



PELABUHAN BONERATE: PUSAT NIAGA ANTARPULAU DI SELAYAR (2007-2018)

Bahri

Universitas Negeri Makassar
Makassar, Indonesia
bahri@unm.ac.id

La Malihu

Universitas Negeri Makassar
Makassar, Indonesia
lamalihu@unm.ac.id

Ahmadin

Universitas Negeri Makassar
Makassar, Indonesia
ahmadin@unm.ac.id

Najamuddin

Universitas Negeri Makassar
Makassar, Indonesia
najamuddin@unm.ac.id

Bustan

Universitas Negeri Makassar
Makassar, Indonesia
bustan@unm.ac.id

Salahuddin

Universitas Negeri Makassar
Makassar, Indonesia
salahuddinunm15@gmail.com

ARTICLE INFO

Received : 22 Juni 2023

Accepted : 26 Juli 2023

Published : 29 Juli 2023

ABSTRACT

This study aims to describe the development of the Port of Bonerate both in terms of infrastructure and the development of loading and unloading of goods and passengers. The research method used is historical research with procedures; heuristics, verification, interpretation and historiography. The results of this study indicate that in Bonerate Island initially there was only one port named Bonerate Harbor which was established in 2007. The waters of the Bonerate Harbor are very strategic because of its very safe position from the waves crashing in both the western and eastern seasons. The physical development of Bonerate Port is quite significant, namely experiencing development of 3 stages in the period 2007-2012. In 2007-2018 Bonerate Port facilities and infrastructure underwent construction in the form of port waters, mooring facilities, warehousing facilities and port facilities. The loading and unloading process of goods at this port experiences ups and downs.

Keyword: Bonerate Harbor, Selayar Islands Regency

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan menguraikan perkembangan Pelabuhan Bonerate baik dari aspek infrastruktur maupun perkembangan bongkar muat barang dan penumpang. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian historis dengan prosedur; heuristik, verifikasi, interpretasi dan historiografi. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa di Pulau Bonerate awalnya hanya terdapat satu pelabuhan yang bernama Pelabuhan Bonerate yang didirikan pada 2007. Lingkungan perairan Pelabuhan Bonerate sangat strategis karena posisinya sangat aman dari hampasan ombak baik di musim barat maupun di musim timur. Perkembangan fisik Pelabuhan Bonerate cukup signifikan yakni mengalami pembangunan sebanyak 3

tahap dalam kurun waktu 2007-2012. Pada 2007-2018 sarana dan prasarana Pelabuhan Bonerate mengalami pembangunan berupa fasilitas perairan pelabuhan, fasilitas tempat tahanan, fasilitas pergudangan dan fasilitas pelabuhan. Adapun proses bongkar muat barang di pelabuhan ini mengalami pasang surut.

Kata kunci: Pelabuhan Bonerate, Kabupaten Kepulauan Selayar

This is an open access article under the CC BY-SA license



I. PENDAHULUAN

Indonesia sebagai wilayah maritim memiliki wilayah laut lebih luas daripada wilayah darat. Total luas wilayah Indonesia sekitar 5.180.053 km² yang terdiri dari 3.257.483 km² atau 65% wilayah laut, dan 1.922.570 km² atau 35% wilayah darat. Terdiri dari beribu pulau besar dan kecil. Posisinya sangat strategis, diantara Samudra Indonesia dan Samudra Pasifik dan dua Benua Asia dan Australia. Ribuan pulau dirangkai menjadi satu kesatuan oleh laut dan selat hingga terbentuk NKRI (Utari, 1994). Fakta geografis Indonesia tersebut memerlukan kajian yang luas dan mendalam tentang kelautan sehingga potensi-potensinya dapat terungkap. Aspek-aspek yang berhubungan dengan sektor kemaritiman sangat luas, antara lain mencakup kajian seperti: perikanan, pelabuhan, perdagangan antar pulau, teknologi kelautan dan perkapalan, pelayaran dan perdagangan, dan sebagainya. Pulau-pulau di Indonesia memiliki potensi sumber daya alam yang beragam, demikian pula kebutuhan antara satu pulau dengan pulau lainnya. Dalam kerangka inilah, maka pelabuhan menjadi salah satu hal penting bagi perkembangan perekonomian suatu daerah termasuk Kabupaten Kepulauan Selayar.

Eksistensi pelabuhan sebagai sarana bongkar muat, dapat dilihat dalam uraian Pasal 1 PP NO. 61 /2009, bahwa pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan pengusaha yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang. Eksistensi pelabuhan sangat vital dalam mendukung perekonomian suatu daerah. Pelayanan jasa terhadap barang dan penumpang sangat ditentukan oleh kelancaran dan keselamatan kapal yang berkunjung, ketika datang dan berangkat dengan tujuan melakukan bongkar muat dan atau embarkasi penumpang (Lasse & SH, 2014). Berkenaan dengan peran dan strategis, fungsi dan tanggung jawab kapal sangat besar bagi kegiatan

kepelabuhanan dan pengaruhnya yang secara langsung terhadap lalu lintas barang-barang komoditi eksport-import, transshipment, dan antar pulau (Fransiska, 2019).

Di Indonesia cukup banyak pelabuhan yang dapat ditemukan pada berbagai wilayah. Khusus di Sulawesi Selatan, pelabuhan dapat ditemukan di sepanjang pantai pada daerah yang memiliki laut dan pantai. Di Kota Makassar terdapat Pelabuhan Peti Kemas Sukarno Hatta, Pelabuhan Biringkasi, Pelabuhan Potere, dan yang melayani bongkar muat barang dan penumpang.

Kabupaten Kepulauan Selayar merupakan salah satu wilayah kepulauan, dengan luas wilayah 903,35 km² yang memiliki sebanyak 12 pulau besar dan 112 pulau kecil (Ahmadin, 2009). Sarana perhubungan laut berperan dominan untuk menunjang kelancaran kegiatan angkut laut. Oleh karena itu perlu didukung pelabuhan laut yang permanen, untuk menunjang pembangunan daerah, dan memperlancar transportasi laut. Keberadaan pelabuhan laut di Selayar sangat penting untuk memperlancar distribusi dari satu daerah ke daerah lain. Ada tiga pelabuhan di pulau utama kabupaten ini (Selayar Daratan) yakni Pelabuhan Pamatata di Utara Pulau Selayar, Pelabuhan Benteng di Ibukota kabupaten, dan Pelabuhan Pantai Timur (Ahmadin, 2016). Di Selayar kepulauan sendiri, salah satu sarana pelabuhan yang dapat menunjang kegiatan atau aktivitas pemakai jasa adalah Pelabuhan Bonerate yang terletak di Pulau Bonerate sebagai salah satu pulau besar diantara gugusan pulau-pulau di Selayar, yang luasnya sekitar 1.357,03 km² (Patta, 2011).

Pengertian pelabuhan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2009 Tentang Kepelabuhanan (Jamil, 2021) yang merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan 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 berpindah intra dan antarmoda transportasi (Ahmadi et al., 2016). Kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan berlayar, serta tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda transportasi (Salam, 2014). Fungsi utamanya adalah tempat bersandarnya kapal, pengiriman barang dari berbagai jenis transportasi laut, juga berfungsi sebagai penghubung antara darat dan laut (Roa Perera et al., 2013).

Secara konseptual, pelabuhan memiliki fungsi strategis. Pertama, sebagai link atau mata rantai. Maksudnya adalah pelabuhan salah satu mata rantai pada proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan. Kedua, sebagai interdace (titik temu), yaitu pelabuhan sebagai tempat pertemuan dua moda transportasi, misalnya transportasi darat dan laut. Ketiga. Sebagai gateway (pintu gerbang), yaitu pelabuhan merupakan pintu gerbang suatu daerah/negara. Berfungsi sebagai gateway, setiap kapal yang berkunjung ke suatu daerah/negara maka wajib mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku di daerah/negara tempat pelabuhan tersebut berada (Adam & Dwiastuti, 2015).

Pelabuhan dapat berkontribusi nyata bagi suatu daerah/negara apabila dapat dikelola dengan efektif dan efisien. mampu berpengaruh positif terhadap ekonomi hinterland (daerah industri belakang), karena keberadaan suatu pelabuhan sebagai prasarana ekonomi terhadap hinterland nya (Gultom, 2017). Pelabuhan merupakan sarana utama bagi transportasi laut, dengan transportasi ini akan memangkas jarak tempuh, terutama bagi perkembangan ekonomi suatu daerah dapat memasarkan produknya dengan cepat dan lancar. Dalam bidang ekonomi memiliki dampak positif bagi perkembangan suatu daerah yang tertinggal terutama daerah perairan dimana aksesibilitas melalui darat sulit dilakukan dengan baik (Putra & Djalante, 2016).

Adapun penelitian terdahulu yang terkait dengan tema penelitian ini adalah sebagai berikut; 1) Sejarah Pelabuhan Bebas Sabang (Perkembangan dan Tantangan) yang ditulis oleh Wahyu Munira (2021), 2) Perkembangan

Pelabuhan Pekalongan 1900-1941 yang ditulis oleh Muhammad Naufan Faikar (2016), 3) Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue yang ditulis oleh Sudirman (2007), 4) Terminal Penyeberangan Ferry di Pamatata Kabupaten Selayar (2011). Penelitian ini diawali pada tahun 2007 sebagai awal pembangunan dari Pelabuhan Bonerate sebagai salah satu Pelabuhan di Kabupaten Kepulauan Selayar. Sedangkan akhir dari penelitian ini pada tahun 018 karena pada tahun tersebut merupakan tahun perkembangan yang paling pesat dari pelabuhan tersebut bagi dari segi infrastruktur maupun dari aktifitas bongkar muat.

II. METODE

Metode sejarah merupakan cara atau teknik dalam merekonstruksi peristiwa masa lampau. Penelitian sejarah mempunyai empat tahapan, yaitu (1) pengumpulan sumber, (2) verifikasi (kritik sejarah, keabsahan sumber), (3) interpretasi: analisis dan sintesis, dan (4) penulisan sejarah (historiografi). Kegiatan heuristik difokuskan pada penelitian kajian pustaka dan penelitian lapangan. Pencarian dan pengumpulan sumber-sumber sejarah seperti buku dan wawancara yang terkait dengan perkembangan Pelabuhan Bonerate dan perkembangan bongkar muat barang dan penumpang. Kritik sumber untuk menentukan otentisitas dan kredibilitas sumber sejarah. Semua sumber yang telah dikumpulkan terlebih dahulu verifikasi sebelum digunakan. Interpretasi atau penafsiran sejarah seringkali disebut juga dengan analisis sejarah. Analisis sendiri berarti menguraikan, dan secara terminologis berbeda dengan sintesis yang berarti menyatukan. Namun keduanya, analisis dan sintesis dipandang sebagai metode-metode utama dalam interpretasi (Kuntowijoyo, 2005). Historiografi merupakan tahap akhir atau puncak dari seluruh rangkaian dari proses penulisan. Setelah melalui heuristik, kritik internal dan eksternal pada tahap ini dilakukan rekonstruksi sejarah sesuai dengan subyek penelitian. Analisa yang diperoleh sebelum disusun secara sistematis sebagai suatu kisah. Sumber sejarah yang digunakan dalam penelitian ini adalah; buku, artikel, dokumen Pelabuhan Bonerate, hasil wawancara dan jenis sumber lainnya yang mendukung penelitian ini.

Beberapa pendapat juga terkait dengan metode penelitian sejarah, terdiri dari (1) identifikasi; (2) analisis; dan (3) sintesis. Metode sejarah proses menganalisa peninggalan masa lalu, yang dapat direkonstruksi secara imajinatif berdasarkan data yang diperoleh. Menyusun sejarah harus disajikan secara kronologis. Sejarahawan

harus mengungkapkan dan memahami sejarah sebagaimana yang telah terjadi atau historia realita (Bahri et al., 2020).

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Perkembangan Pelabuhan Bonerate

Pelabuhan Bonerate berada di pesisir barat Pulau Bonerate yang menjadi salah satu simpul pelayaran kapal ferry dan kapal Pelni yang menghubungkan daratan Pulau Selayar dan Sulawesi Selatan dengan beberapa daerah pulau di NTB dan NNT. Posisi strategis ini menjadikan Bonerate penting dalam mata rantai perdagangan, baik itu perdagangan hasil bumi, hasil laut, barang manufaktur maupun bahan bangunan. Pedagang-pedagang dari pulau sekitarnya berbelanja di Bonerate, juga menjual hasil laut dan hasil pertanian di Bonerate. Para pedagang tersebut bukan hanya berasal dari Selayar tapi juga dari NTT dan NTB. Pelabuhan Bonerate juga menjadi arus lalu lintas penjualan hewan dan transportasi lokal masyarakat. Pelabuhan Bonerate diresmikan secara simbolik di Jakarta oleh Presiden Republik Indonesia ke 6 Susilo Bambang Yudhoyono pada 2014 dan dikelola oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Kepulauan Selayar sejak 9 Mei 2016 (Indra, Wawancara 28 Mei 2019).

Pelabuhan Bonerate dibangun di pesisir pantai barat Pulau Bonerate Kecamatan Pasimarannu. Kondisi fisik pelabuhan ini berupa dermaga sepanjang sekitar 593 meter. Di Pulau Bonerate ini hanya terdapat satu pelabuhan yang digunakan untuk pelabuhan laut yang nama resminya Pelabuhan Bonerate. Pelabuhan ini menghadap ke barat dan terus menerus mengalami perkembangan fisik yang cukup signifikan terutama sejak dari tahun 2007 hingga 2012 (Ade, Wawancara 13 Mei 2019). Status pelabuhan Bonerate merupakan pelabuhan lokal yang melayani kapal ferry, Pelni, dan kapal kayu. Pembangunan fisik Pelabuhan Bonerate dimulai pada tahun 2007 dengan cara penimbunan areal darat dan tanggul seluas 37.783 m². Tanah untuk penimbunan tanggul pada awalnya diambil dari galian batu karang di sekitar Pelabuhan Bonerate. Stok terbatas dan adanya larangan pemerintah dan masyarakat setempat, maka bahan timbunan didatangkan dari Pulau Jampea (sejauh kira-kira 50 km di sebelah barat), didatangkan juga dari Pulau Selayar yang jaraknya sekitar 130 km. Biaya untuk pembelian tanah berasal dari APBN yang digelontorkan oleh Pemerintah Pusat. Total dana untuk pembelian tanah ditaksir sekitar 1 miliar.

Pada 2007 dilakukan perluasan dermaga pelabuhan sepanjang 332 meter, dengan lebar 23 meter (Masyhuroh, n.d, 2018). Pembangunan selanjutnya pada

2010 dengan membangun dermaga seluas 32 m. Pada tahun yang sama dibangun pemancangan tiang trestle dengan tinggi 20 meter, abutmen dan pelencengan agar dapat menjadi sandaran kapal motor penyeberangan sampai dengan kapasitas 600 Gross Tonasa (GRT) (Amirullah et al., 2020). Biayanya berasal dari APBN, sebesar 10 miliar yang digunakan untuk membangun pelabuhan. Pembangunan tahap kedua dilakukan pada 2010, meliputi pembangunan konstruksi trestel dengan pemasangan tiang listrik sebanyak 35 titik (Syuhada, 2015). Pada 2010 dilakukan pembangunan tahap ketiga yang meliputi pelencengan seluas 237.12 m, sarana untuk melakukan bongkar muat berupa dolphin di atas tiang pancang dan pembuatan catwalk seluas 60 m².

Pada tahun 2009 guna memperlancar transportasi laut antara Kabupaten Kepulauan Selayar dengan daerah lainnya, maka peningkatan sarana dan prasarana sangat diperhatikan oleh pemerintah yang memahami bahwa pelabuhan ini merupakan jantung perekonomian daerah Selayar (Ade, wawancara 13 Mei 2019). Pada 2010 Pelabuhan Bonerate sudah dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung, diatarannya: lapangan parkir kendaraan, pos jaga, kantor pelabuhan, ruang tunggu penumpang, fasilitas perdagangan dan fasilitas air bersih (Tadir, wawancara 15 Mei 2019).

Pembangunan pada tahap keempat dilakukan pada 2011 dengan penyelesaian catwalk dan pelencengan. Pembangunan tahap terakhir dilakukan pada 2012 dengan menyelesaikan pembangunan fasilitas darat. Dilakukan perluasan pembangunan trestel seluas 1000 m², dengan panjang 12,2 m dan lebar 6,9 m dan 2015 dilakukan perluasan pelabuhan dengan luas 1010 m dengan panjang 60 m dan lebar 40 m, dilakukan pula penambahan dermaga seluas 1000 m, dibangun reklamasi atoll seluas 100 m dengan panjang 50 m dan lebar 30 m. Pada tahun 2016 dilakukan kembali penambahan dermaga dengan luas 100 m, selesai pada 2017 dengan penambahan luas dermaga dan reklamasi seluas 90 m dan lebar 7 m. Sejak 2017 pelabuhan ini memiliki dermaga seluas 6 ha, reklamasi seluas 1,36 ha dan gedung kantor seluas 10 x 8 m (Damayanti, 2019).

Pelabuhan Bonerate sejak 2010 mulai berkembang terlihat dengan pengadaan Kapal Feri Balibo 300 GT. Peraturan Menteri perhubungan No. KM 72 Tahun 2007 menetapkan lintasan dari Kabupaten Kepulauan Selayar ke Jampea dan Bonerate, tujuan ke Kabupaten Bima sebagai lintasan penyeberangan. Sedangkan Keputusan Menteri RI No: KP. 436 Tahun 2009 menetapkan lintasan Bonerate Kabupaten Kepulauan Selayar ke Perairan Pulau Jampea sebagai lintasan penyeberangan. Akan tetapi



penyeberangan Pelabuhan Bonerate dioperasikan dengan lintasan berbagai daerah di Kabupaten Kepulauan Selayar sampai ke luar Sulawesi Selatan (Patta, 2011).

Kabupaten Kepulauan Selayar dengan aturan PP 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Retribusi. Pelayanan kepelabuhan adalah pelayanan jasa kepelabuhan, termasuk fasilitas lainnya di lingkungan pelabuhan yang disediakan. Berikut ini tarif masuk di Pelabuhan Bonerate.

Tabel 1: Kontribusi Masuk Pelabuhan Bonerate

Biaya Masuk di Pelabuhan	2007	2008
	Tarif (Rp)	Tarif (Rp)
Pas masuk perorang	2000	2000
Sepeda motor	3000	3000
Mobil truk	6500	6500
Mobil bus	5000	6500
Pick up	5000	5000
Becak	1000	1000
Mobil pribadi	5000	5000

Sumber: Arsip Pelabuhan Bonerate

KM Balibo sebagai kapal feri pertama yang singgah berlabuh di Pelabuhan Bonerate dalam pengoperasian dengan lintasan Pelabuhan Bira, Pelabuhan Patubuka, kemudian menuju Jempae dan Pelabuhan Bonerate, dari Pelabuhan Bonerate menuju Pelabuhan Kalatua. Pada 2012-2014 Pelabuhan Bonerate, memiliki jadwal rute penyeberangan satu kali dalam seminggu yaitu pada hari Senin berlabuh di Pelabuhan Bonerate dan bertolak ke Reo pada hari Selasa. Pada Mei 2016 kedatangan Feri KM Maloli sehingga jadwal feri dalam seminggu menjadi dua kali, Kamis dan Rabu. Hal ini semakin banyaknya kebutuhan penumpang yang ingin melakukan penyeberangan ke Kabupaten Kepulauan Selayar. Perjalanan dari Kecamatan Pasimarannu menuju ibukota Kabupaten Kepulauan Selayar membutuhkan waktu kurang lebih 10 jam, kemudian bertolak ke Pelabuhan Makassar membutuhkan waktu 12 jam. Setelah itu menunggu jadwal keberangkatan selanjutnya untuk kembali menuju Kabupaten Kepulauan Selayar.

Pada 2016 jumlah penumpang yang naik di Pelabuhan Bonerate pada Januari 150 orang. Pada 2017 penumpang meningkat mencapai 250 orang pada bulan yang sama (Ade, Wawancara 27 Mei 2019). Pada bulan Mei jumlah penumpang menurun hingga 100 orang, begitupun mengalami penurunan disebabkan karena kondisi cuaca di Selat Selayar dengan gelombang laut yang membahayakan. Selain faktor cuaca juga disebabkan karena adanya docking, pemeriksaan fisik kapal dan pembaharuan dokumen (Tadir, wawancara 28 Mei 2019).

Jumlah penumpang kembali meningkat pada 2018 mencapai 300 penumpang karena penambahan kapal feri ke Pelabuhan Bonerate yang keberangkatannya hanya berselang 2 hari. Tujuan kapal feri ini dari Makassar ke Pelabuhan Selayar, ke Pelabuhan Kayuwadi, Pelabuhan Jempea, dan Pelabuhan Bonetare menuju Pelabuhan Kalatua.

B. *Dinamika Bongkar Muat Barang dan Penumpang di Pelabuhan Bonerate (2012-2018)*

Menurut Gianto, bongkar adalah pekerjaan pembongkaran barang dari atas geledak atau palka kapal dan menempatkan ke atas dermaga atau dalam gudang. Barang-barang yang dibongkar di Pelabuhan Bonerate adalah bahan-bahan pokok keperluan pembangunan, bahan pokok makanan serta keperluan sehari-hari masyarakat Bonerate. Pengangkutan barang melalui laut merupakan pengangkutan regular servise, yaitu perjanjian antara pengangkut dan pemilik barang agar barang yang diangkut oleh pengangkut sampai ke tempat tujuan atau kepemilik barang (Utari, 1994).

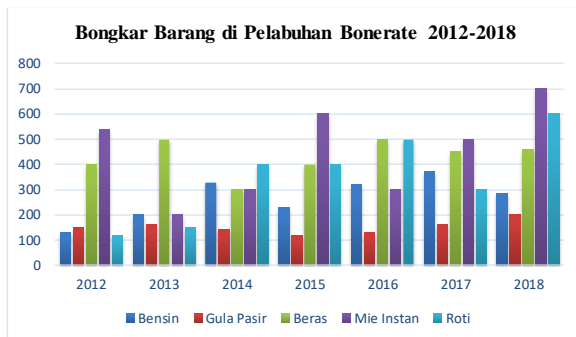
Dalam pasal 1 ayat e The Hague Rules ditetapkan bahwa pengangkutan barang-barang dimuat ke dalam kapal sampai saat barang-barang meliputi periode sejak saat barang-barang telah dibongkar dari kapal. Periode tersebut dikenal dengan bahasa Inggris dengan syarat actual carriage atau from end of tackle. Jadi, diluar periode tersebut, yaitu pada waktu barang-barang masih berada di pelabuhan pemuatan (belum dimuat ke dalam kapal) dan barang-barang yang telah berada di pelabuhan pembongkaran telah dibongkar dari kapal, barang-barang tersebut telah dilindungi oleh undang-undang atau hukum negara yang bersangkutan (Purba, 1997).

Pelabuhan Bonerate sebagai pelabuhan bongkar muat barang dan melayani pelayaran laut. Barang-barang yang dibongkar antara lain: kayu jati, beras, semen tonasa, semen bosowa, lombok botol, minyak, telur ayam, dan makanan ringan seperti mie instant, roti, susu kaleng, dan air mineral. Hampir semua kebutuhan sehari-hari masyarakat terpenuhi dengan adanya Pelabuhan Bonerate sehingga memudahkan masyarakat mendapatkan bahan pokok kebutuhan primer maupun sekunder (Indra, Wawancara 27 Mei 2019). Bongkar muat barang di pelabuhan telah diatur oleh pemerintah dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. 13 tahun 1987 tentang Pembinaan Perusahaan Bongkar Muat Barang dari Kapal meliputi:

stevedoring, Cargodoring, Reselving, atau Deliveri (Al Bram, 2012).

Pada 2009-2010, bongkar barang di Pelabuhan Bonerate sudah mengalami kemajuan. Arus bongkar barang berupa beras dari Kota Selayar dan Kota Makassar cukup tinggi pada 2012 jumlah beras yang dibongkar di Pelabuhan Bonerate berkisar 1.250 karung sedangkan pada 2013 barang yang dimuat di Pelabuhan Bonerate berupa kacang hijau berkisar 17 ton pertahun.

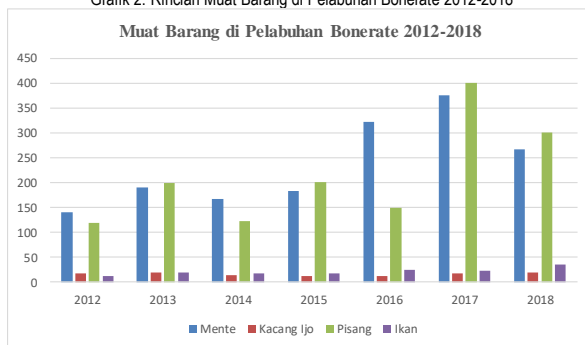
Grafik 1. Rincian Bongkar Barang di Pelabuhan Bonerate 2012-2018



Sumber: (Aminuddin et al., 2019)

Kebutuhan masyarakat yang paling banyak yaitu bensin dan beras, yang berasal dari Kepulauan Selayar dan Maumere sedangkan beras berasal dari Makassar. Kebutuhan masyarakat akan beras sangat diperlukan di Bonerate karena tidak adanya lahan persawahan, hanya kebun (Widjaja, n.d.).

Grafik 2: Rincian Muat Barang di Pelabuhan Bonerate 2012-2018



Sumber : (Aminuddin et al., 2019)

Jambu mente adalah komoditi tertinggi dalam kegiatan bongkar di Pelabuhan Bonerate yang mencapai 1.683 ton. Komoditi jambu mente adalah komoditi unggulan yang dipasarkan ke berbagai wilayah, khususnya di NTT dan NTB.

Menurut Darmadjadi (1995) penumpang adalah setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas

dasar persetujuan dari perusahaan atau badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut. Menurut Yoeti (1999) penumpang adalah pembeli produk dan jasa pada suatu perusahaan barang dan jasa dapat berupa seseorang (individu dan dapat pula sebagai suatu perusahaan) (Supriyanta & Syafii, 2018).

Angkutan penumpang di pelabuhan tidak hanya dilakukan oleh kapal penumpang tetapi juga oleh kapal lokal, kapal perintis, dan perahu. Pelabuhan asal ke pelabuhan tujuan dari arus penumpang yang diangkut oleh kapal penumpang dan kapal perintis (Purwaka & Indonesia, 1993). Angkutan penumpang oleh kapal perintis terbatas ke berbagai daerah, pemerintah menetapkan angkutan penumpang oleh kapal-kapal lokal terfokus ke daerah-daerah, seperti Jampea, Kayuwadi dan Selayar. Persaingan mungkin terjadi antara kapal-kapal penumpang perintis dan kapal-kapal non penumpang

Grafik 3: Jumlah Penumpang Naik pada 2012-2018



Sumber : (Aminuddin et al., 2019)

Pada 2012 jumlah penumpang yang naik di Pelabuhan Bonerate mencapai 850, pada 2013 jumlah penumpang meningkat mencapai 860 orang namun pada tahun 2014 mengalami penurunan disebabkan karena kondisi cuaca yang kurang mendukung dan gelombang laut atau ombak yang besar yang dapat membahayakan keselamatan penumpang, sehingga terjadi penundaan keberangkatan. Selain faktor cuaca juga disebabkan karena adanya docking tahunan kapal yaitu pemeriksaan fisik kapal dan pembaharuan dokumen (Indra, Wawancara 27 Mei 2019). Jumlah penumpang kembali meningkat pada 2015 sebanyak 2200 penumpang, begitu pula 2017 dan 2018 penumpang kembali meningkat dengan jumlah yang tinggi, pada 2017 jumlah penumpang 2.600, pada 2018 jumlah penumpang kembali meningkat sebanyak 3.800, hal ini disebabkan karena ada penambahan kapal feri yang masuk di Pelabuhan Bonerate dengan pengoperasian 2 kali dalam seminggu, yaitu pada hari Rabu dan Minggu. Sedangkan untuk jumlah penumpang



yang turun pada Pelabuhan Bonerate dapat dilihat pada grafik berikut ini:

Grafik 3: Jumlah Penumpang Turun pada 2012-2018



Sumber: (Aminuddin et al., 2019)

Pada tahun 2016 kapal kayu tidak melayani penumpang lagi karena ada larangan dari syahbandar melayani penumpang karena sudah ada kapal perintis melayani penumpang, sehingga jumlah penumpang menurun beberapa tahun ini. Pada 2016 penumpang turun 200 orang disebabkan pemeriksaan kondisi kapal. Larangan dari pihak syahbandar untuk menaiki kapal kayu disebabkan untuk menjaga keselamatan akibat cuaca yang buruk, sementara kapal kayu hanya diperuntukkan sebagai kapal barang (Indra, Wawancara 27 Mei 2019).

Berdasarkan pada grafik tersebut di atas terhadap 4 aspek, yaitu bongkar barang, muat barang, jumlah penumpang naik dan jumlah penumpang turun tentunya berdampak pada kesejahteraan masyarakat Kabupaten Selayar, khususnya Pulau Bonerate. Dampak tersebut baik berupa penghasilan masyarakat maupun pembangunan infrastruktur di Bonerate.

IV. KESIMPULAN

Pembangunan Pelabuhan Bonerate dimulai pada 2007 dan mengalami perkembangan pada 2012. Lingkungan perairan Pelabuhan Bonerate sangat strategis karena posisinya sangat aman dari hempasan ombak baik di musim barat maupun di musim timur. Perkembangan fisik Pelabuhan Bonerate cukup signifikan yakni mengalami pembangunan sebanyak 3 tahap dalam kurun waktu 2007-2012. Pada 2007-2018 sarana dan prasarana Pelabuhan Bonerate mengalami pembangunan berupa fasilitas perairan pelabuhan, fasilitas tempat tambatan, fasilitas pergudangan dan fasilitas pelabuhan. Proses bongkar muat barang mengalami pasang surut pada 2012-2018. Barang yang dibongkar berupa bensin, gula pasir, beras, mie instant,

dan roti serta barang yang dimuat berupa biji jambu mente, kacang ijo, pisang, kayu dan ikan. Dinamika jumlah penumpang naik dan penumpang turun pada 2012-2018 disebabkan oleh kapal yang tidak beroperasi lagi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Adam, L., & Dwiastuti, I. (2015). Membangun Poros Maritim Melalui Pelabuhan. *Masyarakat Indonesia*, 41(2), 163–176.
- [2] Ahmadi, N., Kusumastanto, T., & Siahaan, E. I. (2016). Strategi Pengembangan Pelabuhan Berwawasan Lingkungan (Greenport) Studi Kasus: Pelabuhan Cigading-Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(1), 9–26.
- [3] Ahmadin, A. (2009). *Ketika Lautku Tak Berikan Lagi*. Rayhan Intermedia.
- [4] Ahmadin, A. (2016). *Nusa Selayar: Sejarah dan Kebudayaan di Kawasan Timur Nusantara (Vol. 1)*. Rayhan Intermedia.
- [5] Al Bram, D. (2012). Pelaksanaan Peraturan Perundang-Undangan tentang Tanggung Jawab Agen Pelayaran PT. Admiral Lines sebagai Pengangkut Barang dalam Perangkutan Laut di Pelabuhan Belawan. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 42(3), 318–335.
- [6] Aminuddin, M., Patli, A. M., & Jabbar, J. (2019). Studi Operasional Pelabuhan Pamatata Kabupaten Selayar. *Jurnal Teknik Sipil MACCA*, 4(2), 105–112.
- [7] Amirullah, A., Ridha, M. R., & Madjid, M. (2020). Dinamika Pelabuhan Garongkong di Kabupaten Barru. *Jurnal Pattingalloang*, 7(2), 260–271.
- [8] Bahri, B., Bustan, B., & Tati, A. D. R. (2020). Emmy Saelan: Perawat Yang Berjuang. *Al-Qalam*, 25(3), 575–582.
- [9] Damayanti, R. (2019). Hilangnya Dua Kampung Pesisir Desa Bedono Kecamatan Sayung Kabupaten Demak dalam Pusaran Abrasi dan Industrialisasi Tahun 1990-2010. Universitas Diponegoro.
- [10] Dewi, I. (2019). Faktor yang Mempengaruhi Permintaan Jasa Transportasi Penyeberangan di Kabupaten Kepulauan Selayar (Studi Pelabuhan

- Pattumbukan Desa Lantibongan Kecamatan bontosikuyu). Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- [11]Fransiska, Y. (2019). Pelabuhan Tuban dalam Perubahan, 1985-1998. Universitas Airlangga.
- [12]Gultom, E. (2017). Pelabuhan Indonesia sebagai Penyumbang Devisa Negara dalam Perspektif Hukum Bisnis. *Kanun: Jurnal Ilmu Hukum*, 19(3), 419–444.
- [13]Jamil, P. (2021). Analisis Yuridis tentang Kewenangan Pemerintah Daerah Dalam Pengelolaan Pelabuhan Berdasarkan Sistem Hukum Di Indonesia. Universitas Islam Kalimantan MAB.
- [14]Kuntowijoyo, D. R. (2005). Pengantar ilmu sejarah. Bentang Pustaka.
- [15]Masyhuroh, I. A. (n.d.). Perkembangan Industri di Kabupaten Gresik Tahun 1996-2015.
- [16]Patta, N. W. (2011). Terminal Penyeberangan Ferry di Pamatata Kabupaten Kepulauan Selayar. Universitas Islam Negeri Alauddin Makassar.
- [17]Purba, R. (1997). Angkutan Muatan Laut Jilid I, II, Cetakan pertama, Jakarta, PT. Rineka Cipta.
- [18]Purwaka, T. H., & Indonesia, P. A. (1993). Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara anonim. Kebijakan Pemerintah Dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran (Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum Dan Pembangunan & Bumi Nusantara.
- [19]Putra, A. A., & Djalante, S. (2016). Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, 6(1).
- [20]Roa Perera, I., Peña, Y., Amante García, B., & Goretti, M. (2013). Ports: definition and study of types, sizes and business models. *Journal of Industrial Engineering and Management (JIEM)*, 6(4), 1055–1064.
- [21]Salam, A. R. (2014). Analisis penentuan pelabuhan impor produk hortikultura: aplikasi metode eckenrode. *Buletin Ilmiah Litbang Perdagangan*, 8(1), 1–24.
- [22]Supriyanta, S., & Syafii, F. N. (2018). Pelayanan Penumpang pada Kapal Pesiar Ms Seabourn Encore oleh Operasional Keagenan Pt Bahari Eka Nusantara Cabang Semarang. *MUARA: Jurnal Manajemen Pelayaran Nasional*, 1(1), 17–23.
- [23]Syuhada, F. (2015). Analisa Percepatan Durasi Pembangunan Dermaga: Studi Kasus PT. Multi Baja Industri. Tugas Akhir–MO, 141326.
- [24]Utari, S. (1994). Pengangkutan laut di Indonesia: suatu tinjauan yuridis. Balai Pustaka.
- [25]Widjaja, S. (n.d.). Sosial Budaya Masyarakat Maritim.

Wawancara:

Indra (50 tahun), Wawancara pada 28 Mei 2019.

Ilhamsyah Ade (52 tahun), wawancara pada Mei 2019

Tadir (61 tahun), wawancara Pada 27 Mei 2019