

## EVALUASI PEMBANGUNAN PELABUHAN PULAU DOMPAK OLEH KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS II TANJUNGPINANG

1). Endri Sanopaka

1). Nurbaiti Usman Siam

2). Theresia Loly Trionika

1). Dosen Program Studi Administrasi Publik STISIPOL Raja Haji

2). Mahasiswa Program Studi Administrasi Publik STISIPOL Raja Haji

Email: [sanopaka@gmail.com](mailto:sanopaka@gmail.com)

### *Abstract*

*As one of the provinces with archipelagic characteristics, the development of ports in the Riau Islands Province (Kepri) is the focus of attention in supporting inter-island connectivity. Dompak Port is a port that was built through a budget from the central government at the suggestion of the Riau Islands provincial government. According to the hierarchy, the Dompak port is a regional feeder port and in future development plans it will become a collecting port according to the Tanjungpinang City Sea Port Master Plan (RIP), Riau Islands Province. Dompak Port will provide many benefits for the regional shipping flow of the Riau Islands Province in general. Since it was built in 2009 until the sixth phase (out of the seven planned stages), the Dompak port has not been operational and has even resulted in legal issues and was temporarily suspended. The purpose of this study was to evaluate and find the factors that caused the cessation of the implementation of the Dompak Island port development. This type of research is an evaluative research with a qualitative approach. Informants in this study were employees of the Port Authority Office and Class II Tanjungpinang Port Authority. The data used in this study are primary data and secondary data, with data collection techniques in the form of observation and interviews. Data analysis was carried out by qualitative analysis. The results of this study found that the construction of the Dompak Island port was not in accordance with what was planned by the government because this Dompak port should have been completed and operationalized in 2015. There are factors that become obstacles in the construction of the Dompak Island port which has been built by the Harbormaster Office and the Authority. Tanjungpinang Class II Port, the land grant belonging to the Riau Islands Province government has not yet been completed as the proposing party to the Directorate General of Sea Transportation of the Ministry of Transportation through the Office of Harbormaster and Class II Tanjungpinang Port Authority.*

*Keywords : Evaluation, Port Development, Dompak Port, Kepri Province*

### *Abstrak*

Sebagai salah satu Provinsi dengan karakteristik kepulauan, maka pembangunan pelabuhan di Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) menjadi fokus perhatian dalam mendukung koneksi antar pulau. Pelabuhan Dompak adalah pelabuhan yang dibangun melalui anggaran dari pemerintah pusat atas usulan dari pemerintah Provinsi Kepri. Pelabuhan dompak berdasarkan hierarkinya adalah sebagai pelabuhan

pengumpulan regional dan dalam rencana pengembangan kedepan akan menjadi pelabuhan pengumpul sesuai Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Laut Kota Tanjungpinang Provinsi Kepulauan Riau. Pelabuhan Dompak akan banyak memberi manfaat bagi arus pelayaran regional Provinsi Kepri secara umum. Sejak dibangun tahun 2009 sampai dengan tahap keenam (dari tujuh tahap yang direncanakan), pelabuhan Dompak tidak juga dioperasionalkan bahkan berujung pada persoalan hukum dan dihentikan sementara. Tujuan penelitian ini untuk melakukan evaluasi dan menemukan faktor-faktor yang menyebabkan terhentinya pelaksanaan pembangunan pelabuhan pulau dompak. Jenis penelitian ini adalah penelitian evaluatif dengan pendekatan kualitatif. Informan dalam penelitian ini adalah pegawai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder, dengan teknik pengumpulan data berupa observasi dan wawancara. Analisis data dilakukan dengan analisa kualitatif. Hasil penelitian ini menemukan bahwa pembangunan pelabuhan pulau dompak belum sesuai dengan yang direncanakan oleh pemerintah karena seharusnya pelabuhan dompak ini dapat diselesaikan dan dioperasionalkan pada tahun 2015. Terdapat faktor-faktor yang menjadi kendala dalam pembangunan pelabuhan Pulau Dompak yang telah dibangun oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang, belum selesai ny hibah tanah milik pemerintah Provinsi Kepulauan Riau sebagai pihak pengusul kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang.

Kata Kunci: Evaluasi, Pembangunan Pelabuhan, Pelabuhan Dompak, Provinsi Kepri

## Pendahuluan

Sebagai negara maritim, pelabuhan merupakan salah satu prasarana transportasi yang cukup penting bagi sebuah negara, terutama pada negara maritim seperti Indonesia. Dengan adanya pelabuhan maka kegiatan ekonomi suatu negara akan dapat menjadi lebih lancar, karena berdasarkan pada fakta yang ada pada beberapa negara, arus ekspor impor barang sebagian besar dikirim melalui jalur laut (menggunakan kapal) yang berarti membutuhkan pelabuhan sebagai tempat keluar dan masuk barang. Pelabuhan menjadi tempat untuk kapal berlabuh dan melakukan aktivitas jasa kepelabuhan disuatu daerah, meskipun rute perjalanan yang dituju dapat dilalui oleh alat transportasi lain (Pramita, 2015). Pada masa pemerintahan Gubernur Kepulauan Riau (Kepri) yang pertama H. Ismeth Abdullah, usulan untuk dapat memiliki dan mengoperasikan Pelabuhan Regional untuk penumpang dibangun di Pulau Dompak yang merupakan pusat Pemerintahan Provinsi Kepri. Pada tahun 2007 Pemerintah Provinsi Kepri melaksanakan studi kelayakan (*feasibility studies*), pembuatan *Master Plan*, penyusunan *Detailed Engineering Design* (DED), pembebasan lahan, kajian lingkungan; review desain, pembangunan fisik pelabuhan, pembangunan akses jalan dan jembatan menuju lokasi pelabuhan. Faktor penting yang perlu diperhatikan dan harus menjadi perhatian adalah ketersedian sarana dan prasarana pelabuhan

penumpang yang layak di Ibukota Provinsi yang terletak di Tanjungpinang dan mengekspresikan keramahan dan kenyamanan.

Pembangunan akses jalan menuju Pelabuhan Dompak yang hierarkinya merupakan pelabuhan pengumpulan regional telah disesuaikan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tanjungpinang (Perda Nomor 10 Tahun 2014), dan RTRW Provinsi Kepulauan Riau (Perda Nomor 1 tahun 2017). Serta rencana pengembangan kedepan akan menjadi pelabuhan pengumpul, sebagaimana Rencana Induk Pelabuhan (RIP) Laut Kota Tanjungpinang Provinsi Kepri, maka diharapkan Pelabuhan Dompak akan banyak memberi manfaat bagi arus pelayaran regional Provinsi Kepri secara umum.

Pemerintah Provinsi Kepri untuk membangun pelabuhan dompak mengajukan permohonan dukungan anggaran kepada Kementerian Perhubungan Laut melalui Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Kelas II Tanjungpinang. Untuk selanjutnya pelaksanaan pembangunan dilaksanakan oleh pihak KSOP Kelas II Tanjungpinang dengan menggunakan Anggaran Negara dari tahun 2009 – 2015 sebesar Rp.121.404.791.000.- (seratus dua puluh satu miliar empat ratus empat juta tujuh ratus sembilan puluh satu ribu rupiah) yang terdiri dari 6 (enam) tahap dari tujuh tahapan yang direncanakan. Berdasarkan hasil observasi, kondisi pelabuhan dompak yang belum pernah dioperasikan dalam keadaan rusak berat dan terbengkalai. Untuk kondisi Pelabuhan Dompak saat ini banyak bangunan yang dirusak oleh oknum-oknum yang tidak bertanggung jawab, dikarenakan pelabuhan dalam kondisi kosong dan pekerjaan pelabuhan belum bisa di lanjutkan pada tahap pekerjaan berikutnya. Bahkan pejabat pelaksana kegiatan (PPK) dan juga kontraktor pelaksana pembangunan pelabuhan Dompak diputus bersalah melakukan tindak pidana korupsi oleh Pengadilan Negeri Tanjungpinang berdasarkan putusan Nomor 4/Pd.Sus-TPK/2019/PN Tpg.

Kerusakan yang terjadi pada fasilitas pelabuhan Dompak yang sudah selesai dibangun sampai dengan tahap keenam terlihat memprihatinkan, dengan kerusakan terjadi pada kaca jendela pecah hampir diseluruh bangunan, dinding bangunan mulai retak luar dan dalam, struktur bangunan gedung mulai turun, instalasi listrik hilang, atap bocor, plafon banyak yang jatuh, kubus beton 1600 buah berada di darat, toilet belum terpasang dan banyak yang hilang, 1 (satu) Ponton hanyut, Pos penjagaan di Trestle tidak ada dan besi-besi penutup got/parit di tempat pakiran banyak yang

hilang. Atas keadaan kerusakan tersebut yang kemudian menyebabkan apparat penegak hukum dalam hal ini kepolisian melakukan penyelidikan dan penyidikan atas dugaan terjadinya tindak pidana korupsi pelaksanaan pembangunan pelabuhan Dompak.

Dilihat dari rencana besarnya anggaran atas pembangunan pelabuhan dompak dari tahap I sampai selesaiya pembangunan Tahap VII sebesar Rp.128.308.199.000.- (seratus dua puluh delapan miliar tiga ratus delapan juta seratus sembilan puluh sembilan ribu rupiah). Sedangkan Anggaran yang sudah dipergunakan dari tahap I sampai dengan tahap VI sebesar Rp.121.404.791.000.- (seratus dua puluh satu miliar empat ratus empat juta tujuh ratus sembilan puluh satu ribu rupiah) dan pembangunan pelabuhan sudah dibangun tetapi hingga saat ini belum bisa digunakan. Untuk minimal pelabuhan tersebut dapat di operasionalkan maka masih membutuhkan anggaran untuk penyelesaian pekerjaan Tahap VII sebesar Rp.6.903.408.000.- (enam milyar sembilan ratus tiga juta empat ratus delapan ribu rupiah) pada Tahun Anggaran 2018 dan anggaran tersebut sudah ada di DIPA Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang namun sayangnya anggaran tersebut masih bertanda bintang (belum bisa untuk dicairkan). Dimana pekerjaan untuk tahap VII adalah pekerjaan persiapan, pekerjaan pemasangan Kubus Beton, pekerjaan penyambungan listrik PLN, pekerjaan Reservoir Air Bersih, pekerjaan rumah Genset, Mesin Genset pekerjaan Finishing.

Tujuan penelitian ini adalah untuk melakukan evaluasi atas pelaksanaan pembangunan pelabuhan pulau dompak dengan yang direncanakan oleh Pemerintah, dan untuk menganalisis faktor-faktor yang menjadi kendala pelaksanaan pembangunan pelabuhan Pulau Dompak pada Kantor KSOP Kelas II Tanjungpinang. Mengingat pentingnya peran pelabuhan bagi daerah, maka penelitian mengenai evaluasi Pembangunan Pelabuhan Pulau Dompak oleh Kantor KSOP Kelas II Tanjungpinang perlu dilakukan.

## Kajian Pustaka

### 1. Kebijakan Publik

Kebijakan publik (Agustino, 2016; Mulyadi, 2016) merupakan produk hukum yang diperoleh melalui suatu proses kegiatan atau tindakan yang bersifat

administrative, ilmiah dan politis yang dibuat oleh pembuat kebijakan dan pemangku kebijakan terkait. Sebuah kebijakan publik mempunyai tujuan untuk mengatur, mengelola dan memecahkan suatu masalah publik tertentu untuk kepentingan bersama. Sementara itu, Amir Santoso (Winarno, 2012), mengkomparasi berbagai definisi yang dikemukakan oleh para ahli yang menaruh minat pada bidang kebijakan publik menyimpulkan bahwa, pada dasarnya pandangan mengenai kebijakan publik dapat dibagi kedalam dua wilayah kategori. Pertama, pendapat ahli yang menyamakan kebijakan publik dengan tindakan-tindakan pemerintah. Kedua, para ahli yang memberikan perhatian khusus pada pelaksanaan kebijakan. Para ahli yang masuk dalam kelompok ini terbagi menjadi dua, yaitu yang memandang bahwa kebijakan publik adalah segala keputusan-keputusan pemerintah yang mempunyai tujuan dan maksud-maksud tertentu, serta dan mereka yang memandang bahwa kebijakan publik memiliki akibat-akibat yang bisa diramalkan.

Proses pembuatan kebijakan publik merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji. Oleh karena itu beberapa ahli politik yang menaruh minat untuk mengkaji kebijakan publik membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik kedalam beberapa tahap. Tujuan pembagian seperti ini adalah untuk memudahkan kita dalam mengkaji kebijakan publik. Namun demikian, beberapa ahli mungkin membagi tahap-tahap ini dengan urutan yang berbeda. Tahap-tahap kebijakan publik menurut William N. Dunn sebagaimana dikutip (Winarno, 2002) (Kismartini & Bungin, 2019) (Dwidjwijoto, 2006) adalah sebagai berikut:

- a) Tahap penyusunan agenda para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda publik. Sebelumnya masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk dalam agenda kebijakan. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini mungkin suatu masalah tidak disentuh sama sekali, sementara masalah yang lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.
- b) Tahap formulasi kebijakan masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan

masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan (policy alternatives/policy options) yang ada. Dalam perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Dalam tahap ini masing-masing aktor akan bersaing dan berusaha untuk mengusulkan pemecahan masalah terbaik.

- c) Tahap adopsi kebijakan Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau putusan peradilan.
- d) Tahap implementasi kebijakan Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit jika program tersebut tidak diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan administrasi maupun agen-agen pemerintah di tingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumber daya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana (*implementors*), namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.
- e) Tahap evaluasi kebijakan dalam tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan, yaitu memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu ditentukan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik yang telah dilaksanakan sudah mencapai dampak atau tujuan yang diinginkan atau belum.

## 2. Evaluasi

Evaluasi adalah suatu penilaian yang ditujukan kepada seseorang, sekelompok, atau suatu kegiatan. Sebagai penilaian, bisa saja penilaian ini menjadi netral, positif, negatif atau bahkan gabungan dari keduanya. Ketika sesuatu dievaluasi biasanya orang yang mengevaluasi mengambil keputusan tentang nilai atau manfaatnya. Menurut Suchman (Arikunto & Jabar, 2009) memandang evaluasi sebagai sebuah proses menentukan hasil yang telah dicapai beberapa kegiatan yang direncanakan untuk mendukung tercapainya tujuan (Agustino,

2016). Evaluasi memainkan sejumlah fungsi utama dalam analisis kebijakan antara lain:

- a. Evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik. Dalam hal ini, evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan-tujuan tertentu dan target tertentu yang telah dicapai.
- b. Evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target.
- c. Evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadainya kinerja kebijakan dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang masalah kebijakan. Evaluasi dapat pula menyumbang pada definisi alternatif kebijakan yang baru atau revisi kebijakan.

Model CIPP dikembangkan oleh Stufflebeam, dkk (Arikunto & Jabar, 2009). CIPP merupakan sebuah model evaluasi yang menggunakan pendekatan yang berorientasi pada manajemen (*management-oriented evaluation approach*) atau disebut sebagai bentuk evaluasi manajemen program (*evaluation in program management*). Model CIPP memiliki empat jenis yang berkesinambungan:

a. Evaluasi Konteks

Evaluasi konteks utamanya mengarah pada identifikasi kekuatan dan kelemahan organisasi dan pada pemberian masukan untuk memperbaiki organisasi. Tujuan pokok dari evaluasi konteks adalah menilai seluruh keadaan organisasi, mengidentifikasi kelemahannya, menginventarisasi keuatannya yang bisa dimanfaatkan untuk menutupi kelemahannya, mendiagnosis masalah-masalah yang dihadapi organisasi, dan mencari solusi-solusinya. Evaluasi konteks juga bertujuan untuk menilai apakah tujuan-tujuan dan prioritas-prioritas yang telah ditetapkan memenuhi kebutuhan-kebutuhan pihak-pihak yang menjadi sasaran organisasi.

b. Evaluasi Input

Evaluasi input teristimewa dimaksudkan untuk membantu menentukan program guna melakukan perubahan-perubahan yang dibutuhkan. Evaluasi

input mencari hambatan dan potensi sumber daya yang tersedia. Tujuan utamanya ialah membantu klien mengkaji alternatif-alternatif yang berkenaan dengan kebutuhan-kebutuhan organisasi dan sasaran organisasi. Dengan perkataan lain, evaluasi input berfungsi untuk membantu klien menghindari inovasi-inovasi yang sia-sia dan diperkirakan akan gagal atau sekurang-kurangnya menghambur-hamburkan sumber daya.

c. Evaluasi Proses

Evaluasi proses pada dasarnya memeriksa pelaksanaan rencana yang telah ditetapkan. Tujuannya adalah memberikan masukan bagi pengelola atau manajer dan stafnya tentang kesesuaian antara pelaksanaan rencana dan jadwal yang sudah dibuat sebelumnya dan efisiensi penggunaan sumber daya yang ada. Apabila rencana tersebut perlu dimodifikasi atau dikembangkan, evaluasi proses memberikan petunjuknya. Masih ada tujuan-tujuan lain yang patut diperhatikan, yakni menilai secara periodik seberapa jauh penerimaan para partisipan program dan keberhasilan mereka dalam melaksanakan peran-peran mereka; dan memberikan catatan yang lengkap tentang pelaksanaan rencana dan perbandingannya dengan tujuan awalnya. Evaluasi proses dapat meninjau kembali rencana organisasi dan evaluasi-evaluasi terdahulu untuk mengidentifikasi aspek-aspek penting dari organisasi yang harus dimonitor.

Di sini yang mesti diingat adalah bahwa evaluasi proses terutama bertujuan untuk memastikan prosesnya. Penyimpangan-penyimpangan dari rencana semula dijelaskan. Fungsi utama dari evaluasi proses ialah memberikan masukan yang dapat membantu staf organisasi menjalankan program sesuai dengan rencana, atau mungkin memodifikasi rencana yang ternyata buruk. Pada gilirannya, evaluasi proses menjadi sumber informasi yang vital untuk menafsirkan hasil-hasil evaluasi produk.

d. Evaluasi Produk atau Hasil

Evaluasi produk atau hasil bertujuan untuk mengukur, menafsirkan, dan menilai capaian-capaian program. Lebih jelasnya, evaluasi produk atau hasil bertujuan untuk menilai keberhasilan program dalam memenuhi kebutuhan-kebutuhan sasaran program. Penilaian-penilaian tentang keberhasilan program atau organisasi ini dikumpulkan dari orang-orang yang terlibat secara individual atau kolektif, dan kemudian dianalisis. Artinya, keberhasilan atau kegagalan program

dianalisis dari berbagai sudut pandang. Langkahnya dapat diawali dengan menilai kinerja organisasi berdasarkan kebutuhan-kebutuhan yang telah didiagnosis sebelumnya. Berikutnya, evaluasi produk atau hasil juga memeriksa dampak-dampak program, baik yang sesuai dengan tujuan dan maksud program maupun tidak, yang positif maupun negatif. Evaluasi produk atau hasil kerap kali diperluas dengan menilai dampak-dampak jangka panjang dari program. Fungsi akhirnya adalah menentukan apakah program atau organisasi perlu dilanjutkan, diulang, dan/atau dikembangkan di tempat-tempat lain, atau sebaliknya dihentikan.

### 3. Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, 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 pelabuhan (*port*) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transit, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh.

## METODE PENELITIAN

Jenis penelitian ini yaitu evaluatif dengan pendekatan kualitatif. Informan dalam penelitian ini adalah pegawai Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjungpinang. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data

sekunder, dengan teknik pengumpulan data berupa observasi dan wawancara. Analisis data dilakukan dengan analisa kualitatif.

## HASIL PENELITIAN

### 1. Evaluasi Konteks

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa terkait kebutuhan yang belum terpenuhi oleh pembangunan pelabuhan dompak yaitu masih dibutuhkan tambahan anggaran untuk pekerjaan yang masih belum terselesaikan. Dan tambahan anggaran yang sebesar Rp. 6.966.000.000,- (Enam Milyar Sembilan Ratus Enam Puluh Enam Juta Ribu Rupiah) tersebut merupakan pekerjaan terakhir/*finishing* agar pelabuhan tersebut dapat dijalankan dan dioperasionalkan. bahwa kondisi sosial, ekonomi, politik yang ada berkontribusi terhadap keberhasilan pembangunan pelabuhan Dompak. Hal ini karena wilayah Dompak merupakan pusat Pemerintahan Provinsi Kepri yang dirancang sebagai kekuatan baru di Kota Tanjungpinang sehingga pemerintah dan masyarakat sangat berharap dengan adanya pembangunan-pembangunan infrastruktur di lingkungan tersebut.

Sementara itu dilihat dari keadaan wilayah/tempat pembangunan pelabuhan dompak ini dari hasil observasi yang penulis lakukan menunjukkan bahwa tempat pembangunan pelabuhan Dompak sangat strategis dan mudah dijangkau, apalagi wilayah tersebut masuk dalam wilayah pusat perkantoran Pemerintahan Provinsi Kepri, tentunya akan menjadi salah satu wilayah yang menjadi perhatian masyarakat, pengunjung yang datang ke wilayah tersebut. Terkait pendukung dan penghambat pembangunan pelabuhan Dompak dapat diketahui bahwasannya pembangunan pelabuhan pulau Dompak oleh KSOP Kelas II Tanjungpinang secara umum mendapatkan dukungan penuh dari Pemerintah Provinsi Kepulauan Riau dan Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Perhubungan Laut dengan harapan mampu melaksanakan aktifitas pelayanan angkutan penumpang dengan kualitas pelayanan pelabuhan yang baik, begitu juga pelayanan bagi masyarakat dan pengguna jasa angkutan laut penumpang dalam negeri maupun internasional.

Salah satu bentuk dukungan pemerintah pusat adalah seluruh pembiayaan pembangunan pelabuhan pulau Dompak dibiayai oleh Kementerian Perhubungan Laut melalui DIPA APBN Kantor KSOP Kelas II Tanjungpinang. Sementara itu

dukungan dari pemerintah Provinsi Kepri adalah penyediaan lahan untuk pembangunan pelabuhan pulau Dompak. Namun disisi lain ada beberapa hal yang menjadi penghambat atas kelanjutan pembangunan pelabuhan pulau Dompak yaitu : Pertama belum diserahkannya atau dihibahkan tanah milik pemerintah Provinsi Kepulauan Riau kepada Direktorat Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan melalui Kantor KSOP Kelas II Tanjungpinang; Kedua saat ini pekerjaan pembangunan pelabuhan dompak sudah masuk kedalam ranah hukum akibat dari adanya temuan kasus tindak pidana korupsi yang dilakukan oleh oknum PPK dan Kontraktor pelaksana yang diduga menyalahgunakan penggunaan anggaran pembangunan pelabuhan dompak, sehingga pekerjaan pembangunan pelabuhan Dompak terhenti sampai dengan kasus hukum selesai; dan yang Ketiga masih adanya pekerjaan tahap akhir yang masih harus diselesaikan. Dan hal-hal tersebut mengakibatkan pembangunan pelabuhan dompak belum selesai dan belum digunakan untuk operasional kapal penumpang domestik maupun internasional.

## 2. Evaluasi Masukan

Berdasarkan hasil penelitian, untuk evaluasi masukan dapat diketahui bahwa pemecahan masalah memberikan dampak yang jelas dalam pembangunan pelabuhan Dompak yang dibangun hanya saja pekerjaan pembangunan pelabuhan dompak belum dapat dituntaskan dikarenakan masih tersangkut dalam kasus hukum. Apabila kasus hukum tersebut telah diselesaikan maka pembangunan pelabuhan dompak dapat dilanjutkan hingga selesai dan pemerintah akan mengeluarkan anggaran untuk penyelesaian pekerjaan tersebut. Terkait reaksi pihak-pihak terhadap metode pemecahan masalah yang diberikan tentunya baik itu Pemerintah Provinsi Kepri maupun Direktorat Perhubungan Laut menyambut positif gagasan-gagasan tersebut bahkan harapan mereka proses hukum segera selesai dan pembangunan dapat diselesaikan dengan cepat.

## 3. Evaluasi Proses

Dari hasil penelitian terkait kegiatan apa saja yang dilakukan dalam pembangunan pelabuhan dompak dapat diketahui bahwa kegiatan-kegiatan yang dilakukan sudah dimulai sejak tahun 2009 s.d 2015 dengan 6 (enam) tahapan, yaitu :

a. Tahap I (Tahun 2009)

Pada tahap I ini pekerjaan yang dilakukan adalah penyiapan lahan (*cut and fill*);

b. Tahap II (Tahun 2010)

Pada tahap II ini pekerjaan yang dilakukan dalam pembangunan pelabuhan dompak adalah Pekerjaan Pematangan Lahan 31.307 M<sup>2</sup> dan Pekerjaan Pembangunan Trestle I (195 x 5) M<sup>2</sup>;

c. Tahap III (Tahun 2011)

Pada tahap III ini pekerjaan yang dilakukan dalam pembangunan pelabuhan DomPak adalah Pengadaan Tiang Pancang Baja Diameter 406,4 mm 143.940 Kg, Pekerjaan Pemancangan 84 titik @ 24 meter dan Pekerjaan beton struktur dermaga (195 x 5) M<sup>2</sup>;

d. Tahap IV (Tahun 2013)

Tahapan IV seharusnya dilakukan pada tahun 2012, rencana tersebut tidak terlaksana karena permasalahannya adalah pembangunan pelabuhan dompak masih dalam tahap pelelangan;

e. Tahap V (Tahun 2014)

Pada tahap V ini pekerjaan yang dilakukan dalam pembangunan pelabuhan dompak adalah Pekerjaan Atap Trestle, Pekerjaan Railling Trestle, Pekerjaan Pagar Lokasi Pelabuhan dan Pekerjaan Pile Cap Tumpuan Jembatan Gerak;

f. Tahap VI (Tahun 2015)

Pada tahap VI ini pekerjaan yang dilakukan dalam pembangunan pelabuhan dompak adalah pekerjaan bangunan gedung terminal (struktur, arsitektur dan *mechanical electrical*), pekerjaan perkerasan areal parkir dan pengadaan ponton baja dan Jembatan Penghubung.

Selanjutnya, pihak-pihak yang menjalankan pembangunan pelabuhan dompak adalah Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas II Tanjung Pinang sebagai Kuasa Pengguna Anggaran dan didukung oleh Direktorat Perhubungan Laut, Gubernur Provinsi Kepulauan Riau serta beberapa OPD di Provinsi Kepulauan Riau. Terlihat bahwa pekerjaan pembangunan pulau dompak dilaksanakan sesuai dengan ketentuan dalam Perpres Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah sebagaimana telah diubah dengan Perpres Nomor 70 Tahun 2012.

Sementara itu berkaitan dengan sumber daya keuangan dan manusia diketahui bahwa biaya yang diperlukan untuk kegiatan Pembangunan Faspel Laut Dompak secara keseluruhan diperlukan total biaya sebesar Rp. 128.308.199.000,- (seratus dua puluh delapan milyar tiga ratus delapan juta seratus sembilan puluh sembilan ribu rupiah). Terkait kapan kegiatan pembangunan pelabuhan dompak akan selesai, hingga saat ini pembangunan pelabuhan dompak masih dalam kategori konstruksi dalam penggerjaan, alasannya adalah masih terdapat kendala pembangunan yaitu kejelasan status lahan pelabuhan yang belum di hibahkan ke Kementerian Perhubungan.

#### 4. Evaluasi Produk

Pembangunan pelabuhan dompak yang dilakukan dengan tujuan untuk dapat meningkatkan pelayanan jasa transportasi kepada masyarakat dan pengguna jasa, mendukung terlaksananya kebijakan pemerintah yaitu perdagangan bebas dan pelabuhan bebas dan memenuhi kebutuhan kepada masyarakat akan pelayanan jasa angkutan laut baik pengguna jasa lokal maupun internasional, dimana tujuan-tujuan tersebut belum tercapai dikarenakan hingga saat ini pekerjaan pembangunan pelabuhan dompak masih dalam kategori konstruksi dalam penggerjaan. Hasil pembangunan pelabuhan Dompak tidak sesuai antara dilapangan dengan yang direncanakan, karena ada beberapa bangunan yang direncanakan akan dibangun dengan anggaran yang tersedia namun bangunan tersebut tidak dapat didirikan karena kehabisan anggaran.

Lain halnya dengan kualitas bangunan, sebagaimana tertuang didalam dokumen kontrak spesifikasi bangunan terlihat tidak sesuai dengan yang direncanakan hal ini dibuktikan dengan banyak bangunan yang sudah rusak dan mangkrak padahal pelabuhan ini sama sekali belum pernah dioperasikan. Pekerjaan pembangunan yang masih belum dikerjakan seperti :

- a. Pekerjaan Persiapan
- b. Pekerjaan Pemasangan Kubus Beton
- c. Pekerjaan Penyambungan Listrik PLN
- d. Pekerjaan Reservoir Air Bersih ( 5 x 9 ) M2
- e. Pekerjaan Rumah Genset ( 5 x 5 ) M2 dan Genset 45 KVa
- f. Pekerjaan Finishing

Dampak yang terjadi dalam pembangunan pelabuhan dompak yang telah dijalankan namun tidak dioperasionalkan maka dampak yang terjadi adalah banyaknya bangunan-bangunan yang menjadi rusak, berikutnya dampak yang terjadi adalah pemerintah harus menambahkan anggaran untuk melakukan perbaikan dari kerusakan-kerusakan yang terjadi di pelabuhan. Akibat terjadinya kerusakan, maka menimbulkan temuan atas dugaan terjadinya tindak pidana korupsi, dan telah mengantarkan pejabat pelaksana kegiatan beserta kontraktor pelaksana sebagai terpidana tindak pidana korupsi pembangunan pelabuhan dompak.

## KESIMPULAN

1. Pelaksanaan pembangunan pelabuhan pulau dompak belum sesuai dengan yang direncanakan oleh Pemerintah karena seharusnya pembangunan pelabuhan dompak ini dapat selesai pada tahun 2015. Persoalan yang menimbulkan keterlambatan pengoperasian pelabuhan Dompak adalah karena pekerjaan penyelesaian Tahap ke VII masih belum dapat dilanjutkan.. Selain itu pembangunan pelabuhan Dompak juga tidak sesuai antara yang direncanakan dengan pelaksanaan dilapangan, karena ada beberapa bangunan yang direncanakan akan dibangun dengan anggaran yang tersedia namun bangunan tersebut tidak dapat didirikan karena kehabisan anggaran. Untuk kualitas bangunan terlihat tidak sesuai dengan yang direncanakan hal ini dibuktikan dengan banyak bangunan yang sudah rusak dan terbengkalai dalam keadaan tidak selesai, padahal pelabuhan ini sama sekali belum pernah dioperasikan.
2. Terdapat faktor-faktor kendala dalam pembangunan pelabuhan Pulau Dompak yang telah dibangun oleh Kantor KSOP Kelas II Tanjungpinang, diantaranya adalah terkait dengan permasalahan serah terima/hibah lahan diantara Pemerintah Provinsi Kepri dengan pihak Direktorat Perhubungan Laut melalui Kantor KSOP Kelas II Tanjungpinang. Akibat belum terselesaikannya permasalahan lahan, maka berdampak terhadap penyelesaian pembangunan pelabuhan Dompak. Selain itu saat ini pekerjaan pembangunan pelabuhan Dompak sudah masuk kedalam ranah hukum akibat dari adanya oknum-oknum yang menyalahgunakan penggunaan

anggaran pembangunan pelabuhan Dompak sehingga pekerjaan pembangunan pelabuhan Dompak terhenti sampai dengan kasus hukum selesai. Berikutnya pekerjaan tahap akhir yang masih harus diselesaikan dan membutuhkan dana sebesar ± 6 Milyar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, L. (2016). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik (Edisi Revisi)*. Alfa Beta. Bandung: Alfabeta.
- Arikunto, S., & Jabar, S. A. (2009). *Evaluasi Program Pendidikan : Peodman Teoritis Praktis Bagi Mahasiswa dan Praktisi Pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Dwidjwijoto, R. N. (2006). *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang : Model-Model Perumusan, Implementasi, Dan Evaluasi*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo.
- Kismartini, & Bungin, B. (2019). *Wilayah Pesisir Indonesia Narasi Kebijakan Publik Masalah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil di Indonesia*. Jakarta: Prenadamedia Group.
- Mulyadi, D. (2016). *Studi Kebijakan Publik Dan Pelayanan Publik : Konsep Dan Aplikasi Proses Kebijakan Publik Berbasis Analisis Bukti Untuk Pelayanan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Pramita, D. R. (2015). Evaluasi Pembangunan Pelabuhan Tiram di Padang. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 17(4), 188–189.
- Winarno, B. (2002). *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo.

### Peraturan dan Perundang-undangan :

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan.

Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 2007 tentang Pemerintah Daerah.

Peraturan Daerah Kota Tanjungpinang Nomor 10 Tahun 2014 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Tanjungpinang Tahun 2014-2034

Putusan Pengadilan Negeri Tanjungpinang Nomor 04/Pid.Sus-TPK/2019/PN Tpg