

TATA KELOLA PELABUHAN SUNGAI

Vico Axnur

FISIP Universitas Riau, Kampus Bina Widya Km. 12,5 Simpang Baru Panam, Pekanbaru 28293

Abstract: Duku River Port is the gateway to the arrival or mobilization of the community from and to Pekanbaru and to other areas in Riau Province. The management of Duku River Port as the gate of the area has not yet been accompanied by the optimization of authority and action. This study tries to see the not yet optimal governance of the port from different perspectives of political and government perspective. So the focus is on aspects of the implementation of management and aspects of government action. This study bases itself on the theoretical assumptions of good governance with the intent to see the management of Sungai Duku port as a series of actions by the Government in improving services to the community and providing value added benefits. This study uses a qualitative approach as an effort to trace various supporting data and analyzed by descriptive analysis method. This study concludes that (1) the governance of Sungai Duku port is faced with regulatory issues in which the siting is not clear and the role of local government, as well as on issues of weak control over port activities and poor supervision. Furthermore, (2) the actor's actions in managing the Duku port can be seen from the actions of the port authority whose actions should be based on regulatory mechanisms established by the central government, whereas the actions of private actors are limited by the non-commercial port status.

Abstrak: Pelabuhan Sungai Duku merupakan pintu gerbang kedatangan atau mobilisasi masyarakat dari dan ke Pekanbaru maupun menuju daerah lainnya yang ada di Provinsi Riau. Pengelolaan Pelabuhan Sungai Duku sebagai gerbang daerah itu nyatanya belum dibarengi oleh optimalisasi wewenang dan tindakan. Studi ini mencoba melihat belum optimalnya tata kelola pelabuhan itu dari sudut pandang yang berbeda yaitu sudut pandang politik dan pemerintahan. Sehingga yang menjadi fokusnya adalah pada aspek pelaksanaan pengelolaan dan aspek tindakan pemerintah. Kajian ini mendasarkan diri pada asumsi teoritik tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*) dengan maksud untuk melihat pengelolaan pelabuhan Sungai Duku sebagai rangkaian tindakan oleh Pemerintah dalam meningkatkan layanan kepada masyarakat dan memberikan nilai tambah kemanfaatannya. Studi ini menggunakan pendekatan kualitatif sebagai upaya penelusuran berbagai data pendukung dan dianalisis dengan metode analisis deskriptif. Studi ini menyimpulkan bahwa (1) Tata kelola pelabuhan Sungai Duku dihadapkan pada persoalan pengaturan yang didalamnya belum jelas duduk dan peran pemerintah daerah, juga pada persoalan lemahnya pengendalian terhadap aktifitas pelabuhan serta lemahnya pengawasan. Selanjutnya (2) tindakan aktor dalam pengelolaan pelabuhan Sungai Duku dapat dilihat dari tindakan otoritas pelabuhan yang setiap tindakannya harus mendasar pada mekanisme regulasi yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, sedangkan tindakan aktor swasta dibatasi oleh status pelabuhan yang non komersil.

Kata Kunci: tata kelola, pelabuhan sungai, transparansi, akuntabilitas

PENDAHULUAN

Peningkatan aktifitas pelabuhan mestinya diperkuat oleh dukungan infrastruktur pelabuhan. Selain itu, keterpaduan sistem informasi dan aksesibiliti pelabuhan juga diperlukan guna mendorong peningkatan kualitas pelayanan aktifitas pelabuhan Sungai Duku. Keterpaduan antara sarana utama, sarana pendukung dan sistem informasi menjadikan kawasan pelabuhan semakin diminati sebagai alternatif transportasi maupun kunjungan wisata.

Menurut data dari Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru dari Januari 2014 hingga Desember tahun 2016, rata-rata pada hari biasa

tercatat 400-600 orang menggunakan jasa pelabuhan Sungai Duku sebagai sarana transportasi perairan yang memanfaatkan armada speedboat milik swasta, aktivitas ini semakin melonjak hingga 30% yakni 520-780 orang pada hari libur.

Peningkatan aktivitas pelabuhan seharusnya dipandang sebagai potensi menggeliatnya perekonomian sehingga secara spesifik kawasan pelabuhan mendapatkan perlakuan khususnya dari alokasi anggaran guna peningkatan kualitas pelayanan baik kepada pengunjung maupun penyedia jasa transportasi. Persoalannya, peningkatan kualitas

layanan seperti peningkatan kualitas sarana dan prasarana yang memudahkan orang untuk mengetahui informasi pelayaran, informasi trayek, kondisi cuaca hingga yang paling spesifik aspek insurance.

Mengenai klasifikasi atau hierarki pelabuhan, sebenarnya PP No. 69/2001 telah dibuat pengaturan yang jelas. Pelabuhan dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, yaitu pelabuhan nasional dan internasional yang dikelola PT Pelindo; pelabuhan regional yang dikelola pemerintah propinsi; dan pelabuhan lokal yang pengelolannya diserahkan kepada pemerintah kabupaten dan kota. Jika klasifikasi semacam ini dapat dilaksanakan secara konsisten, akan memperjelas pembagian kewenangan dan mekanisme hubungan antara Pusat – Propinsi – Kabupaten/Kota. Namun dalam prakteknya, tidak ada kriteria yang jelas untuk memasukkan suatu pelabuhan ke dalam kategori nasional/internasional, regional, atau lokal. Demikian halnya dengan Pelabuhan Sungai Duku yang semestinya merupakan pelabuhan lokal pada kenyataannya dikategorikan sebagai pelabuhan regional yang berarti masih dalam kewenangan Dishub Riau dan pengawasannya dilakukan oleh Kanwil Dephub Riau.

Kondisi demikian tentu tidak baik sebagai upaya peningkatan kualitas pengelolaan pelabuhan. Pemicunya tidak lain adalah rebutan hak pengelolaan pelabuhan. Sebanyak 57 kabupaten/kota sepakat untuk merebut pengelolaan pelabuhan dari PT Pelindo, setelah gugatan uji materiil (*judicial review*) terhadap PP No 69/2001 tentang pelaksanaan teknis kepelabuhanan yang telah dikabulkan oleh MA. (*Kompas*, 11/8/2004).

Mengenai penyerahan kewenangan atau desentralisasi pengelolaan pelabuhan kepada Propinsi, Kabupaten dan kota, ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 56/2002, tanggal 29 Agustus 2002, Tentang Pelimpahan/penyerahan Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja) Kepada Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota. Dalam Pasal 1 Keputusan tersebut ditetapkan sebagai berikut:

(1) Pelabuhan laut lokal yang diselenggarakan oleh Pemerintah (Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Pelabuhan) sebagaimana tercantum dalam Lampiran I Keputusan ini, diserahkan kepada Pemerintah Kabupaten/Kota di lokasi pelabuhan laut tersebut berada, sebagai tugas desentralisasi; (2) Pelabuhan laut regional yang diselenggarakan oleh Pemerintah (Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja Pelabuhan) sebagaimana tercantum dalam Lampiran II Keputusan ini, dilimpahkan kepada Pemerintah Propinsi di lokasi pelabuhan laut tersebut berada, sebagai tugas dekonsentrasi. Yang berbeda dalam SK Menteri Perhubungan No. KM 56/2002 tersebut adalah kenyataan bahwa Propinsi hanya menerima pelimpahan kewenangan pengelolaan Pelabuhan Regional sebagai tugas dekonsentrasi. Padahal dalam UU No. 22/1999 dan PP No. 25/2000, sudah jelas diatur bahwa Propinsi sebagai daerah otonom memiliki kewenangan dalam pengelolaan Pelabuhan Regional. Ini berarti bahwa Pengelolaan Pelabuhan Regional tersebut seharusnya adalah merupakan tugas desentralisasi. Apabila yang dimaksud dengan SK Menteri Perhubungan tersebut adalah pelimpahan kewenangan dalam bidang pengelolaan Pelabuhan Regional sebagai tugas dekonsentrasi; maka seharusnya ditetapkan bukan kepada Propinsi, akan tetapi seharusnya kepada Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat di Daerah.

Dalam perspektif administrasi pemerintahan, kekeliruan dalam pembuatan keputusan seperti tersebut di atas dapat berakibat munculnya tuntutan hukum tata usaha negara (TUN), sebagai sebuah kelalaian dalam menjalankan administrasi negara. Di sisi lain, terlepas dari masalah hukum, pelimpahan wewenang sebagai tugas dekonsentrasi kepada Propinsi (baca seharusnya: Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat di Daerah) dalam Pengelolaan Pelabuhan, tampaknya memiliki alasan-alasan tertentu yang dalam SK tersebut tidak jelas disebutkan. Kecuali desentralisasi kewenangan pengelolaan pelabuhan lokal kepada Kabupaten/Kota, disertai alasan pengambilan keputusannya sebagaimana tertuang dalam

Pasal 4 SK Menteri Perhubungan No. KM 56/2002.

Jika dicermati lebih dalam anatomi permasalahannya, sesungguhnya daerah tidak memiliki alasan yang kuat untuk mengambil alih pelabuhan. Artinya, argumen yang mendukung pengelolaan pelabuhan oleh Pemda, sangatlah lemah karena hanya mengandalkan pada basis yuridis berupa Putusan MA yang mengabulkan uji materiil terhadap PP No 69/2001, namun kurang meyakinkan dari segi urgensi, efektivitas dan manfaat pengambilalihan pengelolaan tersebut bagi masyarakat daerah. Sebaliknya, pemerintah Provinsi memiliki alasan pembenar untuk mengelola pelabuhan, namun terbentur oleh dasar hukum yang lemah. Kewenangan pengelolaan pelabuhan bukan termasuk kewenangan yang dikecualikan sebagaimana diatur dalam pasal 7 UU No 22/1999. Dengan ketidakjelasan tersebut mengakibatkan daerah tidak bisa mendapatkan pemasukan dari sektor kelautan yang secara nyata dijamin Undang-Undang.

Lebih lanjut peran Pemda dalam bidang pelabuhan laut sebagaimana diatur dalam UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa pemerintah daerah tidak hanya sebagai pelaksana (membangundan mengoperasikan), tetapi berkewenangan mengelola pelabuhan laut, yaitu jenis pelabuhan pengumpan, dan pelabuhan sungai/danau (pelabuhan Sungai Duku termasuk dalam jenis sungai/danau itu).

METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif, yang dimaknai sebagai suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas. Penggunaan metode penelitian kualitatif ini berupa studi kasus dengan analisis deskriptif. Data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar, dan bukan angka-angka. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan kutipan data untuk memberi gambaran pe-

nyajian laporan tersebut. Data tersebut mungkin berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, videotape, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya (Moleong, 2001).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pelabuhan merupakan salah satu mata rantai transportasi yang menunjang roda perekonomian negara dan daerah. Perindustrian, pertambangan, pertanian dan perdagangan pada umumnya membutuhkan jasa transportasi termasuk jasa pelabuhan sebagai rantai distribusi produk yang dihasilkan. Dengan demikian dapat dilihat bahwa kompleksnya perencanaan suatu pelabuhan.

Tindakan Para Aktor dalam Tata Kelola Pelabuhan Sungai

Otoritas Pelabuhan

Jika merujuk pada regulasi yang ada terutama UU Kepelabuhanan dan UU Pelayaran, sejatinya UU tersebut telah mensyaratkan timbulnya inovasi dari otoritas pelabuhan khususnya pengembangan Otoritas Pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung-jawab utama mereka adalah untuk mengatur, memberi harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak, tempat pelabuhan, jalur laut (pengerukan) dan jaringan jalan pelabuhan.

Di Pelabuhan Sungai Duku terdapat dua buah gedung kantor, gedung yang pertama berfungsi untuk mengawasi jalannya aktifitas kerja di Pelabuhan yang diisi oleh Pegawai Dinas Perhubungan bagian laut atau sungai yang bertugas mengawasi pelaksanaan aktifitas kerja para buruh (Porter) di Pelabuhan. Mereka bertanggung jawab terhadap keberhasilan perwujudan sistem transportasi sungai. Gedung kantor yang kedua yakni terletak di lantai atas juga berfungsi sebagai tempat pengawasan yang diisi Dinas Perhubungan yang mengawasi turun naiknya para penumpang.

Mengenai penyerahan kewenangan atau desentralisasi pengelolaan pelabuhan kepada

Propinsi, Kabupaten dan kota, ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 56/2002, tanggal 29 Agustus 2002, Tentang Pelimpahan/penyerahan Penyelenggaraan Pelabuhan Laut (Unit Pelaksana Teknis/Satuan Kerja) Kepada Pemerintah Propinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota.

Dalam perspektif administrasi pemerintahan, kekeliruan dalam pembuatan keputusan seperti tersebut di atas dapat berakibat munculnya tuntutan hukum tata usaha negara (TUN), sebagai sebuah kelalaian dalam menjalankan administrasi negara. Di sisi lain, terlepas dari masalah hukum, pelimpahan wewenang sebagai tugas dekonsentrasi kepada Propinsi (baca seharusnya: Gubernur sebagai Wakil Pemerintah Pusat di Daerah) dalam Pengelolaan Pelabuhan, tampaknya memiliki alasan-alasan tertentu yang dalam SK tersebut tidak jelas disebutkan. Kecuali desentralisasi kewenangan pengelolaan pelabuhan lokal kepada Kabupaten/Kota, disertai alasan pengambilan keputusannya sebagaimana tertuang dalam Pasal 4 SK Menteri Perhubungan No. KM 56/2002.

Jika dicermati lebih dalam anatomi permasalahan, sesungguhnya daerah tidak memiliki alasan yang kuat untuk mengambil alih pelabuhan. Artinya, argumen yang mendukung pengelolaan pelabuhan oleh Pemda, sangatlah lemah karena hanya mengandalkan pada basis yuridis berupa Putusan MA yang mengabulkan uji materiil terhadap PP No 69/2001, namun kurang meyakinkan dari segi urgensi, efektivitas dan manfaat pengambilalihan pengelolaan tersebut bagi masyarakat daerah.

Sebaliknya, pemerintah Provinsi memiliki alasan pembenar untuk mengelola pelabuhan, namun terbentur oleh dasar hukum yang lemah. Kewenangan pengelolaan pelabuhan bukan termasuk kewenangan yang dikecualikan sebagaimana diatur dalam pasal 7 UU No 22/1999. Dengan ketidakjelasan tersebut mengakibatkan daerah tidak bisa mendapatkan pemasukan dari sektor kelautan yang secara nyata dijamin Undang-Undang.

Lebih lanjut peran Pemda dalam bidang

pelabuhan laut sebagaimana diatur dalam UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran disebutkan bahwa pemerintah daerah tidak hanya sebagai pelaksana (membangundan mengoperasikan), tetapi berkewenangan mengelola pelabuhan laut, yaitu jenis pelabuhan pengumpan, dan pelabuhan sungai/danau (pelabuhan Sungai Duku termasuk dalam jenis sungai/danau itu).

Peran Aktor Swasta dalam Pengelolaan pelabuhan Sungai

Untuk menerapkan tata kelola Pelabuhan Sungai Duku dengan penerapan prinsip *good governance* sulit untuk direalisasikan mengingat status Pelabuhan yang bukan tergolong pelabuhan komersil (diusahakan oleh PT. Pelindo), dengan status non komersil itu tentu saja peran sektor swasta dalam pengelolaan pelabuhan mutlak tidak ada peran karena swasta hanya sebatas pemanfaat/pengguna jasa layanan pelabuhan dengan melakukan kegiatan sewa menyewa tempat yang disediakan oleh otoritas pelabuhan maupun sebagai penyedia jasa transportasi.

Status Pelabuhan Sungai Duku sebagai pelabuhan non komersil dan dikelola langsung oleh Pemerintah mempersempit peran stakeholder lain (masyarakat dan swasta) untuk mengambil peran dalam peningkatan kapasitas dan kualitas layanan pelabuhan. Hampir semua aspek layanan pelabuhan dikendalikan oleh otoritas pelabuhan, pada akhirnya sektor swasta tidak dapat berperan sama sekali dalam memberikan masukan guna pengembangan pelabuhan.

Pemerintah daerah perlu mencari solusi atas persoalan tersebut dengan melibatkan berbagai stakeholder terkait dalam pelaksanaan pembangunan, misalnya pihak swasta, masyarakat, lembaga swadaya masyarakat, dan Non Governmental Organisation (NGO), serta dan lain-lain. Keterlibatan berbagai pihak ini memiliki peran penting untuk membantu pemerintah mengingat tidak semua aktivitas pembangunan mampu dikerjakan oleh pemerintah sendiri terutama dalam hal ketersediaan skill SDM dan finansial sehingga

perlu keterlibatan pihak swasta. Bentuk kerjasama yang melibatkan pihak swasta ini dikenal dengan *public private partnership* (PPP).

Lebih lanjut ada tiga hal yang mendorong pemerintah untuk melakukan kerjasama pemerintah dan swasta *public private partnership* (PPP) karena masalah keterbatasan dana, efisiensi dan efektivitas pemerintahan, dan pertanggungjawaban pemerintah kepada masyarakat. Sebagai suatu daerah yang baru berkembang tentunya pemerintah daerah tidak dapat mengandalkan sumber daya yang ada (keuangan dan SDM). Disini pemerintah daerah butuh menarik pihak swasta untuk melakukan investasi tidak hanya dalam bentuk dana tetapi juga peningkatan skill SDM nya untuk membangun dan memelihara infrastruktur yang belum dan sudah tersedia dalam rangka menyejahterakan masyarakat.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Tata Kelola Pelabuhan Sungai

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh Pemerintah dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah pada berbagai tingkatan (Pemerintah Pusat dan Daerah) dalam rangka menunjang, menggerakkan dan mendorong pencapaian tujuan nasional, menetapkan wawasan nusantara serta memperkuat pertahanan nasional. Pembinaan pelabuhan yang dilakukan oleh pemerintah meliputi aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Aspek pengaturan mencakup perumusan dan penentuan kebijakan umum maupun teknis operasional. Aspek pengendalian mencakup pemberian pengarahan, bimbingan dalam pembangunan dan pengoperasian pelabuhan. Sedangkan aspek pengawasan dilakukan terhadap penyelenggaraan kepelabuhanan.

Berdasarkan hal tersebut dapat dilihat bahwa kapasitas sumber daya manusia dalam menggerakkan aktifitas pelabuhan menjadi faktor utama geliat aktifitas pelabuhan. Geliat aktifitas pelabuhan tidak hanya menyangkut moda transportasi yang disediakan saja namun

lebih dari itu sebagaimana telah dijelaskan dalam bab pendahuluan bahwa pengelolaan pelabuhan bukan sekedar aktifitas transportasi dan pelayanan namun juga sistem yang ada secara keseluruhan.

Merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 2009 Tentang Kepelabuhan Pasal 1, pelabuhan dimaknai sebagai tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antar moda transportasi. Maka berkaitan dengan itu, Pelabuhan Sungai Duku adalah tipe pelabuhan penumpang (naik/turun penumpang).

SIMPULAN

Tata kelola pelabuhan Sungai Duku dipengaruhi oleh aspek pengaturan (regulasi) yang di dalamnya tidak menjelaskan secara tegas posisi kewenangan tata kelola pelabuhan oleh Pemerintah Pusat atau Daerah. Pengelolaan Pelabuhan dibagi dalam dua otoritas yaitu otoritas pelabuhan (aspek keamanan dan keselamatan pelabuhan) serta otoritas kesyahbandaran yang menaungi aspek kelaiklautan. Adanya dua otoritas dalam satu tempat tentu berdampak pada tumpangtindihnya kegiatan yang akan dilaksanakan (harmonisasi dan sinkronisasi peraturan). Selain aspek pengaturan, juga diketahui aspek pengendalian sebagai faktor yang mempengaruhi tata kelola Pelabuhan Sungai Duku. Aspek pengendalian menyangkut kegiatan pemberian pengarahan dan bimbingan dalam pembangunan, aspek ini tidak berjalan karena Pelabuhan Sungai Duku tidak dianggap sebagai prioritas kedatangan masyarakat. Terakhir adalah aspek pengawasan yang meliputi pengawasan operasional pelabuhan dan pengawasan kelaiklautan. Aspek ini walaupun tidak optimal namun masih

diselenggarakan karena menyangkut keamanan dan keselamatan pengguna jasa layanan pelabuhan dan transportasi.

Tindakan aktor dalam tata kelola Pelabuhan Sungai Duku dilihat dari dua peran aktor yaitu otoritas pelabuhan dan aktor swasta. Peran otoritas pelabuhan tentu merujuk pada peraturan perundang-undangan yang ada yaitu undang-undang pelayaran dan undang-undang kepelabuhanan. Penetapan Pelabuhan Sungai Duku sebagai pelabuhan non komersil yang pengusahaannya dilakukan oleh Pemerintah memperkecil peluang pengembangan pelabuhan oleh swasta. Timbulnya opsi perubahan status pelabuhan menjadi Badan Layanan Umum (BLU) belum ditanggapi secara pasti oleh Pemko Pekanbaru karena Pemko tidak memprioritaskan Pelabuhan Sungai Duku. Terkait dengan status non komersial itu, tentu saja peran sektor swasta terbatas hanya pada penyediaan layanan transportasi bukan pada pengelolaan Pelabuhan. Terbatasnya peran swasta dalam pengelolaan berdampak pada lambatnya geliat perkembangan pelabuhan baik khususnya dari sisi ekonomis.

DAFTAR RUJUKAN

- Bagir Manan, 2001, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, PSH FH-UII, Yogyakarta
- Diana Halim K, 2004, *Hukum Administrasi Negara*, Ghalia Indonesia, Bogor
- H. M. Busrizalti, 2013, *Hukum Pemda*

Otonomi Daerah dan Implikasinya, Total Media, Yogyakarta

- Joko Widodo, 2001, *Good Governance : Telaah dari Dimensi : Akuntabilitas dan Kontrol Birokrasi pada Era Desentralisasi dan Otonomi Daerah*, Insan Cedekia: Surabaya.
- Karhi S Nisjar, 1997, *Beberapa Catatan Tentang Good Governance*, dalam Jurnal Administrasi dan Pembangunan, Jakarta.
- Khairul Ikhwan Damanik et. al., 2010, *Otonomi Daerah, Etnonasionalisme, Dan Masa Depan Indonesia*, Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Jakarta
- Latif Adam dan Inne Dwiastuti (Jurnal Masyarakat Indonesia, Vol. 41 (2), Desember 2015) Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan.
- Lexi J Moleong, 2001. *Metode Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya: Bandung
- M. Finsa Bagus Prastantio dan M. G. Wi Endang N. P. Analisis *Good Corporate Governance* Untuk Meningkatkan Kinerja Perusahaan (Studi Pada PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Palembang).
- Noer Fauzi dan R. Yando Zakaria, 2000, *Mensiasati Otonomi Daerah*, Konsorsium Pembaruan Agraria Bekerjasama dengan INSIST "Press", Yogyakarta
- Radityo Pramoda, Armen Zulham, dan Yesi Dewita Sari. *Kebijakan Penetapan Pelabuhan Perikanan Samudera (PPS) Bitung Sebagai Kawasan Inti Minapolitan*.