

Dinamika Pelabuhan Garongkong di Kabupaten Barru

Amirullah¹, Rasyid Ridha², Saleh Madjid³

Dosen Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Makassar

Email: amirullah8505@unm.ac.id

Abstrak

Studi mengenai pelabuhan Garongkong adalah merupakan studi sejarah dengan pendekatan historis yakni heuristik (pengumpulan sumber), kritik eksterenal dan kritik interenal, interpretasi dan penyajian serta historiografi (penulisan) yang merupakan pengungkapan kisah sejarah secara tertulis. Berdasarkan hasil penelitian menunjukkan bahwa latar belakang didirikannya Pelabuhan Garongkong karena kurangnya daya tampung yang dimiliki Pelabuhan Awerange, yang juga sebagai pelabuhan rakyat di Kabupaten Barru. kedalaman laut yang dimiliki Garongkong sangat strategis untuk disandari kapal-kapal besar. Pelabuhan Garongkong dibangun pada tahun 2005 dengan penimbunan areal darat dan tanggul, pada tahun 2006 pemancangan tiang trestle, pada tahun 2007 pemancangan tiang platform tahap I, pada tahun 2008 konstruksi pelencengan, pada tahun 2009 penyelesaian catwalk. Perkembangan fungsional yaitu pada tahun 2010 yaitu pembangunan fasilitas darat. Semakin lancarnya aktifitas pelayaran dan bongkar muat barang dan adanya lapangan pekerjaan baru untuk masyarakat disekitar Pelabuhan Garongkong sebagai tanda perkembangan pelabuhan Larongkong. Pelabuhan Garongkong telah meningkatkan taraf kesejahteraan masyarakat.

Kata Kunci : *Pelabuhan Garongkong, Kabupaten Barru*

Abstract

The study of the Garongkong port is a historical study with a historical approach, namely heuristics (based on sources), external criticism and internal criticism, interpretation and presentation and historiography (written) which is a written disclosure of historical stories. Based on the results of the research shows that the background of the establishment of Grongkong Port due to the lack of capacity that is owned by Awerange Port, which is also a people's port in Barru Regency. The depth of the sea owned by Garongkong is very strategic for large ships to dock. Garongkong Port was built in 2005 with the stockpiling of land areas and embankments, in 2006 pile erection, in 2007 platform pile erection phase I, in 2008 construction deviation construction, in 2009 catwalk completion The functional development in 2010 was the construction of land facilities. The smoother activities of sailing and loading and unloading of goods and the existence of new jobs for the community around the Garongkog Port are a sign of the development of the Larongkong port. Garongkong Port has improved the welfare of the community.

Keywords: *Garongkong Port, Barru Regency*

A. Pendahuluan

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai wilayah maritim memiliki wilayah lautan yang lebih luas dari wilayah daratan. Indonesia terdiri berbagai pulau-pulau dari kecil dan besar yang tersebar dari Sabang sampai Merouke. Dimana pulau-pulau tersebut dihubungkan oleh laut yang terbentang luas. Sebagai negara maritim maka dari itu Indonesia sangat membutuhkan bandar pelabuhan atau kota pelabuhan sebagai tempat pertemuan antara masyarakat di pulau yang satu dengan pulau lainnya dalam jaringan lalu lintas di sebuah negeri kepulauan seperti Indonesia, fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung jalan maritim dan jalan darat (Adrian B. Lopian, 2008)

Di Indonesia tentunya memiliki kajian yang cukup luas dan mendalam tentang kelautan sehingga potensi-potensi yang ada di laut dapat terungkap. Aspek-aspek yang berhubungan dengan dunia maritim sangat luas seperti kajian sejarah, pariwisata, perikanan, dan tentu juga kepelabuhanan. (Robert crib dan Audrey Kahin. 2012.) Kajian sejarah yang berhubungan dengan maritim ini mempunyai bidang-bidang kajian tertentu seperti perikanan, kota pelabuhan, perdagangan, teknologi kelautan, perkapalan, pelayaran dan sebagainya. Berbagai aspek yang ada di atas tentunya kota pelabuhan merupakan salah satu hal yang di anggap penting bagi perkembangan perekonomian suatu daerah. Pelabuhan sebagai terminal poin bagi kapal-kapal harus dapat menyediakan tempatnya supaya kapal-kapal harus dapat merapat secara mudah dan aman serta dilengkapi dengan alat bongkar muat barang dan fasilitas-fasilitas lainnya (Wiwoho Soedarjono. 1983).

Berdasar pada pasal 1 PP No. 61/2009 dinyatakan bahwa: Pelabuhan adalah 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 berlabuhnya kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra- dan antarmoda transportasi (Anonim,2009. pada 10 Desember 2019). Di Indonesia cukup banyak pelabuhan yang dapat ditemukan di semua Propinsi. Khusus di Sulawesi Selatan, banyak ditemukan pelabuhan-pelabuhan yang terletak di sepanjang pantai. Terlihat di kota Makassar memiliki Pelabuhan Peti Kemas Sukarno Hatta, dan Pelabuhan Biringkassi. Selain itu juga terdapat Pelabuhan Nusantara di kota Parepare dan masih banyak pelabuhan lainnya yang tentunya melayani bongkar muat barang, serta pelabuhan yang datang dan pergi. (Sulistiyono, Singgih, Tri. 2004)

Pada tahun 2005 telah dibangun sebuah kawasan pelabuhan baru di Kabupaten Barru. Pelabuhan ini merupakan Pelabuhan Feri dan Pelabuhan Laut yang berada di Kawasan Garongkong. Berdasarkan peraturan Daerah Sulawesi Selatan Nomor. 9 tahun 2009, tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Sulawesi Selatan 2009 sampai dengan 2013, Kabupaten Barru ditetapkan sebagai Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Gerbang Emas. Pelabuhan di kawasan Garongkong disebut sebut berpotensi untuk menjadi Pelabuhan Internasional. Hal ini didukung oleh posisinya yang berada di titik strategis dengan kedalaman pelabuhan mencapai 15-25 meter.(Anonim,2013 .diakses pada bulan Mei 2015) Maka dari itu dinilai sangat sesuai untuk dijadikan jalur distribusi dan transportasi laut, guna mendukung

percepatan dan perluasan ekonomi di kawasan Timur Indonesia.

Penelitian pada Pelabuhan Garongkong sangat penting untuk dikaji karena ditinjau dari aspek geografis, letak pelabuhan penyeberangan Garongkong ini sangat strategis, sudah sesuai dan memenuhi syarat sebagai pelabuhan yang aman untuk disinggahi kapal. Dikatakan strategis karena memiliki kedalaman hingga 15 - 25 meter, juga karena luasnya kawasan Garongkong mencapai 500 hektare bahkan masih dikembangkan hingga 4000 hektare . Sehingga di kawasan ini dapat dibangun dua pelabuhan yang secara fungsional berbeda, yaitu pelabuhan feri khusus penumpang dan pelabuhan laut untuk bongkar muat barang curah. Dimana pelabuhan penumpang dan pelabuhan laut ini berada pada satu Kawasan yaitu di Garongkong. Hal penting lain yang kaitannya dengan aspek geografis ialah pelabuhan di Garongkong ini dapat dilihat langsung dari jalan poros Makassar-Parepare, sehingga dapat diketahui ketika ada kapal yang masuk pada hari itu. (Khaeruddin, *Wawancara* di Garongkong, April 2019)

Pelabuhan Garongkong ini berada di tengah-tengah dua pelabuhan besar yakni pelabuhan Makassar dan Pelabuhan Pare-pare. Dan juga merupakan Pelabuhan kedua yang ada di Kabupaten Barru. Sebelumnya sudah ada pelabuhan di Barru, yaitu Pelabuhan Awerange yang terletak di Kecamatan Soppeng Riaja, sekitar 25 km sebelah utara Kota Barru (Andi Zainuddin, *Wawancara* di Garongkong April 2019).

Adapun Pelabuhan di Garongkong ini dibangun untuk membantu dan meringankan arus bongkar muat barang dan arus penumpang yang ada di Pelabuhan Soekarno Hatta di Makassar. Munculnya pelabuhan di Garongkong ini

tidak terlepas dari kegiatan manusia untuk menggunakan dan memanfaatkannya sebagai jembatan pehubung darat dan laut. Suatu kenyataan yang tidak bisa dipungkiri, dimana pada setiap pembangunan pasti akan menimbulkan dampak dan akan berpengaruh terhadap segala aspek kehidupan masyarakat. Pembangunan Pelabuhan pada kawasan Garongkong , banyak memberikan dampak berupa perubahan yang terjadi dalam kehidupan masyarakat seperti masalah pekerjaan, mata pencaharian dan dampak sosial dalam masyarakat.

Hal tersebut yang mendorong penulis untuk mengkaji perkembangan Pelabuhan di Garongkong ini dengan berpusat pada kehidupan sosial ekonomi masyarakat sekitar pelabuhan. Dengan melihat adanya potensi pengembangan Kabupaten Barru dengan kehadiran pelabuhan yang kemudian mendorong masyarakat datang di Barru dalam pengembangan perdagangannya. Selain itu sistem pengelolaan yang kemudian lebih modern dan profesional serta pelayanan yang baik merupakan salah satu faktor berkembangnya Pelabuhan Garongkong serta sistem perburuhan yang kemudian di kontrol secara baik. Melihat dari potensi tersebut maka peneliti merasa tertarik menulis tentang Kawasan Pelabuhan Garongkong di Kabupaten Barru

Berdasarkan judul dan latar belakang yang telah dikemukakan diatas, maka pokok permasalahan yang dikaji Bagaimana sejarah dan perkembangan Pelabuhan Garongkong di Kabupaten Barru ?

Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian historis yang bersifat deskriptif analisis. Subyek utama yang dikaji adalah dinamika perkembangan Pelabuhan Garongkong untuk menjelaskan latar belakang

dibangunnya Pelabuhan Garongkong di pesisir Barat daratan Barru, perkembangan fisik dan fungsional pelabuhan serta dampak keberadaan pelabuhan di Garongkong terhadap pelayaran

B. Pembahasan

A. Awal perkembangan pelabuhan Larongkong

Sebelum dibangun pelabuhan di kawasan Garongkong, di Barru sudah ada pelabuhan yaitu Pelabuhan Awerange yang dibangun pada tahun 1974. Pelabuhan Awerange adalah pelabuhan pantai yang memanjang dari selatan ke utara dengan garis pantai sekitar 75 km, terletak pada poros Makassar, Pare-pare, Mamuju dan Kalimantan. Dengan kedalaman laut sekitar 0-8 meter memiliki satu dermaga berukuran 70x8 meter dan tambatan trestel dengan ukuran 40x4 meter. Pelabuhan ini diresmikan pada tanggal 20 Agustus 1974 dan dikelola oleh Pemda Tingkat II Barru sampai pada tanggal 1 April 1996. (Masriani, 2008)

Aktivitas yang terjadi di Pelabuhan Awerange adalah kegiatan perdagangan antarpulau. Adapun barang - barang komoditi yang diimport di Pelabuhan Awerange hanyalah kayu dan pupuk. Kemudian barang yang diekspor lewat pelabuhan ini ke luar daerah seperti Bontang, Donggala, Sangatta, Toli-toli, Sangkuliang dan Brau berupa beras, sapi dan mie. Pelabuhan ini setiap tahunnya melayani kegiatan bongkar muat barang 40-50 ribu ton

Melihat kondisi fisik yang dimiliki Pelabuhan Awerange yang hanya memiliki satu dermaga dan trestel begitupun dengan kedalaman lautnya, pelabuhan seperti ini hanya bisa disandari oleh kapal-kapal Pelra saja, sehingga kapal yang berbobot 28.000 GT tidak dapat sandar di Pelabuhan ini. Untuk pengembangan fisik lebih lanjutpun tidak akan terlaksana karena memiliki

lahan atau areal darat yang tidak luas. Selain itu akses dari dan keluar masuk pelabuhan pun terbatas, tidak dapat dilalui oleh kendaraan kontainer. (Lasse, D.A.2012)

Pada awalnya kawasan Garongkong hanyalah pesisir pantai yang ditumbuhi tanaman bakau dan rawa - rawa sepanjang pantai hingga Sumpang Binangae (Rahim, *Wawancara* di Garongkong pada bulan Mei 2015). Masyarakat yang tinggal di sekitar pantai Garongkong sudah lama menggunakan kemudahan perairan ini untuk kepentingan mencari mata pencaharian. Dimana penduduk yang kebanyakan berdiam sepanjang pantai Garongkong hidup sebagai nelayan. Jauh sebelum pelabuhan ini dibangun, pantai Garongkong sudah ramai dikunjungi oleh masyarakat sekecamatan Barru karena selain tempatnya memang sangat strategis juga wilayah Garongkong ini memiliki sejarah bagi masyarakat sekitarnya dengan adanya monumen Andi Mattalatta yang tidak jauh dari kawasan Garongkong (Jamaluddin, *Wawancara* di Garongkong pada bulan April 2015).

B. Urgensi Pelabuhan di Garongkong

Kawasan Pelabuhan Garongkong berada \pm 2 km dari poros jalan tersebut. Untuk memudahkan akses dari dan menuju kawasan maka Pemerintah Daerah Kabupaten Barru pada tahun 2005 membangun jalan dengan lebar 24m, jalan yang berada tepat didepan pelabuhan (*Laporan Tugas Akhir*, (Perancangan Dermaga dan Trestle Tipe Deck On Pile di Pelabuhan Garongkong, Propinsi Sulawesi Selatan). Hal. 15). Selanjutnya, areal laut yang terlindung dari gelombang yang datang dari laut lepas dengan adanya Pulau Pannikkiang sebagai *barrier* atau pemecah ombak alami sehingga kolam pelabuhan terjaga dari hantaman gelombang besar, yang membuat pelabuhan ini dapat beroperasi sepanjang waktu. (Manca, Hamriani. 2001) Dengan kedalaman kolam

pelabuhan mencapai 12-17 m, tentunya bisa melayani kapal berbobot 50.000 GRT. (Natalius, *Wawancara* di Garongkong pada bulan Mei 2019) Dalam pemilihan lokasi Pelabuhan Garongkong, dilakukan dengan memperhatikan kondisi fisik lokasi yang meliputi; Aksesibilitas (kondisi jalan menuju lokasi).

Suatu pelabuhan akan dapat berkembang dengan baik apabila lokasi tersebut terhubung dengan jalan raya. Dimana jalan menuju pelabuhan dapat ditempuh dengan jarak 1 km, dengan kondisi jalan yang belum baik, karena sebagian jalannya belum teraspal. Tetapi hal itu tidak menjadi penghalang untuk kendaraan yang keluar masuk pelabuhan sehingga muatan (barang dan penumpang) dapat diangkut ke dan dari pelabuhan dengan mudah dan cepat. Pelabuhan Garongkong ini terletak di pesisir Barat Baru sehingga dapat berfungsi sebagai pintu gerbang bagi Kabupaten Barru.

1. Daerah Pengaruh

Pelabuhan Garongkong memiliki daerah pengaruh subur yang dikelilingi dengan hutan bakau, selain itu juga terdapat rawa-rawa, dan populasi penduduk yang cukup padat. Masyarakat akan mudah memanfaatkan keberadaan pelabuhan, baik untuk angkutan penumpang, barang maupun komoditi lainnya.

2. Ketersediaan Lahan

Pelabuhan Garongkong memiliki lahan yang cukup luas baik daratan maupun perairannya, luas daratan Pelabuhan Garongkong mencapai 400 hektar, dan rencana jangka panjang perluasana Pelabuhan Garongkong akan mencapai 600 hektar sehingga masih banyak tanah kosong disekitar pelabuhan yang bisa dibangun fasilitas-fasilitas pendukung pelabuhan. Daerah yang digunakan untuk perairan pelabuhan juga mempunyai kedalaman

yang cukup sehingga kapal-kapal bisa masuk ke pelabuhan.

3. Kondisi Oseanografi

Perairan Pelabuhan Garongkong terhindar dari serangan gelombang dan terhindar dari sedimentasi karena Pelabuhan Garongkong berada di perairan yang terlindung oleh Pulau Pannikiang yang menjadi pemecah ombak alami untuk Pelabuhan Garongkong. Selain itu posisinya yang berada di titik strategis dengan kedalaman pelabuhan mencapai 15-25 meter dinilai sangat sesuai untuk dijadikan jalur distribusi dan transportasi laut, guna mendukung percepatan dan perluasan ekonomi di kawasan Timur Indonesia.

4. Fasilitas Pendukung

Keberadaan fasilitas pendukung Pelabuhan Garongkong yang telah ada dilokasi pelabuhan seperti air, listrik, rumah singgah untuk para pengguna jasa pelabuhan.

Pelabuhan di Garongkong dibangun pada tahun 2005 untuk pelabuhan feri sedangkan pada pelabuhan bongkar muat curah mulai dibangun pada tahun 2008, yang kedua pelabuhan ini menggunakan anggaran APBN. Pembangunan pada Pelabuhan Feri dan selesai pada tahun 2010 dan pada Pelabuhan bongkar muat curah masih dalam pengembangan pembangunan sampai sekarang. Pelabuhan Feri diresmikan oleh Susilo Bambang Yudhoyono yang pada saat itu masih menjabat sebagai presiden dalam kunjungannya ke Sulawesi Selatan pada tanggal 19 Oktober 2010. Tetapi jauh sebelum diresmikannya, Pelabuhan Feri ini telah melakukan uji coba pemanfaatan pada tanggal 2 Maret 2010 yang berfungsi menghubungkan Garongkong dengan Batu Licin dengan kapal KMP Awu-awu. (Nirwan, *Wawancara* di Garongkong, Mei 2019) Untuk Pelabuhan Bongkar Muat

Curah pengoperasian baru dilakukan pada tahun 2012.

Perkembangan Pelabuhan Garongkong

A. Perkembangan Fisik

Pelabuhan Garongkong dibangun di lingkungan Garongkong seluas 400 hektarare. Kondisi fisik awal kawasan pelabuhan ini yakni pesisir pantai dengan panjang \pm 1 km. Dalam kawasan ini terdapat dua pelabuhan yaitu pelabuhan feri dan pelabuhan laut. Dimana kedua pelabuhan ini menghadap ke barat dan setiap tahunnya mengalami perkembangan fisik dari tahun 2005-2010 (Natalius, *Wawancara* di Garongkong pada bula Mei 2019).

Pembangunan fisik pelabuhan feri di Garongkong, dimulai dari tahun 2005 dengan meliputi penimbunan areal darat dan tanggul atau caseway seluas 36.672 m². Tanah untuk penimbunan tanggul diambil dari bukit yang tidak jauh dari Pelabuhan Garongkong yang juga merupakan tanah milik masyarakat sekitarnya. Adapun biaya untuk pembelian tanah tersebut berasal dari APBN. Pada tahun ini juga dilakukan pembebasan lahan persawahan dan tambak milik masyarakat untuk dijadikan sebagai jalan masuk ke pelabuhan dari jalan poros Makassar-Parepare. Dengan panjang \pm 2 km dengan lebar 24 meter (*Laporan Tugas Akhir*, (Perancangan Dermaga dan Trestle Tipe Deck On Pile di Pelabuhan Garongkong, Propinsi Sulawesi Selatan). Hal. 15).

Pembangunan tahap kedua dilakukan pada tahun 2006, dengan membangun dermaga seluas 139,50 meter x 31,30 meter. Di tahun yang sama dibangun pula pemancangan tiang trestel dengan tinggi 65,5 meter, abutmen dan pelencengan agar dapat disandari kapal motor penyeberangan sampai dengan 8.000

Gross Tonase (GRT) (*Arsip* (Tahapan Pengembangan Pembangunan Pelabuhan Feri Garongkong), Kantor Syahbandar Pelabuhan Garongkong). Biaya dalam pembangunan ini berasal dari APBN.

Pembangunan tahap ketiga dilakukan pada tahun 2007 meliputi pembangunan konstruksi trestel seluas 751.50 m² dengan pemancangan tiang platform tahap I sebanyak 95 titik (*Arsip* (Tahapan Pengembangan Pembangunan Pelabuhan Feri Garongkong), Kantor Syahbandar Pelabuhan Garongkong). Adapun biaya pembangunan pada tahun ini berasal dari APBN. (Provinsi Sulawesi Selatan. 2008) Selanjutnya pada tahun 2008 dilakukan pembangunan tahap ke empat dengan meliputi konstruksi pelencengan seluas 377.23 m², dilanjutkan dengan pembuatan platform terhadap 95 titik dan pemancangan tiang platform 98 titik. Kemudian pembuatan morin dolphin 1 paket sebagai tempat atau sarana untuk melakukan bongkar muat kapal atau sandarnya kapal yang berupa dolphin diatas tiang pancang dan pembuatan catwalk seluas 18.44 m². Biaya dalam pembangunan ini diperoleh dari APBN.

Selanjutnya pembangunan tahap kelima dilakukan pad tahun 2009 dengan penyelesaian catwalk dan pelencengan. Pembangunan tahap terakhir dilakukan pada tahun 2010, dimana pada tahun ini juga diselesaikan platform 98 titik dan pembangunan fasilitas-fasilitas darat. Biaya dalam pembangunan ini berasal dari APBN.

Kemudian pada pelabuhan laut pembangunan baru dimulai pada tahun 2008, yakni penimbunan areal dan tanggul atau caseway dengan luas 16,875 m² yaitu panjang 1.125 meter dan lebar 15 meter. Tanah penimbunan untuk pelabuhan laut

pun diambil dari bukit yang sama, dengan biaya operasional juga berasal dari APBN. Ditahun yang sama juga dibangunlah trestle seluas 2.032 m² dengan panjang 129 meter dan lebar 8 meter.

Selanjutnya pada tahun 2009 dilakukan perluasan pembangunan trestel seluas 1080 m², dengan panjang 135 meter dan lebar 8 meter. Ditahun ini juga dibangunlah dermaga seluas 1000 m² dengan panjang 50 meter dan lebar 20 meter. Pembangunan dermaga masih berlanjut pada tahun 2010 dengan penambahan luas 1000 m². Pada tahun ini, hanya dilakukan pembangunan dermaga saja dikarenakan anggaran dari APBN hanya untuk pembangunan dermaga saja dengan jumlah dana Rp. 40 milyar.

Pada tahun 2011, dilakukan penambahan dermaga seluas 1000 m². Di tahun yang sama dibangun reklamasi atol seluas 1200 m² dengan panjang 60 meter dan lebar 20 meter. Selanjutnya di tahun 2012 dilakukan kembali penambahan luas dermaga 100 m². Pembangunan selesai pada tahun 2013, dimana pada tahun 2013 dilakukan penambahan luas dermaga dan reklamasi seluas 100 m² dan 14.000 m² (Ayuzar Ariansyah Hamid, *Wawancara* di Garongkong pada bulan Juli 2015). Jadi dari tahun 2008 - 2014 pelabuhan laut ini memiliki dermaga seluas 5 Ha, reklamasi atol seluas 1,47 H, Rigid beton 2.765 m² dan Gedung Kantor seluas 250 m² (Riswan, *Wawancara* di Kantor Syahbandar Pelabuhan laut Garongkong pada bulan Juni 2015).

B. Sarana dan Prasarana di Lingkungan Pelabuhan Garongkong

Pelabuhan Garongkong dibangun dan ditangani pengelolaannya oleh Direktorat Perhubungan laut. Pelabuhan Garongkong dikembangkan karena faktor-

faktor pendukung dari perkembangan suatu pelabuhan terpenuhi antara lain telah memiliki sarana dan prasarana, diantaranya : 1) lapangan parkir kendaraan, 3) kantor pelabuhan, 4) dermaga, 5) pos jaga, 6) gedung operasional, 7) ruang tunggu penumpang, 8) fasilitas tempat perdagangan. Sedangkan pada pelabuhan laut dilengkapi dengan berbagai fasilitas diantaranya : 1) lapangan parkir kendaraan, 2) pos jaga, 3) kantor pelabuhan, 4) dermaga, 5) fasilitas tempat perdagangan, 6) peralatan bongkar muat kapal, 7) fasilitas air bersih.

1. Lapangan parkir penumpang, lapangan parkir truk, lampu menara mercusuar, lapangan parkir pegawai dan trotoar.
2. Gedung operasional, gedung operasional disini berfungsi untuk keperluan administrasi dengan luas 420 m² dibangun pada 2010 dengan sumber dana berasal dari APBN.
3. Ruang tunggu penumpang dibangun pada tahun 2010 yang berada di depan gedung operasional dengan bangunan yang terbuka. Dimana dituang tunggu ini terdapat 4 buah tempat duduk yang terbuat dari kayu jati yang panjangnya mencapai 2 meter dan diletakkan secara berlawanan arah.
4. Couseway, Pelabuhan Garongkong setelah dibangun oleh Departemen Perhubungan laut memiliki caseway dengan panjang 100 m dan lebar 80 m pada pelabuhan feri dan pada pelabuhan bongkar muat barang memiliki caseway dengan panjang 1125 meter dan lebar 15 meter.
5. Trestel, Pelabuhan Garongkong setelah dibangun oleh Departemen Perhubungan Laut memiliki trestel dengan panjang

65,5 meter pada pelabuhan feri dan 264 meter pada pelabuhan bongkar muat barang.

6. Dermaga, dermaga adalah bangunan pada pelabuhan yang digunakan untuk merapatnya kapal dan menambatkan pada waktu bongkar muat. Pelabuhan feri mempunyai dermaga dengan panjang 139,5 meter dan lebar 31,30 meter sedangkan pelabuhan bongkar muat barang memiliki dermaga dengan panjang 250 meter dan lebar 100 meter.
7. Pos jaga, pos jaga ini terletak di dekat pintu gerbang utama. Di Pos jaga inilah biasanya para penumpang mengambil tiket selain digedung operasional. Pos ini berukuran 3x4 meter dan berasal dari APBN.
8. Fasilitas rumah tipe 45 sebanyak 2 unit
9. Fasilitas Resepoir sebanyak 1 unit
10. Fasilitas menara air sebanyak 1 unit
11. Fasilitas Rumah Genset dan Genset dengan daya 60 KVA

Pada tahun 2010 dibangunlah beberapa sarana dan prasarana di pelabuhan ini seperti pintu gerbang yang merupakan batas Pelabuhan Garongkong. Gerbang ini berukuran 10 meter. Lapangan parkir, lapangan parkir truk, lampu menara mercusuar, lapangan parkir pegawai dan trotoar. Selain itu di tahun ini juga dibangun gedung operasional yang berfungsi untuk keperluan administrasi dengan luas 420 m² dan tempat perdagangan. Pembangunan untuk Dermaga dan sarana penunjang lainnya telah dijelaskan sub bab sebelumnya. Warung St. Halijah ini menyediakan nasi biasa, nasi kuning,

mie siram dan bakso. Disamping itu jugab menyediakan makan dan minuman ringan seperti kue, the dll. Dengan harga yang terjangkau untuk kalangan menengah kebawah.

Pada tahun 2011 Rosda membuka warung makan. Dimana tempatnya telah disediakan yang berada di dalam kawasan pelabuhan. Rosda menyediakan nasi dan ikan bakar serta makanan dan minuman ringan seperti kue-kue, kopi/the, rokok dll. Dengan harga yang lebih diatas dibanding warung-warung lainnya. Karena masih adanya tempat khusus pedagang yang tersedia di kawasan pelabuhan maka Hermin pada tahun itu juga membuka warung makan. Hermin menyediakan makanan yang tidak jauh berbeda dengan warung yang lain, hanya khusus di warung Hermin ini menyediakan minuman Sarabba dan Ubi Goreng. Harga Sarabba dan ubi gorengnyapun sangat terjangkau dengan hanya Rp. 5.000 per gelas dan Rp. 10.000 ubi gorengnya per piring.

Berbeda dengan St. Halijah yang mendirikan warung di lahannya sendiri maka Rosda dan Hermin dikenakan sewa tempat dengan sewa Rp. 20.000. Pembayaran sewanya pun dibayar hanya jika pada hari itu kapal sedang beroperasi. Maka dari itu harga makanan dan minumannya pun sedikit lebih mahal dibandingkan dengan warung-warung lainnya yang berada di luar kawasan pelabuhan.

C. Perkembangan Fungsional

1. Pelabuhan Feri

Perkembangan Pelabuhan Garongkong sejak tahun 2007 sudah mulai berkembang terlihat dengan pengadaan kapal feri KMP Awu-awu 600 GRT hingga 2009. Dimana sebelumnya,

terdapat beberapa keputusan menteri perhubungan terhadap lintasan Pelabuhan Garongkong, diantaranya : pada tahun 2005, Peraturan Menteri Perhubungan No: KM 69 Thn 2005 menetapkan lintasan Garongkong Kabupaten Barru ke Batu Licin Kab. Tana Bumbu (Kalimantan Selatan) sebagai lintasan penyeberangan. Sedangkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No: KP. 436 Thn 2009 menetapkan lintasan Garongkong Kabupaten Barru ke Paciran Kabupaten Lamongan (Jawa Timur) sebagai lintasan penyeberangan. Tetapi pada tahun 2010, penyeberangan pelabuhan Garongkong dioperasikan dengan lintasan Garongkong-Batulicin. KMP Awu-awu dijadikan sebagai kapal uji coba dalam pengoperasian dengan lintasan Garongkong-Batu Licin pada tanggal 2 Maret 2010 jam 14:00 WITA dengan penumpang yang naik hanya berjumlah 115 orang dikarenakan masyarakat belum mengetahui tentang adanya lintasan tersebut. Namun pada tanggal 2 November 2010 berdasarkan UU. 17 tahun 2008 Pasal 219 ayat 1 maka dikeluarkanlah surat persetujuan berlayar tentang persetujuan kapal KMP Awu-awu bertolak dari Batu Licin ke Pelabuhan Garongkong tepat tanggal 4 November 2010 (*Arsip* Daerah Kabupaten Barru), dengan memuat penumpang sebanyak 151 orang, kendaraan sepeda motor 7 unit, truk sedang 2 unit dan truk besar 1 unit. Adapun perincian daftar nama penumpang KMP Awu-awu lintas Batu Licin Garongkong tanggal 04 November 2010, dapat dilihat pada lampiran.

Pada tahun 2010-2013 Pelabuhan Garongkong, memiliki jadwal rute penyeberangan satu kali dalam seminggu yaitu pada hari Jumat berlabuh di

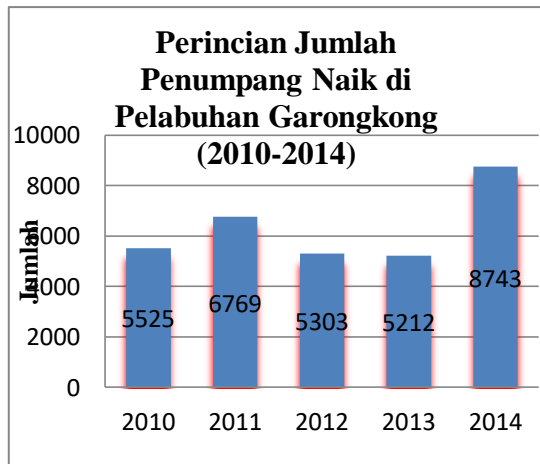
Pelabuhan Garongkong dan bertolak ke Batu Licin pada hari Senin. Namun pada awal Januari 2014 rute penyeberangan pada Pelabuhan Garongkong berubah menjadi dua kali seminggu, yaitu hari Selasa dan Sabtu. Hal itu dikarenakan semakin banyaknya kebutuhan penumpang yang ingin melakukan penyeberangan ke Batu Licin. Pada hari Selasa kapal berada di Garongkong pada jam 1 siang, kapal melakukan bongkar muat barang dan penumpang di Garongkong yang akan menuju ke Batu Licin. Dalam pembongkaran itu berlangsung selama 2 jam. Kemudian tepat pada jam 3 sore kapal feri tersebut menuju Batu Licin.

Perjalanan menuju Batu Licin memakan waktu selama 2 hari sehingga kapal akan kembali pada hari Jumat ke Batu Licin pada Sabtu pagi. Dengan trayek yang terjadi dalam 2 kali seminggu ini yang bongkar muat barang dan penumpang menjadi memadai, karena penumpang dari Garongkong ke Batu Licin dapat melakukan penyeberangan. Adapun aktifitas yang ada di Pelabuhan Garongkong yang berhubungan dengan kedatangan dan keberangkatan penumpang dan muat barang dapat dilihat pada bagan yang terdapat pada lampiran. Pada tahun 2010 hingga 2011, keadaan penumpang di Pelabuhan Garongkong belum mengalami perkembangan yang signifikan karena masyarakat belum terlalu mengetahui adanya trayek tersebut. (Lawalata, A Carel, 1978). Hlm 81

Arus bongkar muat penumpang, kendaraan, hasil pertanian dan ternak di Pelabuhan Garongkong mengalami perkembangan yang sangat pesat pada tahun 2014 dengan jumlah penumpang naik berkisar 8.743 sedangkan penumpang turun 8.996. Begitupun jumlah kendaraan

naik dan turun pada tahun ini berjumlah 1.593 unit dan 1.700 unit. Sedangkan jumlah hasil pertanian naik pada tahun ini berjumlah 4.597.740 kg dan jumlah hasil ternak naik berjumlah 2.492. Perincian kegiatan bongkar muat barang dan penumpang di Pelabuhan Garongkong tahun 2010-2014 dapat dilihat pada grafik berikut ini :

Gambar 1. Perincian Jumlah Penumpang Naik pada Pelabuhan Garongkong

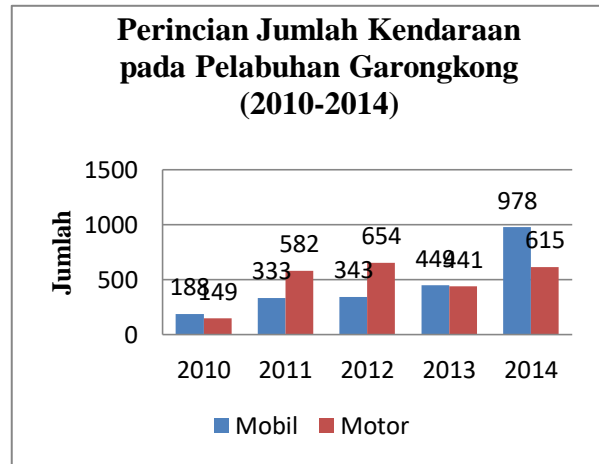


Sumber : Arsip Kantor pelabuhan Garongkong, Mei 2019

Jika dilihat dari grafik di atas jelas kelihatan bahwa pada tahun 2010 jumlah penumpang yang naik di Pelabuhan Garongkong mencapai 5.525, maka pada tahun 2012 jumlah penumpang meningkat hingga mencapai 22,5%. Namun pada tahun 2012 mengalami penurunan penumpang hingga 21,6% dan begitupun pada tahun 2013 jumlah penumpang juga menurun hingga 1,71 %. Penurunan penumpang pada dua tahun ini disebabkan karena kondisi cuaca di Selat Makassar dengan gelombang laut atau ombak yang besar dapat membahayakan keselamatan kapal dan penumpang (*Wawancara*, Natalius pada tanggal 12 September 2019). Hal ini menyebabkan terjadinya penundaan keberangkatan kapal dalam waktu yang tidak ditentukan. Selain

faktor cuaca juga disebabkan karena adanya docking tahunan kapal yaitu pemeriksaan fisik kapal dan pembaruan dokumen. Dan jumlah penumpang kembali meningkat pada tahun 2014 dengan persentase peningkatannya sebanyak 67,7 %. Hal ini disebabkan kapal feri telah beroperasi 2 kali dalam seminggu, yaitu pada hari Selasa dan Sabtu. Sedangkan untuk jumlah kendaraan yang naik pada Pelabuhan Garongkong dapat dilihat pada grafik berikut ini :

Gambar 2. Perincian Jumlah Penumpang Naik pada Pelabuhan Garongkong

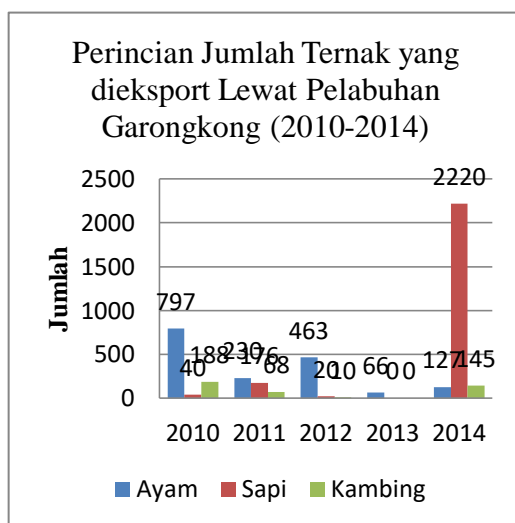


Sumber : Kantor Pelabuhan Garongkong, Mei 2019

Berdasarkan grafik 2 kelihatan bahwa kendaraan naik di Pelabuhan Garongkong pada tahun 2010 untuk kendaraan mobil (biru) mencapai 188 unit sedangkan untuk kendaraan motor (merah) mencapai 149 unit. Maka pada tahun 2011 jumlah kendaraan untuk mobil dan motor meningkat hingga 77,1% dan 290,6 %, begitupun pada tahun 2012 jumlah kendaraan mobil dan motor meningkat mencapai 3,0% dan 12,3%. Selanjutnya, pada tahun 2013 jumlah kendaraan mobil meningkat hingga 30,9%, sedangkan jumlah kendaraan motor menurun hingga 32,5%. Jumlah kendaraan lebih banyak daripada mobil

dikarenakan adanya kemudahan mengenai harga tiket dan pelayanan pelabuhan. Dimana pengambilan tiket untuk mobil dapat menanggung supir dengan penumpang. Selain itu adanya kemudahan akses terdekat dengan pelabuhan, karena kendaraan yang naik di Pelabuhan Garongkong berasal dari Bone (*Wawancara*, Hamka pada tanggal 12 September 2015)

Grafik 3. Perincian Hasil Ternak pada Pelabuhan Garongkong



Sumber : Kantor Pelabuhan Garongkong, Mei 2019

Berdasarkan grafik diatas jelas kelihatan bahwa hasil ternak naik di Pelabuhan Garongkong pada tahun 2010 jumlah sapi 40 ekor, kambing 188 ekor dan ayam 797 ekor. Selanjutnya pada tahun 2011 mengalami jumlah penurunan hingga 54,0 %. Begitupun pada tahun 2012 yang juga mengalami penurunan jumlah hasil; ternak hingga mencapai 4,00% maka pada di tahun 2013 jumlah hasil ternak menurun drastis hingga 86,6%, ditahun ini juga hasil ternak yang naik pada pelabuhan Garongkong hanya Ayam yang berjumlah 66 ekor sedangkan sapi dan kambing tidak ada. Hal ini disebabkan karena kurangnya permintaan dari

konsumen berupa sapi dan kambing. Selain itu juga karena terhambatnya pengoperasian kapal KMP Awu-Awu yang disebabkan karena cuaca yang buruk.

Tetapi pada tahun 2014 jumlah ternak meningkat hingga mencapai 2492 ekor dengan jumlah sapi 2220 ekor, kambing 145 ekor dan ayam 127 ekor. Di tahun ini jumlah sapi yang diekspor lewat Pelabuhan Garongkong lebih banyak disbanding ditahun-tahun berikutnya. Hal ini disebabkan karena banyaknya permintaan konsumen dari Batu Licin. Dimana sapi yang diekspor tersebut berasal dari Bone dan Sinjai yang jangkauannya lebih dekat ke Pelabuhan Garongkong dibanding ke Makassar dan Mamuju. Jadi hal itu dijadikan kemudahan bagi penumpang yang ingin mngekspor hasil ternak tersebut.

Adapun pengoperasian Pelabuhan Laut ini dilakukan dari Senin-Jumat, dimana pada setiap kapal yang datang memerlukan waktu 2-3 hari dalam rangka untuk bongkar muat barang curah. Dalam kegiatan pembongkaran Kapal Perla yang berlabuh di Garongkong ini dapat dilihat pada lampiran.

Kesimpulan

1. Latarbelakang pembangunan Pelabuhan Garongkong dikarenakan kurangnya daya tampung yang dimiliki Pelabuhan Awerange dan letak pesisir Garongkong sangat strategis dengan memiliki kedalaman yang dapat disandari kapal yang berbobot 50.000 GRT. Selain itu, dengan adanya pembangunan pelabuhan Garongkong akan mendukung layanan kapal di Pelabuhan Makassar yang semakin padat. Kapal-kapal yang kesulitan sandar karena terbatasnya dermaga bisa sandar di Pelabuhan Garongkong. Dengan begitu, maka pergerakan ekonomi berjalan lancar. Jadi pembangunan Pelabuhan Garongkong, bukan saja bermanfaat

bagi peningkatan perekonomian di tingkat Kabupaten Barru dan sekitarnya, tetapi juga bagi Provinsi Sulawesi Selatan, bahkan memberikan kontribusi pertumbuhan ekonomi.

2. Dinamika perkembangan Pelabuhan Garongkong dimulai pada tahun 2005 pada pelabuhan feri. Dimana pada tahun itu diadakan penimbunan areal tanggul atau caseway. Dan pembangunan dermaga dilakukan pada tahun 2006 dengan luas 139,50 meter x 31,30 meter .pemabangunan pada pelabuhan ini terus berlangsung sampai tahun 2010 dan mulai beroperasi ditahun itu juga. Sedangkan pada Pelabuhan Laut, penimbunan tanggul atau caseway baru dilakukan pada tahun 2008. Selanjutnya pada tahun 2009 dibangunlah dermaga. Pemabangunan dermaga dilakukan secara bertahap dengan penambahan luas 1000 meter setiap tahunnya hingga tahun 2014. Dan pada pelabuhan laut ini masih memiliki rencana pembangunan jangka panjang dengan akan adanya penambahan luas pelabuhan. Pelabuhan laut ini beroperasi pada tahun 2013.
3. Dampak keberadaan Pelabuhan Garongkong terhadap masyarakat Barru pada umumnya yaitu masyarakat bisa melakukan proses perdagangan ke luar propinsi. Masyarakat setempat pun khususnya masyarakat Lingkungan Garognkong bisa memanfaatkan keberadaan Pelabuhan Garongkong ini untuk berdagang. Sehingga roda perekonomian akan berjalan dengan baik dan lancar, baik itu masyarakat Garongkong maupun masyarakat di luar Garongkong

Daftar pustaka

Arsip-Arsip :

Arsip Daerah ;
Data Potensi Desa dan Kelurahan
Surat Persetujuan Berlayar

Arsip Syahbandar; Bagan Tahap Pembangunan Pelabuhan Garongkong

Daftar Nama Penumpang KMP Awu-Awu Lintas Batu Licin Garongkong 04 November 2010

Data Sarana dan Prasarana Pelabuhan Garonongkong

Laporan Tahunan Bongkar Muat KMP. Awu-awu

Rekapitulasi Hasil Pendataan Keluarga Tingkat Desa/Kelurahan

Tahapan Pembangunan Peabuhan Garongkong

Buku :

Lapian B, Adrian. 2008. Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17. Jakarta:Komunitas Bambu.

Lasse, D.A.2012. Manajemen Aktivitas Rantai Posok di Area Pelabuhan.Jakarta:Rajawali Pers.

Lawalata, A Carel, Pelabuhan dan Niaga (Jakarta: Aksara Baru, 1978). Hlm 81

Madjid, M. Saleh, dkk. 2011. Pengantar Ilmu Sejarah. Yogyakarta: Ombak

Madjid, M. Saleh dan Amid, Abd. Rahman.2008.Pengantar Ilmu Sejarah.Rayhan Intermedia.

Provinsi Sulawesi Selatan. 2008. Perancangan Dermaga dan trestle Tipe Deck On Pile di Pelabuhan Garongkong.

Robert crib dan Audrey Kahin. 2012. Kamus Sejarah Indonesia. Depok: Komunitas Bambu.

Sjamsuddin, Helius. 2007. Metode Sejarah,Jakarta:Ombak.

Soedarjono, Wiwoho. 1983. Pengangkutan Laut dalam hubungannya dengan Wawasan Nusantara,Jakarta:Bina Aksara

Sulistiyono, Singgih, Tri. 2004. Pengantar Sejarah Maritim Indonesia. Direktorat Jendral Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional.

Skripsi :

Manca, Hamriani. 2001. Pelabuhan Cappa Ujung Pare-pare(1957-2000).Skripsi, Makassar:UNM

Masriani. 2008. Pelabuhan Awerange Di Kabupaten Barru Dalam Perdagangan Beras antar Pulau(1974-2004).Skripsi. Makassar:UNM

Suriana, Pelabuhan Penyeberangan Simboro Kabupatena Mamuju (1993-2003).skripsi. (Makassar:UNM,2005)

Internet :

Anonim.2007. Berita Maritim. 2007. “Dukung Perdagangan - Perlu Revutalisasi Pelabuhan” dalam <http://www.beritamaritim.com>, diakses 27 Februari 2013.

Anonim.2008.Undang-undang Republik Indonesia No. 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran.2008.http://dishubkominfo.sumbarpro.go.id/index.php/pages/detail/uu_no._17_tahun_2008_tentang_pelayaran.diakses 15 Juli 2015

Anonim,2009.Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.61 Tahun 2009 TentangKepelabuhanan.2009.<http://legaldgst.com/pdf/PP%2061%20TAHUN%202009%20TENTANG%20KEPELABUHANAN.pdf>. diakses 10 Desember 2014