

Evaluasi Pembangunan Pelabuhan Tiram di Padang ***Evaluation of Port Development Oysters in Padang***

Dienda Rieski Pramita

Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan
Jl. Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat
e-mail: rieskipramita@yahoo.co.id

Naskah diterima 06 Oktober 2015, diedit 15 Oktober 2015, dan disetujui terbit 26 Nopember 2015

ABSTRAK

Pembangunan Pelabuhan Tiram sampai dengan saat ini menemui berbagai kendala. Biaya yang besar dalam pembangunan pelabuhan tentunya memerlukan analisis dan evaluasi agar pembangunan pelabuhan dapat berjalan secara efektif dan efisien. Berdasarkan hasil analisis, dapat diketahui bahwa pembangunan Pelabuhan Tiram tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu, masalah AMDAL juga menjadi isu yang menyeruak di tengah pembangunan Pelabuhan Tiram. Lokasi pelabuhan yang langsung berhadapan dengan samudera bebas membuat pelabuhan ini memiliki kondoso ombak yang tinggi sehingga memerlukan biaya tinggi untuk pembangunan bangunan pemecah ombak. Berdasarkan hasil analisis, maka rekomendasi yang adapat diambil adalah pembangunan Pelabuhan Tiram tidak layak untuk dilanjutkan.

Kata Kunci: Evaluasi, Pembangunan pelabuhan, Pelabuhan Tiram

ABSTRACT

Port Development oysters until today meet kendala. Biaya great variety in port development would require analysis and evaluation to construction of the port can be run effectively and efficiently. Based on the analysis, it can be seen that the construction of the Port of oysters are not in accordance with the legislation of the berlaku. selain, EIA problem is also an issue that burst in the middle of Port development Tiram. Lokasi port directly facing the ocean are free to make this port has kondoso waves high so it requires a high cost for the construction of the building breakwaters. Based on the analysis, then the recommendation is that adapat taken Oysters Port development is not feasible to proceed.

Keywords : Evaluation, Development of the port, the Port of Oysters

PENDAHULUAN

Sebagai negara maritim, pelabuhan merupakan salah satu prasarana transportasi yang cukup penting bagi sebuah negara, terutama pada negara maritim seperti Indonesia sebab pelabuhan dapat membantu meningkatkan ekonomi negara. Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi suatu negara akan dapat menjadi lebih lancar, karena berdasarkan pada fakta yang ada pada beberapa negara, barang – barang ekspor impor sebagian besar dikirim melalui jalur laut (menggunakan kapal) yang berarti membutuhkan pelabuhan atau tempat untuk bertambat, meskipun rute perjalanan yang dituju dapat dilalui oleh alat transportasi lain.

Dilatarbelakangi dari pentingnya peran pelabuhan tersebut, pada tahun 2012 direncanakan pembangunan Pelabuhan Laut Tiram Kabupaten Padang Pariaman Sumatera Barat. Menurut *Harian Haluan* dalam situs onlinenya (www.harianhaluan.com, 9 Agustus 2012), pekerjaan pembangunan Pelabuhan Laut Internasional di Tiram, Kabupaten Padang Pariaman dimulai tahun 2012 dengan alokasi dari pusat sebesar Rp 28,5M. Proyek ini dikerjakan perusahaan dari Jakarta. Pekerjaan akan diawali dengan pemetaan lokasi dermaga. Sebanyak 250 tiang pancang dengan panjang 14 meter sudah didatangkan. Untuk Pelabuhan Tiram dibutuhkan lahan seluas 10 hektar. Kapasitasnya dan daya tampung pelabuhan sama dengan Teluk Bayur. Soal pembebasan lahannya tidak ada masalah dan berjalan dengan lancar. Karena pekerjaan besar ini sudah dirancang sejak 2006 silam. Keberadaan pelabuhan ini dimaksudkan sebagai antisipasi kepadatan Pelabuhan Teluk Bayur. Sebab perluasan dermaga Teluk Bayur sangat sulit dilakukan. Kepadatan pemukiman di sekitarnya serta terbatasnya lahan yang dimiliki menjadi kendala perluasan pelabuhan. Sehingga antrean panjang kapal untuk membongkar muatan sering tak terhindarkan. Hal ini selalu menjadi keluhan pada pengusaha.

Menurut Sumatera Barat Dalam Angka Tahun 2014, jumlah bongkar barang dari kapal internasional yang melalui Pelabuhan Teluk Bayur Padang pada tahun 2013 sebanyak 400.512 ton, sedangkan muat barang sebanyak 3.836.171 ton. Jumlah bongkar dan muat petikemas mencapai 34.071 TEUs dan 34.630 TEUs. Menurut Budi Utama, Kepala Dinas Perhubungan Padang Pariaman dalam *harian Haluan*, “Pelabuhan Tiram merupakan pelabuhan internasional, sangat tepat sebagai pelabuhan masa depan. Bila selesai dibangun, maka arus lalu lintas barang di Teluk Bayur bisa digeser ke sini. Tiram mampu menampung kapal dengan bobot 60.000

ton,”. Tahun depan direncanakan pekerjaan polder atau upaya untuk membendung air laut supaya jangan terlalu kencang sampai ke darat. Untuk pekerjaan ini dibutuhkan studi kelayakannya dengan biaya yang lumayan besar mencapai Rp143 miliar. Disamping itu juga akan dibangun beberapa bangunan pendukung lainnya. Sehingga dana yang dibutuhkan mencapai Rp200 miliar. Pembangunan Pelabuhan Tiram hingga tuntas membutuhkan biaya sekitar Rp 450 miliar. Ditargetkan pada tahun 2014 pelabuhan ini sudah siap dioperasikan.

Untuk mendukung program MP3EI, Sumatera Barat mengeluarkan masterplan provinsi sendiri, yakni Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Sumatera Barat (MP3ESB). MP3ESB membagi Sumatera Barat padang, Padangpanjang, Bukittinggi, Tanah Datar, Payakumbuh, Limapuluh Kota sebagai pusat produksi industri dan jasa, pintu gerbang perdagangan dan wisata. Koridor II (lintas Sumatera) terdiri dari Padang, Solok, Kota Solok, Sawahlunto, Sijunjung, Dharmasraya, Solok Selatan, sebagai pusat produksi pertanian, perkebunan, dan industri argo. Koridor III (pantai barat) meliputi Pasaman Barat, Agam, Pasaman, Padangpariaman, Pariaman, Padang, Pesisir Selatan, Mentawai sebagai pusat produksi pengolahan perikanan, perkebunan, energi dan pertambangan daerah. Asrtinya Sumatera Barat melalui MP3ESB sudah terintegrasi dengan MP3EI. Salah satu proyek prioritas MP3ESB adalah pembangunan Pelabuhan Internasional Tiram yang terletak di Kecamatan Tiram Tapakis, Kabupaten Padang Pariaman. Namun, berdasarkan Perda Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sumatera Barat No. 13 Tahun 2012 yang ada hanyalah rencana pembangunan Pelabuhan Ulakan Tapakis, berbeda lokasi dengan Pelabuhan Tiram sekarang.

Menurut *harian Ekspresnews.com* (11 Maret 2014), proyek yang bernilai ratusan milyar ini terbengkalai sejak tahun 2012, tahun dimulainya pembangunan proyek pelabuhan tersebut. Terdapat berbagai masalah yang menghalangi kelanjutan dari proyek pembangunan Pelabuhan Tiram. Isu yang berkembang saat itu, adanya masalah dampak lingkungan (AMDAL) yang belum selesai dan ketidakjelasan rencana tata ruang wilayah Kabupaten Padang pariaman yang menaungi tata wilayah. Selain itu, terdapat isu permasalahan lahan dalam pembangunan Pelabuhan Tiram. Maksud dari kajian ini yaitu untuk mengevaluasi pembangunan Pelabuhan Laut Tiram Kabupaten Padang Pariaman Sumatera Barat. Tujuannya yaitu untuk memberikan rekomendasi terkait dengan rencana pembangunan Pelabuhan Laut Tiram Kabupaten Padang Pariaman Sumatera Barat.

METODE

Pengertian Evaluasi

Proses evaluasi pada umumnya memiliki tahapan-tahapannya sendiri. Walaupun tidak selalu sama, tetapi yang lebih penting adalah bahwa prosesnya sejalan dengan fungsi evaluasi itu sendiri. Berikut ini dipaparkan salah satu tahapan evaluasi yang sifatnya umum digunakan.

- Menentukan apa yang akan dievaluasi. Dalam bidang apapun, apa saja yang dapat dievaluasi, dapat mengacu pada suatu program kerja. Di sana banyak terdapat aspek-aspek yang sekiranya dapat dan perlu dievaluasi. Tetapi, umumnya yang diprioritaskan untuk dievaluasi adalah hal-hal yang menjadi *key-success factors*-nya
- Merancang (desain) kegiatan evaluasi. Sebelum evaluasi dilakukan, harus ditentukan terlebih dahulu desain evaluasinya agar data apa saja yang dibutuhkan, tahapan-tahapan kerja apa saja yang dilalui, siapa saja yang akan dilibatkan, serta apa saja yang akan dihasilkan menjadi jelas.
- Pengumpulan data. Berdasarkan desain yang telah disiapkan, pengumpulan data dapat dilakukan secara efektif dan efisien, yaitu sesuai dengan kaidah-kaidah ilmiah yang berlaku dan sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan.
- Pengolahan dan analisis data. Setelah data terkumpul, data tersebut diolah untuk dikelompokkan agar mudah dianalisis dengan menggunakan alat-alat analisis yang sesuai, sehingga dapat menghasilkan fakta yang dapat dipercaya. Selanjutnya, dibandingkan antara Fakta dan harapan/rencana untuk menghasilkan gap. Besar gap akan disesuaikan dengan tolok ukur tertentu sebagai hasil evaluasinya.
- Pelaporan hasil evaluasi. Agar hasil evaluasi dapat dimanfaatkan bagi pihak-pihak yang berkepentingan, hendaknya hasil evaluasi didokumentasikan secara tertulis.

Pelabuhan laut

Menurut Keputusan Direksi PT (Persero) PELINDO II No. HK56/4/16/PI-II-07 tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal Di Pelabuhan Tanjung Priok, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi dengan

fungsi sebagai berikut:

- Tempat pertemuan (*interface*), pelabuhan merupakan tempat pertemuan dua moda transportasi utama, yaitu darat dan laut serta berbagai kepentingan yang saling terkait;
- Entitas industri;
- Mata rantai transportasi;
- Gapura (*gateway*) atau pintu gerbang suatu negara, barang-barang dari negara asing yang memiliki pertalian ekonomi masuk ke suatu negara melewati pelabuhan.

Didalam Petunjuk Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, hal-hal yang menjadi acuan dalam sebuah Masterplan dan harus dipenuhi oleh sebagai syarat pembangunan pelabuhan yaitu: Aspek Kebijakan Pemerintah, Aspek Tata Guna Lahan dan Perairan, Aspek Ekonomi dan Kependudukan, Aspek Keselamatan dan Keamanan Pelayaran, Aspek Pengembangan Pelayaran, Aspek Kondisi Alam dan Lingkungan, Aspek Teknis dan Operasional Pelabuhan, Aspek Organisasi dan Sumber Daya Manusia (SDM) Kepelabuhanan.

SWOT

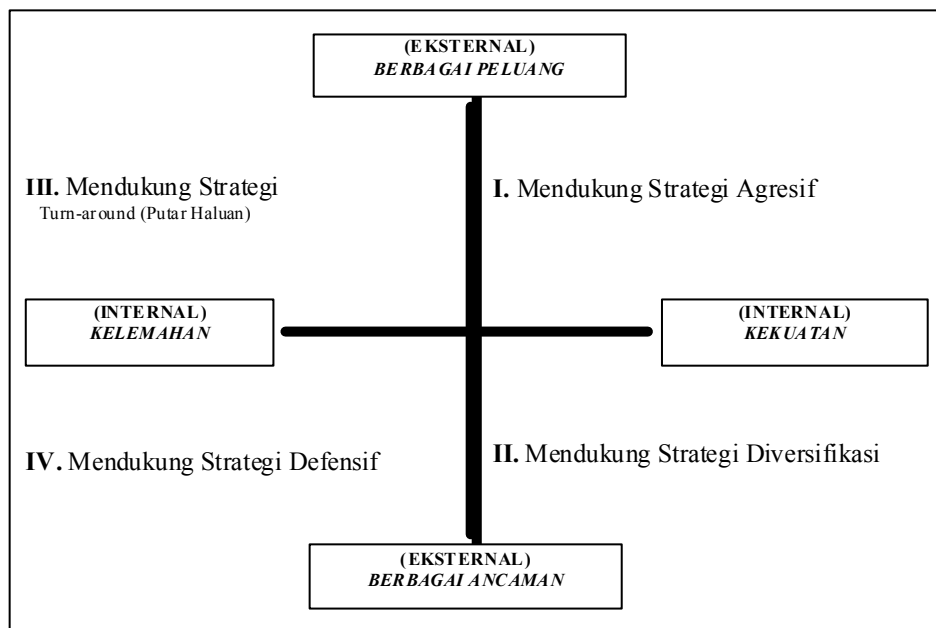
Analisis SWOT adalah metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), dan ancaman (*threats*) dalam suatu proyek atau suatu spekulasi bisnis. Keempat faktor itulah yang membentuk akronim SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, dan threats*).

Teori Analisis SWOT adalah sebuah teori yang digunakan untuk merencanakan sesuatu hal yang dilakukan dengan SWOT. SWOT adalah sebuah singkatan dari, S adalah Strength atau Kekuatan, W adalah Weakness atau Kelemahan, O adalah Opportunity atau Kesempatan, dan T adalah Threat atau Ancaman. SWOT ini biasa digunakan untuk menganalisis suatu kondisi dimana akan dibuat sebuah rencana untuk melakukan sesuatu, sebagai contoh, program kerja (wordpress.com, 2010).

Analisis SWOT dapat diterapkan dengan cara menganalisis dan memilah berbagai hal yang mempengaruhi keempat faktornya, kemudian menerapkannya dalam gambar matrik SWOT, dimana aplikasinya adalah bagaimana kekuatan (*strengths*) mampu mengambil keuntungan (*advantage*) dari peluang (*opportunities*) yang ada, bagaimana cara mengatasi kelemahan (*weaknesses*) yang mencegah keuntungan (*advantage*) dari peluang (*opportunities*) yang ada, selanjutnya bagaimana kekuatan (*strengths*) mampu menghadapi

ancaman (threats) yang ada, dan terakhir adalah bagaimana cara mengatasi kelemahan (weaknesses) yang mampu membuat ancaman (threats) menjadi nyata atau menciptakan sebuah ancaman baru.

Pengaruh faktor Internal dan Eksternal tersebut di atas, kemudian dinilai secara Kualitatif, melalui penilaian bobot dan rating (skala) pengaruh setiap elemen Kekuatan/Kelemahan maupun Peluang/Ancaman, di mana kedua faktor tersebut, harus dipertimbangkan dalam analisis SWOT yaitu dengan membandingkan antara faktor lingkungan eksternal Peluang/Opportunities dan Ancaman/Threats dengan faktor lingkungan internal Kekuatan/Strengths dan Kelemahan/Weaknesses, sebagaimana diagram



Gambar 1. Skema Analisis SWOT

dibawah.

Kwadrant I: Merupakan situasi yang sangat menguntungkan organisasi, memiliki peluang dan kekuatan, sehingga dapat memanfaatkan peluang yang ada. —>Strategi yang harus diterapkan, adalah mendukung kebijakan pertumbuhan yang agresif (*Growth Oriented Strategy*).

Kwadrant II : Meskipun menghadapi berbagai ancaman, tetapi masih memiliki kekuatan dari segi internal. —> Strategi yang harus diterapkan, adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang dengan cara strategi diversifikasi.

Kwadrant III : Menghadapi peluang yang sangat besar, tetapi di lain pihak menghadapi beberapa kendala/kelemahan internal. —> Fokus strategi yang dilakukan adalah meminimalkan masalah-masalah internal sehingga dapat merebut peluang yang lebih baik.

Kwadrant IV: Situasi yang sangat tidak menguntungkan, yaitu menghadapi berbagai

macam ancaman dan kelemahan internal.

In-depth Interview

In-depth interview merupakan teknik penelitian kualitatif dengan cara wawancara individual secara mendalam dan detail dengan sejumlah kecil responden untuk mengeksplorasi perspektif mereka tentang ide, program, atau situasi.

Kelebihan utama dari *in-depth interview* dibanding dengan teknik pengumpulan data lainnya, seperti survey, yaitu kemampuan untuk mengumpulkan data secara detail. Selain itu, *in-depth interview* dapat menciptakan suasana yang lebih

santai sehingga dapat memberikan kenyamanan bagi responden dalam pengumpulan informasi.

In-depth interview terbagi menjadi dua, yakni:

1. *Non-directive Interviews*

Dalam interview tipe ini, responden diberi kebebasan untuk merespon pertanyaan yang diajukan oleh pewawancara, akan tetapi masih dalam lingkup topik yang dibicarakan. Kesuksesan wawancara tipe ini tergantung pada:

- Suasana santai dan sikap simpatik yang ditujukan oleh pewawancara.
- Kemampuan pewawancara untuk menggali lebih dalam informasi yang dimaksud dengan berhati-hati agar tidak menimbulkan bias pada respon.
- Keahlian pewawancara untuk mengingatkan garis besar topik yang dibicarakan ketika respon mulai berkembang ke arah diluar topik yang direncanakan.

2. *Hidden-issues Questioning*

Dalam interview tipe ini, pewawancara bermaksud mendapatkan jawaban atas daftar pertanyaan yang spesifik menuju ke arah topik yang dimaksud yang sebelumnya telah dipersiapkan oleh pewawancara. Biasanya dalam tipe ini, keahlian pewawancara untuk menggali jawaban yang mendalam sangat diperlukan.

Penelitian Terdahulu

1. Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tamperan Terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir Sekitar, 2014

Kebijakan pembangunan dan peningkatan status PPI Tamperan menjadi PPP Tamperan di Desa Tamperan, Kelurahan Sidoharjo, Kabupaten Pacitan, ditingkatkan statusnya melalui Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor Kep.48/MEN/2007 tentang Peningkatan Status Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Tamperan Menjadi Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Tamperan. Pembangunan dan peningkatan status PPP Tamperan ditujukan untuk memberikan fasilitas yang memadai dan sesuai dengan standar kelas pelabuhan perikanan pantai bagi masyarakat nelayan Kabupaten Pacitan. Perubahan kebijakan dalam pengelolaan teknis PPP Tamperan secara tidak langsung telah mendorong terjadinya perubahan sosial dan ekonomi pada masyarakat pesisir sekitar, khususnya pada masyarakat Desa Tamperan.

2. Kajian Evaluasi Kebijakan Pembangunan Transportasi : Perkeretaapian dan Pelabuhan Laut, 2012

Evaluasi dan rekomendasi pembangunan transportasi berdasarkan koridor ekonomi disusun sebagai berikut :

Sumatera

- a. Terdapat kenaikan indeks transportasi terutama karena peningkatan indeks aspek utilisasi transportasi laut
- b. Karena aspek sediaan moda jalan, KA juga laut, khususnya untuk penumpang relatif rendah, menjadi salah satu pemicu tingginya utilisasi moda udara
- c. Pengembangan sediaan (infrastruktur) khususnya untuk moda udara, laut juga jalan masih diperlukan.

Jawa

- a. Kinerja aspek sediaan jalan sudah sangat tinggi,

namun tingkat penurunan utilisasi (atau peningkatan demand cukup tinggi, sehingga mungkin diperlukan manajemen jaringan dan lalu lintas.

- b. Sementara itu, sediaan moda kereta api mengalami penurunan, sehingga masih perlu ditingkatkan.

Bali NT

- a. Kinerja aspek kualitas menurun untuk moda jalan dan laut, begitu pula dengan utilitasnya. Hal ini berarti dalam jaringan jalan semakin banyak jalan dengan kepadatan tinggi, sementara di moda laut ada kecenderungan pengurangan jumlah muatan

Kalimantan

- a. Sediaan untuk semua moda di kalimantan relatif masih rendah yang berarti masih membutuhkan banyak pengembangan infrastruktur dan sarana
- b. Kualitas pelayanan mengalami penurunan, lebih karena peningkatan tajam dari sisi kebutuhan pergerakannya

Sulawesi

- a. Indeks transportasi Koridor Ekonomi Sulawesi merupakan yang terendah diantara koridor ekonomi lainnya.
- b. Dari sisi sediaan, semua moda masih memiliki potensi kebutuhan untuk dikembangkan.
- c. Meski dari sisi sediaan moda jalan masih cukup rendah, namun kapasitas sisa jaringan jalannya masih tinggi, sehingga pengembangan infrastruktur jalan secara umum mungkin belum mendesak, kecuali untuk alasan lain di luar peningkatan kebutuhan perjalanan.

Maluku Papua

- a. Kualitas pelayanan moda jalan menurun cukup signifikan, padahal hanya dalam rentang 1 tahun. Isu pemeliharaan mungkin menjadi penting di koridor ekonomi ini
 - b. Kualitas pelayanan moda laut relatif baik, namun tidak di dukung oleh sediaan yang memadai, berarti terdapat kemungkinan ukuran kapal yang beroperasi umumnya berukuran kecil yang berdampak pada tingginya biaya transportasi (laut)
3. Evaluasi Rencana Pengembangan Pangkalan Ikan (PPI) Soreang Ditinjau dari Aspek Teknis dan Biologi di Kota Parepare Sulawesi Selatan, 2007

Salah satu tempat pendaratan ikan yang ada di Sulawesi Selatan adalah di Kota Pare-pare yang mengalami peningkatan, perkembangan dari tahun 2000-2004 yang cukup pesat.

Perkembangan terjadi baik dari segi volume armada atau kapal perikanan yang melakukan bongkar muat di dermaga, sehingga beberapa fasilitas pangkalan pendaratan ikan sudah tidak mampu menampung kegiatan atau aktivitas perikanan yang ada. Melihat kondisi tersebut, perlu untuk diadakan penelitian mengenai evaluasi pengembangan fasilitas pangkalan pendaratan ikan Kota Parepare guna menunjang kegiatan nelayan yang ada di daerah Sulawesi Selatan untuk masa yang akan datang dan secara khusus di Kota Parepare.

4. Kajian Ulang Rencana Induk Kawasan Pelabuhan Laut Wersimar Kabupaten Sorong Selatan, 2009

Dengan berkembangnya kehidupan sosial dan ekonomi penduduk suatu daerah di perlukan sarana dan prasarana pengangkutan yang lebih memadai. Kota Teminabuan ini merupakan pusat kegiatan pemerintahan pendidikan, kesehatan, ekonomi dan perdagangan bagi daerah belakangnya. Untuk mengatasi permasalahan yang di hadapai oleh Pemerintah Sorong Selatan berkaitan dengan pelabuhan lama yang kecil dan tidak menampung aktifitas kapal serta bongkar muat barang dan penumpang.

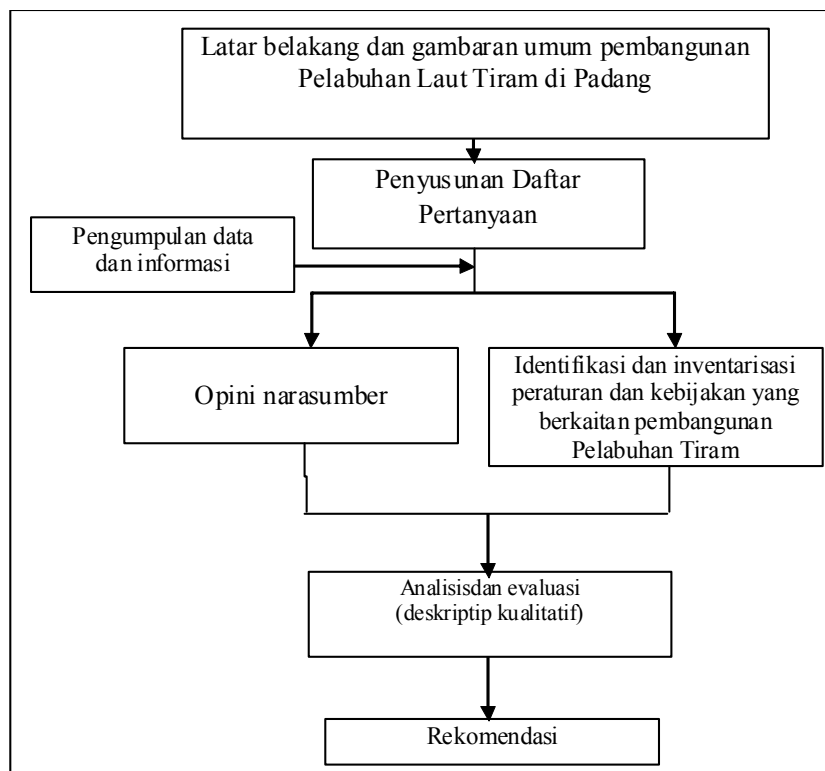
Alur pikir penyelesaian masalah dapat dilihat pada gambar 1 di bawah ini :

Alur pikir penyelesaian masalah, diawali dengan mengidentifikasi latar belakang pembangunan Pelabuhan Tiram serta gambaran umum dan potensi pengembangannya. Selanjutnya disusun daftar pertanyaan yang ditujukan kepada narasumber. Berdasarkan data dan informasi yang dikumpulkan, opini narasumber dan inventarisasi terhadap peraturan perundang-undangan terkait maka disusun analisis dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif menggunakan alat analisis SWOT. Hasil dari analisis ini merupakan rekomendasi terhadap perlu atau tidaknya pembangunan Pelabuhan Tiram dilanjutkan.

Model Analisis

Berdasarkan ruang lingkup penelitian ini, maka data-data penelitian akan dianalisis dengan menggunakan cara-cara sebagai berikut :

1. Analisis deskriptif, yaitu menggambarkan situasi dan kondisi obyektif yang ada, terkait dengan kondisi Pelabuhan Tiram saat ini.
2. Analisis SWOT, dilakukan untuk mengetahui



Gambar 2. Alur Pikir Penelitian

Strenght, Weakness, Oppurtunity dan Threats yang dimiliki oleh Pelabuhan Tiram di Padang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pekerjaan pembangunan Pelabuhan Laut Internasional di Tiram, Kabupaten Padang Pariaman dimulai tahun 2012 dengan alokasi dari pusat sebesar Rp28,5 miliar dengan pekerjaan awal adalah pemancangan lokasi dermaga. Sebanyak 250 tiang pancang dengan panjang 14 meter sudah didatangkan dan beberapa tiang sudah terpancang.

Pelabuhan Tiram membutuhkan lahan seluas 10 hektar. Kapasitasnya dan daya tampung pelabuhan dirancang sama dengan Teluk Bayur. Pelabuhan ini dimaksudkan sebagai antisipasi kepadatan Pelabuhan Teluk Bayur karena perluasan dermaga Teluk Bayur sangat sulit dilakukan. Kepadatan pemukiman di sekitarnya serta terbatasnya lahan yang dimiliki menjadi kendala perluasan pelabuhan. Sehingga antrean panjang kapal untuk membongkar muatan sering tak terhindarkan. Hal ini selalu menjadi keluhan para pengusaha.

Pelabuhan Tiram merupakan pelabuhan internasional, sangat tepat sebagai pelabuhan masa depan. Bila selesai dibangun, maka arus lalu lintas barang di Teluk Bayur bisa bergeser ke Pelabuhan Tiram karena dirancang mampu menampung kapal dengan bobot 60.000 ton. Pembangunan Pelabuhan Tiram hingga tuntas membutuhkan biaya sekitar Rp 450 miliar. Ditargetkan pada tahun 2014 yang lalu, pelabuhan ini sudah siap dioperasikan. Berbarengan dengan itu, pembangunan BP2IP yang menelan biaya hingga Rp800 miliar juga selesai dikerjakan.

Pembahasan

Analisis SWOT dalam evaluasi pembangunan Pelabuhan Laut Tiram dapat dilakukan dengan melakukan identifikasi dalam matriks SWOT, matriks ini terdiri dari sel-sel daftar kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dalam pembangunan pelabuhan.

1. *Strength* (Kekuatan)

- a. Pelabuhan Laut Tiram dapat menjadi penunjang utama Pelabuhan Teluk Bayur yang saat ini semakin padat dan terdapat permasalahan keterbatasan lahan.
- b. Ketersediaan lahan yang luas untuk keperluan pembangunan fasilitas pelabuhan seperti gudang/lapangan penumpukan dan dermaga

2. *Weaknesses* (Kelemahan)

- a. Kapal yang berlayar dipengaruhi oleh faktor-faktor alam seperti angin, gelombang dan arus yang dapat menimbulkan gaya-gayayang bekerja pada badan kapal. Faktor ini menjadi

besar dikarenakan lokasi pembangunan pelabuhan yang terletak di pantai terbuka. Pada umumnya angin dan arus mempunyai arah tertentu yang dominan. Diharapkan bahwa kapal-kapal yang sedang memasuki pelabuhan tidak mengalami dorongan arus pada arah tegak lurus sisi kapal. Gelombang yang mempunyai amplitudo besar akan menyebabkan diperlukannya kedalaman saluran pengantar yang lebih besar, karena pada keadaan tersebut kapal-kapal berosilasi (bergoyang naik turun dengan fluktuasi muka air)

- b. Lokasi pembangunan Pelabuhan Laut Tiram berada di samudera bebas dengan ombak besar, dimana artinya ketinggian pasang surut di areal kolam pelabuhan lebih dari 5m. Kegiatan bongkar muat di dalam kolam pelabuhan harus dalam kondisi tenang. Pembangunan pelabuhan pada kondisi alam tersebut dapat saja dilakukan dengan design pelabuhan tertutup dilengkapi dengan pintu air untuk memasukkan dan mengeluarkan kapal, yang sudah pasti membutuhkan dana yang lebih besar dibanding pembangunan pelabuhan di lokasi teluk atau tertutup.
 - c. Pembangunan pelabuhan internasional yang membutuhkan biaya tinggi perlu mempertimbangkan jumlah demand (arus barang) yang nantinya melalui pelabuhan tersebut. Jika demand dan supply tidak mencapai titik keseimbangan, dimana jumlah supply lebih tinggi dari pada demand, maka pembangunan pelabuhan tersebut jelas tidak efektif.
 - d. Pembebasan lahan untuk pembangunan Pelabuhan Laut Tiram masih menemui permasalahan dengan penduduk sekitar lokasi rencana pembangunan.
- ### 3. *Opportunity* (Peluang)
- a. Meningkatkan kegiatan perekonomian di Kabupaten Padang Pariaman dan sekitarnya
 - b. Rencana lokasi pembangunan pelabuhan Laut Tiram di Kecamatan Tiram Tapakis, Kabupaten Padang Pariaman relatif strategis, berada tepat dengan Bandar Udara Internasional Minangkabau dan dekat dengan lokasi wisata Pantai Tiram.
- ### 4. *Threats* (Ancaman)
- a. Ketidakjelasan rencana tata ruang wilayah Kabupaten Padang Pariaman yang menaungi tata wilayah, di dalam Perda Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sumbar No. 13 Tahun 2012 dan Perda No. 5 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten

Padang Pariaman 2010-2030 tidak ada satu pun menyatakan bahwa adanya rencana pembangunan Pelabuhan Internasional Tiram. Di dalam UU No.26 Tahun 2007 tentang Penetapan Tata Ruang, Pasal 37 berbunyi: setiap pejabat pemerintah yang berwenang menerbitkan izin pemanfaatan ruang dilarang menerbitkan izin yang tidak sesuai dengan rencana tata ruang.

- b. Ketidaktuntutan persyaratan dokumen pengurusan pembangunan pelabuhan seperti Master plan, studi kelayakan dan Analisa Dampak lingkungan (AMDAL) dalam pengurusan pembangunan pelabuhan laut tiram.

Pembahasan

Prasarana transportasi laut provinsi Sumatera Barat telah ditunjang oleh pelabuhan Internasional Teluk Bayur dan beberapa pelabuhan skala lokal di beberapa kabupaten/kota yang memiliki perairan laut, seperti Kabupaten Pesisir Selatan, Kota Padang, Kabupaten Padang Pariaman, Kabupaten Pasaman Barat dan Kabupaten Kepulauan Mentawai. Peningkatan pelabuhan oleh Pelindo II di Pelabuhan Teluk Bayur Padang menuai hasil dengan meningkatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan tersebut yang mengalami peningkatan hampir 10% pada 2013.

Berdasarkan data yang dirilis oleh PT. Pelindo II cabang Teluk Bayur tahun 2013 terjadi peningkatan volume bongkar muat 800.400 ton dibandingkan periode yang sama tahun 2012. Arus barang di pelabuhan Teluk Bayur sepanjang tahun 2013 mencapai 12.959.770 ton, naik dari tahun 2012 yang hanya 12.159.370 ton. Adapun arus barang di pelabuhan Teluk Bayur dibagi menjadi dua, yakni arus barang perdagangan luar negeri dan dalam negeri. Untuk perdagangan luar negeri, arus barang totalnya 4.236.681 ton dengan jumlah impor sebanyak 400.512 ton dan jumlah ekspor sebanyak 3.836.169 ton.

Sementara untuk perdagangan dalam negeri, total arus barang mencapai 8.723.090 ton, dengan aktivitas bongkar sebanyak 4.011.762 ton dan aktivitas muat sebanyak 4.711.328 ton. Kenaikan volume bongkar muat di pelabuhan Teluk Bayur juga didukung oleh keberadaan dermaga umum yang menjadi bagian lain dari pendapatan pelabuhan dengan aktivitasnya mencapai 7.267.554 ton. Sementara itu, arus keluar masuk kapal di pelabuhan Teluk Bayur juga mengalami peningkatan, tahun 2013 tercatat 2.528 unit kapal melakukan aktivitasnya dengan total muatan mencapai 12.111.052 ton. Sedangkan pada periode yang sama tahun 2012 arus keluar masuk kapal hanya 2.185

unit dengan kapasitas muat sebanyak 9.597.035 ton. Sama halnya dengan permasalahan yang dihadapi pengembangan prasarana transportasi darat (jalan), pengembangan pelabuhan di provinsi ini juga menghadapi kendala status kawasan untuk pengembangan pelabuhan laut yang umumnya termasuk kawasan hutan dan kawasan konservasi.

Pembangunan Pelabuhan Tiram diharapkan dapat menjadi penunjang utama Pelabuhan Teluk Bayur dan dapat mengurangi kepadatan dan antrian kapal yang melakukan bongkar muat di Pelabuhan Teluk Bayur Padang. Sementara itu, pembangunan BP2IP dilaksanakan di kawasan Pantai Tiram Padang Pariaman dan keberadaannya diharapkan berdampak pada pengembangan perkembangan potensi daerah setempat, terutama disektor perikanan dan pelayaran. Lahan kosong di sekitar Pelabuhan Tiram diharapkan dapat menjadi kekuatan tersendiri dalam pembangunan pelabuhan ini. DPRD dan Pemerintah Provinsi Sumatera Barat sepakat mengalokasikan dana Rp13,19 miliar dalam APBD Perubahan 2012 untuk pembebasan lahan terhadap tanah milik masyarakat seluas 10 hektar dalam proyek pembangunan Pelabuhan Laut Tiram di Kabupaten Padang Pariaman.

Selain untuk Pelabuhan Tiram, dana tambahan dalam perubahan APBD 2012 juga dialokasikan untuk pembebasan lahan pembangunan Balai Pengembangan dan Sekolah Pendidikan Ilmu Pelayaran (BP2IP) di Tiram. Adapun yang menjadi ancaman dari pembangunan Pelabuhan Tiram adalah Ketidakjelasan rencana tata ruang wilayah Kabupaten Padang Pariaman yang menaungi tata wilayah, di dalam Perda No. 5 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Padang Pariaman 2010-2030 tidak ada satu pun menyatakan bahwa adanya rencana pembangunan Pelabuhan Internasional Tiram. Berdasarkan data yang didapat dari Kementerian Pekerjaan Umum, Peta Pola Rencana Tata Ruang Kabupaten Padang Pariaman dapat dilihat pada Gambar 5.1 berikut ini.

Pada PP No. 61 Tentang Kepelabuhanan Pasal 10 menyebutkan bahwa rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun disusun dengan berpedoman pada kebijakan pelabuhan nasional. Ayat selanjutnya menyebutkan bahwa Rencana lokasi pelabuhan yang akan dibangun harus sesuai dengan rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, dan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota. Berdasarkan peraturan perundangan ini jelaslah bahwa rencana Pelabuhan Tiram tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Berdasarkan gambar di bawah, jelaslah bahwa memang Pelabuhan Laut Tiram tidak masuk ke dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten

Padang Pariaman 2010-2030. Satu-satunya simpul transportasi yang tercantum hanyalah Bandar Udara Minangkabau.

Berdasarkan faktor opportunity (peluang), pembangunan Pelabuhan Tiram diharapkan dapat meningkatkan kegiatan perekonomian di Kabupaten Padang Pariaman dan sekitarnya. Jumlah penduduk Kabupaten Padang Pariaman tahun 2007 tercatat sebanyak 387.452 jiwa, yang terdiri dari 186.058 laki-laki dan 201.394 perempuan, sedangkan tahun sebelumnya tercatat sebanyak 384.718 jiwa (183.926 laki-laki dan 200.792 perempuan). Tingkat kepadatan penduduk pada tahun 2007 ini terhitung sebanyak 292 jiwa / Km². Jumlah penduduk terbanyak berada di Kecamatan Batang Anai, yakni 43.890 jiwa, sedangkan jumlah penduduk terendah berada di Kecamatan Padang Sago yakni 8.247 jiwa.

Sedangkan jumlah orang yang bekerja sebanyak 142.222 orang dengan rincian 83.836 laki-laki dan 58.386 perempuan. Dilihat dari tingkat pendidikan pekerja di Kabupaten Padang Pariaman terbanyak pada tingkat pendidikan tidak tamat SD sebanyak 45.173 orang, selanjutnya 36.760 orang pada tingkat pendidikan SD dan sebanyak 6.749 orang berpendidikan diatas sekolah menengah atas (Diploma/Universitas). Dilihat dari tingkat kesejahteraan keluarga berdasarkan data dari Dinas Kependudukan, Catatan Sipil dan Keluarga Berencana sebanyak 10.118 keluarga berada pada tingkat pra sejahtera, 21.663 keluarga pada tingkat Sejahtera I, 28.297 keluarga pada tingkat Sejahtera II, 25.382 pada tingkat Sejahtera III, dan sebanyak 1.443 keluarga pada tingkat Sejahtera III Plus. Pada tahun 2014, pertumbuhan ekonomi Padang Pariaman mencapai 6,67% dan merupakan yang tertinggi di Sumbar. Pemasukan terbesar yang ikut memacu laju pertumbuhan ekonomi Padangpariaman berasal dari sejumlah sektor, seperti Bandara Internasional Minangkabau (BIM) yang berada di Ketaping, masuk sector Perhubungan. Kemudian sektor Pertanian yang terus mengalami kemajuan pesat, ditambah pembangunan berbagai infrastruktur

berskala besar seperti, Balai Pendidikan dan Pelatihan Ilmu Pelayaran (BP2IP), Pelabuhan Tiram dan pembangunan jalan lingkar Duku-Sicincin. Letak Pelabuhan Tiram dan Bandara Minangkabau hanya berjarak sekitar 12 km. Selain letaknya yang berdekatan dengan Bandara Minangkabau, lokasi Pelabuhan Laut Tiram juga menawarkan keindahan alam sebagai asset wisata. Kawasannya yang indah, ramai oleh pengunjung dan dekat dengan bandara akhirnya menjadi faktor yang menjadi peluang pembangunan Pelabuhan Tiram.

Ditinjau dari kelayakannya pembangunan Pelabuhan Tiram memiliki beberapa kekurangan diantaranya adalah Kapal yang berlayar dipengaruhi oleh faktor-faktor alam seperti angin, gelombang dan arus yang dapat menimbulkan gaya-gaya yang bekerja pada badan kapal. Faktor ini menjadi besar dikarenakan lokasi pembangunan pelabuhan yang terletak di pantai terbuka. Pada umumnya angin dan arus mempunyai arah tertentu yang dominan.

Diharapkan bahwa kapal-kapal yang sedang memasuki pelabuhan tidak mengalami dorongan arus pada arah tegak lurus sisi kapal. Gelombang yang mempunyai amplitudo besar akan menyebabkan diperlukannya kedalaman saluran pengantar yang lebih besar, karena pada keadaan tersebut kapal-kapal berosilasi (bergoyang naik turun dengan fluktuasi muka air). Selain itu, lokasi pembangunan Pelabuhan Laut Tiram berada di samudera bebas dengan ombak besar, dimana artinya ketinggian pasang surut di areal kolam pelabuhan lebih dari 5m. Kegiatan bongkar muat di dalam kolam pelabuhan harus dalam kondisi tenang. Pembangunan pelabuhan pada kondisi alam tersebut dapat saja dilakukan dengan design pelabuhan tertutup dilengkapi dengan pintu air untuk memasukkan dan mengeluarkan kapal, yang sudah pasti membutuhkan dana yang lebih besar dibanding pembangunan pelabuhan di lokasi teluk atau tertutup. Pembangunan pelabuhan internasional yang membutuhkan biaya tinggi perlu mempertimbangkan jumlah demand (arus barang) yang nantinya melalui pelabuhan tersebut. Jika demand dan supply tidak mencapai titik keseimbangan,

Tabel 1. Matriks Faktor *Strength* terhadap *Opportunity* dan *Threat*

		OPPORTUNITY (Peluang)		THREAT (Ancaman)		
		Meningkatkan kegiatan perekonomian di Kabupaten Padang Pariaman dan sekitarnya	Rencana lokasi pembangunan pelabuhan Laut Tiram di Kecamatan Tiram Tapakis, Kabupaten Padang Pariaman relatif strategis, berada tepat dengan Bandar Udara Internasional Minangkabau	Pelabuhan Tiram tidak termasuk dalam Perda Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sumbar No. 13 Tahun 2012 dan Perda No. 5 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Padang Pariaman 2010-2030	Tidak termasuk dalam Tataan Keperluan Nasional sesuai KP. 414 Tahun 2013 Tentang Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional	Ketidaktengkapan persyaratan dokumen pengusulan pembangunan pelabuhan seperti Master plan, studi kelayakan dan Analisa Dampak lingkungan (AMDAL) dalam pengusulan pembangunan Pelabuhan Laut Tiram
STRENGTH (Kekuatan)		1	2	1	2	3
Pelabuhan Laut Tiram dapat menjadi penunjang utama Pelabuhan Teluk Bayur yang saat ini semakin padat dan terdapat permasalahan keterbatasan lahan	1	1. Kondisi Pelabuhan Teluk Bayur yang semakin padat dan tidak dapat dikembangkan karena permasalahan keterbatasan lahan menjadikan Pelabuhan Laut Tiram sebagai penunjang kegiatan Pelabuhan Teluk Bayur. Selain itu diharapkan pula dapat meningkatkan perekonomian di Kabupaten Padang Pariaman dan sekitarnya		1. Perlu pendekatan dan koordinasi dengan semua pihak terkait dalam pembangunan pelabuhan ini. Pemerintah Kabupaten/Kota harus berkoordinasi dan melibatkan Pemerintah Provinsi begitu pula Pemerintah Provinsi harus berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat. 2. Pembangunan pelabuhan harus sesuai dengan peraturan perundangan terkait seperti RTRW dan Rencana Induk Nasional. 3. Dalam hal kelengkapan persyaratan pembangunan pelabuhan, yaitu studi analisa dampak lingkungan, maka pemda harus melakukan studi secara komprehensif dan apa adanya. Mana kala hasilnya terdapat dampak yang tidak baik maka sebaiknya dicari alternatif lokasi lain yang lebih layak secara lingkungan.		
Ketersediaan lahan yang luas untuk keperluan pembangunan fasilitas pelabuhan seperti gudang/lapangan penumpukan dan dermaga	2	2. Ketersediaan lahan yang luas dapat dipergunakan untuk keperluan pembangunan fasilitas pelabuhan selain lokasi yang strategis karena berdekatan dengan				

Tabel 2. Matriks Faktor *Weakness* terhadap *Opportunity* dan *Threat*

		OPPORTUNITY (Peluang)		THREAT (Ancaman)		
		Meningkatkan kegiatan perekonomian di Kabupaten Pariaman dan sekitarnya	Rencana lokasi pembangunan pelabuhan Laut Tiram di Kecamatan Tiram Tapakis, Kabupaten Pariaman relatif strategis, berada tepat dengan Bandar Udara Internasional Minangkabau	Pelabuhan Tiram tidak termasuk dalam Perda Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sumbar No. 13 Tahun 2012 dan Perda No. 5 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Padang Pariaman 2010-2030	Tidak termasuk dalam Tata Ruang Keperluan Nasional sesuai KP. 414 Tahun 2013 Tentang Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional	Ketidaktengkapan persyaratan dokumen pengusulan pembangunan pelabuhan seperti Master plan, studi kelayakan dan Analisa Dampak lingkungan (AMDAL) dalam pengusulan pembangunan Pelabuhan Laut Tiram
WEAKNESS (Kelemahan)						
Kapal yang berlayar dipengaruhi oleh faktor-faktor alam seperti angin, gelombang dan arus yang dapat menimbulkan gaya-gaya yang bekerja pada badan kapal. Faktor ini menjadi besar dikarenakan lokasi pembangunan pelabuhan yang terletak di pantai terbuka	1	1. Desain pelabuhan harus disesuaikan dengan kondisi geografis yang dimiliki, seperti misalnya dengan pembangunan breakwater dsb. 2. Demand dan supply harus dihitung dengan seksama karena mempengaruhi besar kecilnya fasilitas pelabuhan yang akan dibangun. 3. Perlu adanya pendekatan dengan masyarakat melalui perangkat desa perihal pembebasan lahan		1. Rencana Induk Nasional tentunya disusun berdasarkan kelayakan secara geografis. Jika pelabuhan tidak masuk dalam hierarki kepelabuhanan nasional tentunya telah dipertimbangkan pula kelemahan-kelemahannya. 2. Hal mendasar yang belum mampu diselesaikan adalah permasalahan AMDAL. Isu Global Warming dan Pelestarian Lingkungan Laut hendaknya diperhatikan oleh Pemerintah Padang Pariaman. Bisa jadi pengembangan potensi wisata lebih menguntungkan jika dibandingkan dengan pembangunan pelabuhan yang memerlukan biaya yang besar. 3. Dalam mendukung percepatan pengembangan koridor ekonomis nasional (MP3EI) jelaslah bahwa Padang bukan merupakan jalur ekonomi utama, dimana lalu lintas komoditi unggulan dan kontainer masih rendah dibandingkan dengan pelabuhan utama lainnya, maka Pelabuhan Teluk Bayur sebagai pelabuhan utama dan pelabuhan-pelabuhan kecil lainnya sudah cukup mengkomodir kebutuhan, khususnya pada Provinsi Sumatera Barat.		
Lokasi pembangunan Pelabuhan Laut Tiram berada di samudera bebas dengan ombak besar, dimana artinya ketinggian pasang surut di areal kolam pelabuhan lebih dari 5m	2					
Pembangunan pelabuhan internasional yang membutuhkan biaya tinggi perlu mempertimbangkan jumlah <i>demand</i> (arus barang) yang nantinya melalui pelabuhan tersebut. Jika <i>demand</i> dan <i>supply</i> tidak mencapai titik keseimbangan, dimana jumlah <i>supply</i> lebih tinggi daripada <i>demand</i> , maka pembangunan pelabuhan tersebut jelas tidak efektif	3					
Pembebasan lahan untuk pembangunan Pelabuhan Laut Tiram masih menemui permasalahan dengan penduduk sekitar lokasi rencana pembangunan	4					

dimana jumlah supply lebih tinggi dari pada demand, maka pembangunan pelabuhan tersebut jelas tidak efektif.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Pembangunan Pelabuhan Tiram tidak sesuai dengan peraturan perundangan terkait dan tidak

memenuhi persyaratan yang telah diamanatkan oleh Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dimana Pelabuhan Tiram tidak termasuk dalam Perda No. 5 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Padang Pariaman 2010-2030, KP. 414 Tahun 2013 Tentang Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional. Selain itu, dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan

Pembangunan Ekonomi Indonesia, Padang bukan merupakan merupakan kawasan ekonomi khusus.

2. Pemerintah Kabupaten Pariaman belum merampungkan Analisa Dampak Lingkungan yang menjadi persyaratan perijinan pembangunan pelabuhan.
3. Sampai dengan saat ini, Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak merupakan 2 (dua) pelabuhan utama yang kondisinya sudah load capacity, sedangkan Pelabuhan Teluk Bayur jika ditinjau dari sisi lalu lintas dan komoditinya masih jauh dibandingkan dengan pelabuhan lainnya.
4. Letak pelabuhan Tiram langsung berhadapan dengan samudera bebas yang memiliki ombak besar sehingga pembangunan memerlukan biaya yang cukup tinggi, khususnya dalam pembangunan break water.
5. Permasalahan pembebasan lahan yang masih belum terselesaikan hingga saat ini.

Adapun saran berdasarkan kesimpulan di atas adalah sebagai berikut.

1. Pelabuhan Tiram tidak layak diteruskan pembangunannya karena tidak sesuai dengan amanat UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, PP No. 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan, MP3EI, Perda dalam Perda No. 5 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Padang Pariaman 2010-2030, KP. 414 Tahun 2013 Tentang Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional.
2. Perlu dilakukan analisi lanjutan secara kuantitatif dengan menggunakan alat analisis tertentu agar diperoleh perhitungan dan analisis yang lebih komprehensif.

UCAPAN TERIMA KASIH

Mengucapkan terima kasih kepada Kapuslitbang Perhubungan Laut dan seluruh Tim yang membantu penelitian ini

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Antoh, Origenes, 2009, Kajian Ulang Rencana Induk Kawasan Pelabuhan Laut, Jakarta;
- [2] Wersimar Kabupaten Sorong Selatan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta;
- [3] Anton; Mardiyono; Prasetya, Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Temperan terhadap Perubahan Sosial Ekonomi Masyarakat Pesisir Sekitar (Studi Kasus pada PPP Tamperan Kab. Pacitan), 2014, Jurnal Administrasi Publik Universitas Brawijaya, Malang;
- [4] Badan Pusat Statistik, 2014, Sumatera Barat Dalam Angka Tahun 2014, Badan Pusat Statistik Provinsi Sumatera Barat;
- [5] Kramadibrata, S., 1985, Perencanaan Pelabuhan, Ganeca Exact, Bandung;
- [6], 2002, Standar Teknis dan Penjelasan untuk Fasilitas-Fasilitas Pelabuhan di Jepang, The Overseas Coastal Area Development Institute of Japan, Jepang;
- [7], 2012, Kajian evaluasi Kebijakan Pembangunan Transportasi : Perkeretaapian dan Pelabuhan Laut. Bappenas, Jakarta;
- [8] Danial, 2007, Evaluasi Rencana Pengembangan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Soreang Ditinjau dari Aspek Teknis dan Biologis di Kota Parepare Sulawesi Selatan, Jurnal Fakultas Perikanan dan Kelautan Vol. 14 No. 1 Th. 2007 Universitas Umslim Indonesia, Makassar;
- [9] Durgee, Jeffrey F. (1986) Depth-Interview Techniques for Creative Advertising, Journal of Advertising Research, January, pp.29-37.
- [10] Direktorat Jenderal Perhubungan Laut (2009) Pertunjuk Teknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan, Kementerian Perhubungan, Jakarta;
- [11] Triatmojo, Bambang, 1996, Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta Pelabuhan Indonesia II. (2007) Surat Keputusan Direksi No. HK.56/4/16/PI-II-07 Tentang Tarif Pelayanan Jasa Kapal di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta;
- [12] Peraturan Daerah Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Sumatera Barat Nomor 13 Tahun 20012
- [13] Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan Rangkuti, Freddy. (2004), SWOT Balanced Scorecard, Gramedia, Jakarta;
- [14] Sudijono, Anas. (1996). Pengantar Evaluasi Pendidikan, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta
- [15] Pelabuhan Tiram Mulai Dikerjakan, Harian Haluan 9 Agustus 2012, diperoleh Mei 2015 dari www.harianhaluan.com

