsbotham, O., & Woodhouse, T. (1999). *Contemporary Conflict Resolution, The Prevention, Management and Transsformation of Deadly Conflict*. Polity press, Publication, U.K., 65.
- Moleong. Lexy. J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Novri Susan, M. (2014). *Pengantar Sosiologi Konflik edisi Revisi*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Perikanan, K. K. (2015). *Kelautan dan Perikanan Dalam angka Tahun 2015*. Jakarta: Pusat Data, Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan 2015.
- Subang, D. K. (2017). *Buku Statistik Kelautan dan Perikanan Kabupaten Subang tahun 2017*. Subang: Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Subang.
- Peraturan :**
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan Kepentingan Umum
- Peraturan Presiden nomer 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.
- Peraturan Presiden nomer 47 tahun 2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang, Provinsi Jawa Barat sebagai Proyek Strategis Nasional
- Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor : KP 190 Tahun 2016 tentang Pengesahan Dokumen Pra Studi Kelayakan (PRA FS) Pembangunan Pelabuhan Baru di Pantai Utara Jawa Barat dan Studi Kelayakan (FS) Pembangunan Pelabuhan
- Resolusi Konflik Pembangunan Pelabuhan Internasional Di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat Tahun 2017-2019 | Sunu Tri Yuana, Bambang Wahyudi, Pugh Santoso | 157

Patimban di Kabupaten Subang Provinsi Jawa Barat.

Keputusan Menteri Perhubungan nomer : KP 87 tahun 2017 tanggal 17 Januari 2017 tentang Rencana Induk Pelabuhan Patimban Provinsi Jawa Barat.

Internet atau Website :

Ashley, C. (2018). Retrieved from Understanding conflict theory: <https://www.thoughtco.com/conflict-theory-3026622>

Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Provinsi Jawa Barat. (2018). Retrieved from Pantai Pangandaran: <http://www.disparbud.jabarprov.go.id>

Didi, P., "Demo Masyarakat dan Nelayan Patimban". <http://www.jurnalmediaindonesia.com/2019/02/demo-masyarakat-dan-nelayan-patimban.html>. Diakses pada tanggal 18 Agustus 2019.

Fahmi, Y.M., "Melaut Terganggu, Nelayan Surati Kemenhub Minta Kompensasi". <https://pasundanekspres.co/2018/11/melaut-terganggu-nelayan-surati-kemenhub-minta-kompensasi/>. Diakses pada 24 Agustus 2019.

Fahmi, Y.M., "Ganti Rugi dan Kompensasi Belum Jelas, Ratusan Nelayan Datangi Kantor Desa Patimban". <https://pasundanekspres.co/2018/11/ganti-rugi-dan-kompensasi-belum-jelas-ratusan-nelayan-datangi-kantor-desa-patimban/>. Diakses pada 15 September 2019.

Fahmi, Y.M., "Kompensasi Dampak Pembangunan Akses Jalan

Pelabuhan Patimban Disepakati Akan Libatkan Tenaga Kerja Lokal". <https://pasundanekspres.co/2018/12/kompensasi-dampak-pembangunan-akses-jalan-pelabuhan-patimban-disepakati-akan-libatkan-tenaga-kerja-lokal/>. Diakses pada 15 September 2019.

Fahmi, Y.M., "Giliran 72 Rumah Dapat Kompensasi Retak-Retak Terdampak Pembangunan Jalan". <https://pasundanekspres.co/2018/12/giliran-72-rumah-dapat-kompensasi-retak-retak-terdampak-pembangunan-jalan/>. Diakses pada 20 September 2019.

Fahmi, Y.M., "Warga Gempol Minta Kompensasi Dampak Proyek Pelabuhan Patimban". <https://pasundanekspres.co/2019/01/warga-gempol-minta-kompensasi-dampak-proyek-pelabuhan-patimban/>. Diakses pada 20 September 2019.

Fahmi, Y.M., "Musyawarah Ganti Rugi Lahan Patimban, Umumkan Perbaikan Data Bidang Tanah". <https://pasundanekspres.co/2019/09/musyawarah-ganti-rugi-lahan-patimban-umumkan-perbaikan-data-bidang-tanah/>. Diakses pada 22 September 2019.

Pratama, A. F., "Menko Luhut tidak ingin proyek pelabuhan Patimban diganggu". <https://www.tribunnews.com/bisnis/2017/12/09/menko-luhut-tidak-ingin-proyek-pelabuhan-patimban-diganggu>. Diakses pada 15 Agustus 2019.