

**PELABUHAN BUNGENG DALAM JARINGAN PERDAGANGAN
ANTARDAERAH DAN ANTARPULAU (1992-2016)**
*(BUNGENG HARBOR ON TRADING NETWORKING OF INTERZONAL AND
INTERISLAND)*

Sahajuddin

Balai Pelestarian Nilai Budaya Sulawesi Selatan
Jalan Sultan Alauddin/ Tala Salapang Km. 7 Makassar, 90221
Telepon (0411) 885119, 883748, Faksimile (0411) 865166
Pos-el: saj.sahajuddin@yahoo.com
Handphone: 081342630331

ABSTRACT

The reserach is aming to reveal the occurrence of trading of interzonal and interisland at Bungeng Harbour, Jeneponto. The used method is generally using of history method that describes of problem due to history perspective. The result of the research is at Bungeng Harbor, Jeneponto occurs of loading and unloading activities from various regions in South Sulawesi as well as in the archipelago This trading networking occurs due to the harbor that has superior commodities in Jeneponto, i.e. salt production. While, the production of unloading of this harbor is also unique, therefore, the population of Jeneponto has a very high culture in eating of horse meat, thus the commodity is mostly exported from other regions or islands. These two commodities are the most unloaded at this harbor. Offsetting the loading and unloading of the materials, other commodities are also increased significantly.

Keywords: trading networking, harbor, Bungeng, salt and horse.

ABSTRAK

Kajian ini bertujuan mengungkapkan terjadinya perdagangan antardaerah dan antarpulau di Pelabuhan Bungeng, Jeneponto. Metode yang digunakan adalah metode sejarah pada umumnya yang menjelaskan persoalan berdasarkan perspektif sejarah. Hasil kajian menunjukkan bahwa di Pelabuhan Bungeng Jeneponto terjadi kegiatan bongkar muat barang dari berbagai daerah di Sulawesi Selatan dan Nusantara. Jaringan perdagangan ini terjadi karena pelabuhan ini memiliki komoditas unggulan daerah Jeneponto, yaitu produksi garam. Sementara produksi bongkarnya pelabuhan ini juga unik, karena penduduk Jeneponto memiliki budaya makan daging kuda yang sangat tinggi, sehingga komoditi ini banyak diimpor dari daerah atau pulau lain. Dua komoditi itulah yang paling banyak dibongkar muat di pelabuhan ini. Mengimbangi bongkar muat barang tersebut, komoditi lain juga terjadi peningkatan yang cukup signifikan.

Kata kunci: Jaringan perdagangan, pelabuhan, *Bungeng*, garam dan kuda.

PENDAHULUAN

Pelabuhan dapat mempengaruhi pembangunan dan perkembangan bidang ekonomi pada bidang-bidang lainnya. Sebaliknya pembangunan ekonomi dapat mempengaruhi kegiatan pelabuhan sebagai proses dialektika sistem sosial masyarakat. Faktor utama yang mempengaruhi pertumbuhan pelabuhan adalah

peningkatan aktifitas masyarakat sebagai akibat dari peningkatan jumlah penduduk dunia, serta peningkatan sumber-sumber kebutuhan manusia itu sendiri. Untuk memenuhi itu semua memerlukan jaringan antardaerah dan antarpulau di Nusantara karena tidak semua daerah memiliki semua sumber-sumber kebutuhan bahan baku dan barang jadi di daerahnya.

Sehingga mau tidak mau mengimpor bahan-bahan kebutuhan itu dari daerah lain sebagai satu sisi dan mengeksport bahan-bahan kebutuhan pada sisi lain, sehingga di sinilah peran pentingnya pelabuhan. Sebagai contoh, Pelabuhan Bungeng di Jeneponto yang bertindak sebagai pengimpor dan pengeksport barang kebutuhan antardaerah dan antarpulau.

Menurut UU No.17 Thn 2008 Tentang Pelayaran, menyebutkan 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 berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Berdasarkan pemahaman itu maka pelabuhan yang ada di Indonesia sekarang sebagai bagian yang tidak terpisahkan dengan perdagangan antardaerah dan antarpulau.

Perdagangan antardaerah dan antarpulau di Indonesia selalu dihubungkan dengan aktifitas manusia yang menjadikan komoditas sebagai faktor pendorong dan laut sebagai pemisah tetapi sekaligus menjadi pemersatu. Apakah laut dilihat dari segi infrastruktur atau laut dilihat sebagai sumber daya alam hayati laut yang didukung oleh pemerintah. Pentingnya jaringan perdagangan antardaerah dan antarpulau dianggap dapat memperkuat integrasi negara kesatuan Republik Indonesia. Jaringan-jaringan itu pula yang merekatkan pengertian dan pemahaman kita akan pentingnya nilai-nilai budaya yang beraneka ragam. Melalui jaringan perdagangan pula dengan komoditas tertentu, dapat mengintegrasikan Nusantara berdasarkan pendekatan jaringan perdagangan antarpulau, dan ini pernah dicapai hanya dengan komoditas beras (Singgih Tri Sulistiyono, 2012:79-81). Bukan hanya komoditas beras saja tetapi banyak komoditas lainnya, apa lagi jika komoditas itu masuk sebagai komoditas rempah sebagaimana abad XVII. Salah satu jaringan perdagangan antar

daerah dan antarpulau yang pernah ada sejak lampau dan berlangsung sampai saat ini adalah jaringan perdagangan yang dilakukan oleh Pelabuhan Bungeng di Jeneponto.

Terkait dengan hal itulah, penelitian ini berusaha untuk mengetahui, memahami dan menjelaskan seperti apa dan bagaimana jaringan perdagangan itu terbentuk, termasuk pola-pola perdagangannya. Sementara ilmu sejarah sangat berpeluang untuk melakukan kajian seperti itu yang dikenal dengan sejarah maritim. sejarah maritim adalah salah satu bidang sejarah yang khusus mengkaji segala sesuatu yang berhubungan dengan perkembangan aktifitas manusia di bidang kelautan (Sulistiyono, 2004:2). Sementara ruang lingkup dari sejarah maritim mencakup semua aspek kelampauan aktifitas manusia yang berhubungan dengan kelautan, seperti pelayaran, perdagangan, perikanan, teknologi navigasi, pelabuhan, perkapalan, budaya pesisir, perompakan, angkatan laut dan sebagainya. Kajian sejarah maritim tidak hanya berhubungan dengan persoalan pelayaran dan perdagangan maritim, tetapi juga menyangkut pemanfaatan laut dalam membangun kekuatan maritim (Poelinggomang, 2002:2-9).

METODE

Pentingnya pelabuhan di setiap daerah sudah tidak diragukan lagi, baik sebagai infrastruktur maupun sebagai sumberdaya hati dan ekonomi. Jika kita menyimak pelabuhan-pelabuhan pada masa kerajaan, di sana terlihat jelas bahwa kerajaan-kerajaan yang memiliki pelabuhan mengalami perkembangan yang sangat pesat. Hal itu terjadinya karena mudahnya dilakukan jaringan antardaerah dan antarkerajaan dalam berbagai macam tujuan, termasuk tujuan perdagangan. Salah satu tolakukur kemajuan kerajaan pada masa itu, dapat dilihat dari kemajuan perdagangannya, maka hal itu penting untuk dikaji. Oleh karena itu, kajian ini mengacu pada penelitian studi pustaka dengan metode sejarah kritis sesuai dengan langkah-langkah penelitian sejarah pada umumnya. Langkah pertama adalah penentuan topik penelitian sebagaimana di atas. Adapun lang-

kah-langkah penelitian sejarah (Cottschalk, 1985:27) tersebut adalah (1) heuristik, yaitu mencari dan mengumpulkan data-data atau sumber-sumber yang berkaitan dengan objek penelitian tentang jaringan perdagangan antardaerah dan antarpulau di Pelabuhan Bungeng, Jeneponto melalui metode sejarah kritis; Sumber diperoleh melalui studi pustaka di berbagai tempat perpustakaan, sumber juga didapatkan di arsip kantor pelabuhan Bungeng, termasuk sumber lisan melalui wawancara dari berbagai pihak. (2) kritik sumber, artinya bahwa tidak semua sumber yang berkaitan dengan objek penelitian yang diperoleh itu akan dipergunakan sebagai kebenaran analisis tetapi diseleksi melalui kritik; Sumber-sumber yang diperoleh diatas tidak semuanya dimanfaatkan dan dipakai dalam analisa setelah melalui kritik sumber. (3) interpretasi, sering disebut penafsiran sejarawan terhadap sumber-sumber yang diperoleh; interpretasi penulis dalam kajian ini, lebih kepada penjelasan dan analisa sumber yang dipakai oleh penulis. (4). Historiografi, sering diartikan sejarah penulisan sejarah secara luas. Maksudnya sebagai suatu kesatuan dari proses rekonstruksi yang kita sebut historiografi (Kartodirdjo, 1985: 9). Melalui metode tersebut, diharapkan dapat memberikan penjelasan dan pemahaman terjadinya jaringan perdagangan antardaerah dan antarpulau di Pelabuhan Bungeng, Jeneponto.

PEMBAHASAN

Pelabuhan Bungeng: Dari Arungkeke ke Pelabuhan Bungeng Unit Pelaksana

Pelabuhan Bungeng sejak keberadaannya sampai sekarang telah mengalami dinamika yang cukup panjang karena sudah ada sejak zaman kerajaan sampai saat ini. Hanya sedikit pelabuhan yang berdiri pada masa kerajaan dapat bertahan sampai saat ini dan terus dipakai secara berkesinambungan, seperti Pelabuhan Bungeng. Sebut saja Pelabuhan Sombaopu yang dulunya pernah mencapai kelas tertinggi di Indonesia, yaitu pelabuhan transito internasional yang menghubungkan Indonesia dari Saban sampai Merauke di Nusantara. Kemudian menjadi poros maritim dunia pada abad XVII dengan rempah-

rempahnya. Tetapi Pelabuhan Sombaopu setelah Perang Makassar menjadi hancur lebur dan tidak berfungsi lagi sampai sekarang. Bukan hanya Pelabuhan Sombaopu yang mengalami nasib seperti itu, tetapi banyak pelabuhan lain, diantaranya Pelabuhan Pancana dan Pelabuhan Bantaeng, walaupun Bantaeng sekarang mulai dihidupkan kembali.

Kebesaran Pelabuhan Sombaopu pada masa itu karena pelabuhan ini menempatkan dirinya sebagai pelabuhan transito. Transito dari timur sebagai pusat produksi rempah-rempah atau komoditas dagangnya dengan dunia luar, baik Nusantara maupun bangsa-bangsa asing. Pelabuhan Sombaopu sebagai pelabuhan Kerajaan Gowa mampu menciptakan regulasi pelabuhan yang dapat menguntungkan pihak-pihak yang terlibat di dalamnya, dan mampu juga menjalin hubungan dagang dengan dunia luar. Itulah sebabnya Kerajaan Gowa dapat diterima dengan baik di pusat produksi rempah-rempah Maluku sejak abad XIV. Hubungan antara Kerajaan Gowa dengan pusat rempah-rempah di Maluku, juga telah lama terjalin, walaupun nanti pada abad-abad berikutnya semakin meningkat seiring dengan perkembangan kerajaan.

Sementara produktifitas rempah-rempah di Maluku, juga telah lama dikenal di Nusantara dan bahkan di dunia Eropa. Rempah-rempah telah lama dikenal di Eropa. Majalah *Cosmos Indicopkustis* pada tahun 1547 memuat berita tentang rempah-rempah sebagai komoditas dagang di Roma yang didatangkan dari Tiongkok dan Sialan. Hal ini menarik karena rempah-rempah hanya tumbuh di Maluku, oleh karena itu dapat dipastikan bahwa komunitas-komunitas politik telah berkembang di Maluku pada abad IV (Pattikayhatu, 2012). Namun menurut mitos lokal Maluku, baru sejak paruh pertama abad XIII. Di antaranya ada empat kerajaan terkemuka yakni Ternate, Tidore, Jailolo, dan Bacan. Kecuali Jailolo, kerajaan-kerajaan Ternate, Tidore dan Bacan masing-masing menempati pulau-pulau kecil di sebelah barat Pulau Halmahera. Jailolo berada di barat laut pulau Halmahera. Kerajaan-kerajaan lain seperti Loloda, Moro dan Obi adalah kerajaan-kerajaan kecil. Hampir di sepanjang sejarah

Maluku kerajaan-kerajaan besar bersaing untuk menjadi penguasa dan memegang hegemoni dalam menjamin keberlangsungan kehidupan sosial dan ekonomi yang stabil.

Lalu bagaimana dengan Pelabuhan Bungeng, apakah ada juga komoditas yang diperdagangkan di sana? Sebagaimana diuraikan sebelumnya bahwa sejak awal keberadaannya merupakan pelabuhan Kerajaan Arungkeke. Keberadaannya tentu demi kepentingan kerajaan, untuk menopang jaringan perdagangan antara Kerajaan Arungkeke dengan dunia luar. Dalam jaringan perdagangan itu, memerlukan infrastruktur dan transportasi. sementara dalam rangka memenuhi itu, memerlukan kerja keras dari pihak kerajaan (abad XVII-XIX), apa lagi infrastruktur terkait dengan sarana jalan darat dan transportasi darat sangat minim dan bahkan tidak ada, kecuali kendaraan berkuda. Untuk memfasilitasi itu semua, maka jalan satu-satunya adalah sarana transportasi laut (merujuk pada pra dan pascaperang Makassar). Hal ini sangat dimungkinkan karena memang laut ada di sekitar Kerajaan Arungkeke dan layak dijadikan sebagai pelabuhan, dan itulah sebabnya muncul Pelabuhan Bungeng.

Sementara di pihak lain, diperlukan komoditas barang dagangan yang dapat dipertukarkan. Tetapi persoalan ini tidaklah menjadi masalah karena di kerajaan ini ada komoditas unggulan, yaitu garam. Selain komoditas garam juga ada komoditas lain yang dihasilkan oleh penduduk bagian pegunungan dan pedalaman. Hal itu juga diikuti oleh persebarang dan perkembangan penduduknya. Perkembangan sistem pemukiman politik dan pemerintahan tidak terlepas pada peranan geografis wilayah. Pembuatan garam dapur atau natrium klorida (NaCl) dapat dipakai dalam makanan, sebagai pengawet bahan makanan dan lain-lain (Tantu, 1988: 284).

Modal produksi penggaraman memang tergolong murah jika diukur berdasarkan nominal uang yang dikeluarkan karena modal yang sesungguhnya hanyalah tenaga fisik, otot yang kuat dan harus berada di tengah terik matahari yang menyengat. Bahan utama dalam pembuatan garam adalah air laut, sementara air laut yang dapat diproses menjadi garam dapur

ialah air laut yang mengandung kadar garam antara 2½% sampai 3% kadar garamnya. Dalam kaitan dengan kadar garam air laut yang dimaksudkan di atas, maka di Arungkeke juga termasuk mempunyai kadar garam seperti itu (Tantu, 1988: 285). Proses pembuatan garam pada dasarnya adalah menguapkan air laut yang mengandung kadar garam tertentu sebagaimana disebutkan di atas, maka faktor pemanasan (cuaca dan iklim) ikut pula berperan. Sehubungan dengan pemanasan atau penguapan ini, maka pada umumnya masyarakat Arungkeke yang mengadakan usaha penggaraman pada waktu-waktu tertentu (musim kemarau), yaitu sekitar bulan Juni sampai bulan Oktober. Namun yang paling dianggap efektif dan sempurna sekitar bulan Juli sampai September, karena bulan-bulan ini tingkat kepanasan bumi akibat sinar matahari sangat tinggi.

Pelabuhan Bungeng sekarang dengan pelabuhan Bungeng pada masa lampau, tentu berbeda dari segi penampilan dan dari segi pengelolaan. Pelabuhan Bungeng sekarang sudah dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi dengan status sebagai Pelabuhan Penyelenggara Tehnis Kelas III Bungeng dengan wilayah kerja pelabuhan yang ada di Kabupaten Jeneponto, Kabupaten Takalar dan Kabupaten Bantaeng. Administrasi wilayah Bungeng sekarang adalah sebuah desa di Kecamatan Batang, Kabupaten Jeneponto. Sebelumnya telah diuraikan bahwa Pelabuhan Bungeng adalah pelabuhan Kerajaan Arungkeke. Namun seiring dengan perubahan waktu, juga diikuti oleh perubahan administrasi pemerintahan kerajaan dan daerah-daerah lainnya, termasuk perubahan Kerajaan Arungkeke. Kerajaan Arungkeke diperkirakan terbentuk sejak abad XVII dan Pelabuhan Bungeng dimanfaatkan untuk mobilisasi pasukan Arung Palakka di Binamu menjelang Perang Makassar. Kerajaan-kerajaan yang ada di Sulawesi Selatan banyak mengalami perubahan Pascaperang Makassar, dan praktis kerajaan-kerajaan tersebut dianggap bubar setelah ekspedisi militer Belanda tahun 1905, kecuali Kerajaan Bone dan Gowa dipulihkan kembali.

Pelabuhan Bungeng sekarang merupakan pelabuhan rakyat yang memang diperuntukkan untuk rakyat yang ada di sekitarnya dan terbuka untuk umum. Pelabuhan Bungeng mulai dikelola oleh Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan pada tahun 1994. Tetapi sebelum diambil alih oleh Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi, dinas propinsi ini melakukan pembangunan pada tahun 1992. Sebelum tahun 1992, pelabuhan ini secara realita memang eksis dari masa ke masa sebagai pelabuhan rakyat yang pengelolaannya dilakukan oleh pemerintah setempat. Setelah tidak ada lagi sistem kerajaan, dan Bungeng masuk dalam Desa Arungkeke setelah kemerdekaan, maka Pelabuhan Bungeng di bawah kekuasaan Desa Arungkeke yang dipergunakan oleh para pedagang antardaerah dan antarpulau, termasuk dipergunakan oleh para nelayan. Aktifitas pelabuhan ini terus eksis dan memegang peran penting dalam perdagangan antarpulau, khusus komoditas, garam, kayu dan hewan.

Revitalisasi Ke Pelabuhan Kelas III Bungeng

Pelabuhan pada hakekatnya merupakan faktor terpenting dalam penyelenggaraan pengangkutan di laut, dimana pelabuhan menjadi "*terminal point*" sebagai tujuan utama. Selain itu, pelabuhan juga mempunyai peranan sebagai *gate way* atau sebagai pintu gerbang dari satu negara ke negara yang lain atau dari satu daerah ke daerah lain. Sehingga dalam perkembangannya menjadi sarana untuk berpindahnya kapal dari satu tempat ke tempat yang lain. Maka untuk mencapai tujuan tersebut, di Indonesia ada beberapa pelabuhan yang tersebar di berbagai tempat atau wilayah. Baik pelabuhan yang besar seperti Pelabuhan Makassar yang diberi nama Pelabuhan Soekarno Hatta maupun pelabuhan kecil seperti Pelabuhan Arungkeke jika dilihat dari sisi kelampauan, tetapi jika dilihat pada masa kekinian, maka Pelabuhan Arungkeke itu menjadi pelabuhan penyelenggara teknis kelas III Bungeng Jeneponto.

Pelabuhan ini sekarang merupakan pelabuhan yang ruang kerja dan volumenya kerjanya berada di bawah pelabuhan besar pada

umumnya yang dikelola oleh Pelindo. Pelabuhan Bungeng dapat dikategorikan sebagai pelabuhan hierarki ketiga, yaitu Pelabuhan Pengumpan. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi (UU No.17 Thn. 2008 Tentang Pelayaran). UU No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1 ayat 16 sampai 19. Ayat 17. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Ayat 18. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Ayat 19. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Selain itu, Pelabuhan Bungeng dapat dikategorikan sebagai pelabuhan dengan jenis pelabuhan lain, misalnya pelabuhan umum, pelabuhan perikanan dan pelabuhan jenis lainnya, tergantung realita pelabuhan tersebut, dan tergantung pada tujuan dari sudut pandang penelitian yang ingin dikaji. Dengan demikian Pelabuhan Bungeng Jeneponto kalau dimasukkan pada klasifikasi jenis pelabuhan, maka ia masuk pada kategori pelabuhan rakyat (Wawancara dengan Pak Bahar 09 Februari

2017) karena aktifitas pelabuhan tersebut adalah aktifitas kapal rakyat lokal di bawah 1.000 GT-nya (Gross Tonasenya). Termasuk kapal-kapal lain, selain kapal dagang banyak yang bersandar di sekitar pelabuhan kelas III Bungeng karena memang awalnya pelabuhan ini dipakai oleh rakyat untuk melakukan bongkar muat barang, termasuk nelayan.

Setelah dikonfirmasi kepada pihak perhubungan di lokasi penelitian menyebutkan bahwa memang semestinya kapal-kapal lain itu selain kapal yang terdaftar di pelabuhan penyelenggara kelas III Bungeng, tidak boleh merapat dalam lokasi pelabuhan. Keberadaan kapal-kapal itu bukan kebijakan pengelola pelabuhan tetapi tetap kita izinkan dengan pertimbangan kemanusiaan. Apa lagi kapal-kapal tersebut adalah kapal-kapal milik penduduk setempat, atau milik penduduk di sekitar pelabuhan ini. Ditanya masalah kontri-busi dari pemilik kapal-kapal itu kepada pengelola, pihak pengelola menepis, pihaknya tidak memungut kontribusi, yang dalam hal ini mereka para nelayan tidak membayar. Kecuali hanya dengan pertimbangan kemanusiaan, asalkan tidak mengganggu secara langsung aktifitas penyelenggaraan bongkar muat barang yang dikelola oleh pelabuhan kelas III Bungeng.

Pelabuhan Penyelenggara Kelas III Bungeng di Kabupaten Jeneponto, Sulawesi Selatan sebelum tahun 1992 belum memiliki dermaga sebagaimana layaknya pelabuhan, tetapi yang ada hanyalah pelabuhan rakyat pada umumnya, sehingga bongkar muat barang mengharuskan orang turun ke kapal melalui kapal kecil (*lepalepa*) atau barang yang dibongkar muat dihanyutkan di air. Pada tahun 1994 itu pula panjang dermaganya baru mencapai 60 meter dari pinggir pantai tetapi pada tahun 2007 sampai 2014 dilakukan perbaikan terus, termasuk penambahan panjang dermaga yang sudah mencapai 100 meter lebih.

Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Bungeng Jeneponto Provinsi Sulawesi Selatan merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Kementerian Perhubungan. Berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Mempu-

nyai Tugas Pokok dan Fungsi yang ditetapkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 62 tahun 2010 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan. Terakhir diubah menjadi Peraturan Menteri Nomor PM.130 Tahun 2015 yaitu melaksanakan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhan, kesela-matan dan keamanan pelayaran pada pelabuhan, serta penyediaan dan pelayanan jasa kepelabuhan yang belum diusahakan secara komersial.

Secara Geografis Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Bungeng kurang lebih 90 kilometer dari arah selatan Kota Makassar. Masuk ke dalam wilayah Kecamatan Batang, Kabupaten Jeneponto, Sulawesi Selatan. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan rakyat terbuka untuk umum yang diperuntukkan untuk melayani bongkar muat barang antarpulau dan antardaerah. Pelabuhan ini pula sebagai penyelenggara administrasi teknis pelabuhan yang ada di tiga kabupaten, yaitu Kabupaten Jeneponto, Takalar dan Kabupaten Bantaeng. Jadi wilayah Kerja Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan kelas III Bungeng meliputi pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kabupaten Jeneponto seperti Pelabuhan Bungeng, Petang, dan termasuk Pelabuhan khusus PT. Bosowa Energi di Kecamatan Bangkala Kabupaten Jeneponto, termasuk pelabuhan rakyat lainnya yang ada di Jeneponto. Demikian juga pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kabupaten Bantaeng dan Kabupaten Takalar menjadi bagian wilayah kerja Pelabuhan Penyelenggara Teknis Kelas III Bungeng.

Sama halnya dengan kebanyakan kabupaten lain di Sulawesi Selatan, Kabupaten Jeneponto juga memiliki tiga dimensi wilayahnya. Tiga dimensi yang dimaksud adalah daerah pegunungan, daerah dataran rendah dan daerah pesisiran. Dimensi ruang tersebut sangat mewarnai kehidupan penduduknya dengan profesi yang beraneka ragam seperti petani, nelayan, pegawai, pekerja tambang, pedagang, dan kegiatan jasa lainnya. Tiga dimensi itu saling mempengaruhi, termasuk kaitannya pada Pelabuhan Bungeng. Terkait dengan pelabuhan, wilayah Jeneponto memiliki garis pantai yang cukup panjang dan memiliki pelabuhan-

pelabuhan kecil sepanjang garis pantai tersebut yang menghubungkan wilayah antardaerah dan antarpulau. Keterisolasian daerah dapat diatasi dengan penyediaan jasa perhubungan baik yang dilaksanakan oleh pemerintah maupun swasta yang secara bersama-sama memberi pelayanan. Sehingga masyarakat di daerah ini dapat menikmati hasil-hasil pembangunan dan turut serta berperan dalam pembangunan.

Kemudian saat ini, pemerintah melalui Kemendikbud juga lagi gencar-gencarnya melakukan riset dan kajian tentang jalur rempah di Nusantara. Hal itu mengindikasikan adanya perhatian pemerintah terkait dengan kegemilangan Indonsia pada masa lalu melalui kerajaan-kerajaan maritimnya. Namun mengulang kembali kejayaan itu merupakan hal yang tidak mungkin karena Indonesia sekarang bukan lagi sebagai wilayah kerajaan tetapi telah menjadi negara kesatuan Republik Indonesia. Masa lalu Nusantara, khususnya abad XVI dan XVII banyak orang menyebutnya sebagai masa keemasan tetapi sekaligus menjadi titik awal kehancuran Nusantara akibat kolonialisasi. Dengan adanya perhatian pemerintah saat ini, barangkali tidak berarti kita ingin kembali kepada masa lalu atau kita ingin mengembalikan jalur rempah seperti pada masa kejayaannya dulu, tetapi lebih kepada pengkemasan baru terhadap jaringan-jaringan perdagangan antardaerah dan antarpulau melalui jalur laut.

Kejayaan dan kebesaran Nusantara yang tersisa melalui ingatan kolektif lambat laun akan terputus, melemah dan hilang sehingga menurut Susanto Suhdi adalah perlunya penggalan dan menginterpretasikan kembali fakta-fakta sejarah, termasuk bagaimana caranya mencari kemasan-kemasan baru yang aktual untuk mengangkat kembali rempah Nusantara (Harian Kompas, 24 Januari 2017). Interpretasi kembali fakta-fakta sejarah dan membuat kemasan-kemasan baru untuk meraih kembali kejayaan Nusantara pada masa lalu dengan bentuk lain, bukan hal yang mustahil tetapi juga bukanlah perkara mudah. Jika pemerintah berkomitmen untuk memberdayakan ekonomi berbasis maritim, perlu diterjemahkan tataran kebijakannya.

Ekonomi berbasis maritim tidak cukup dilakukan melalui upaya pembentukan tol laut dan poros maritim dunia. Prosedur yang berbe-lit harus dipermuda, termasuk menurunkan biaya logistik. Untuk mendorong industri ber-basis maritim, maka pertama, harus memacu pembangunan infrastruktur di sektor kelautan. Bukan saja jumlah kapalnya melainkan juga jalur pelayaran, pergudangan hingga dermaga serta pelabuhannya (Harian Fajar, 03 Februari 2016). Komitmen pemerintah itu, banyak pihak menanggapinya dengan pesimis tetapi banyak juga yang menanggapinya dengan keseriusan dan penuh harapan. Maka salah satu jalan untuk mewujudkan itu adalah pentingnya untuk memetakan wilayah-wilayah maritim Indonesia. Apa lagi wilayah maritim yang pernah mencapai kejayaan pada masa lampau dianggap penting untuk diungkap dan dipertimbangkan layak tidaknya dibangun kembali pelabuhan tersebut.

Pelabuhan Bungeng: Jaringan Perdagangan dan Perkembangannya

Pelabuhan Bungeng bukan pelabuhan yang besar dan mewah, tetapi pelabuhan ini memiliki nilai sejarah panjang yang meletakkan pondasi yang kuat di Kerajaan Arungkeke. Pelabuhan ini telah menjalin hubungan perdagangan dengan dunia luar sejak masa lampau, dan terus berjalan dan berkembang sampai sekarang. Perkembangannya pun tidak terlalu mencolok, namun juga salah kalau dikatakan tidak berkembang, tetapi berjalan secara berkesinambungan dari waktu ke waktu. Hal ini terjadi karena adanya dukungan komoditas lokal yang sangat dibutuhkan oleh daerah lain dan pulau-pulau lain yang ada di Indonesia bagian timur, yaitu garam. Sebaliknya, Jeneponto membutuhkan banyak daging kuda dan kayu. Sebagai salah satu ilustrasi tentang kebutuhan kuda di Jeneponto pada tahun 2012 sebagaimana dilansir dalam harian Kompas (28 Januari 2012) yang menyebutkan bahwa salah satu pedagang mengaku mengimpor atau mendatangkan kuda sekitar 400 ekor perbulan. Sementara jumlah pedagang kuda di Jeneponto lumayan banyak walaupun kita belum memiliki data jumlah pedagang kudanya. Demikian juga data-data kebutuhan kayu di Jeneponto sangat tinggi walaupun juga be-

lum kami dapat data statistiknya. Faktor komoditas-komoditas itulah yang membuat jaringan perdagangan di Pelabuhan Bungeng ini selalu bertahan dan berjalan sampai sekarang.

Melihat kondisi wilayah Jeneponto, memang sangat kaya dengan produksi garamnya tetapi miskin dengan produksi kayunya untuk pembangunan rumahnya. Sementara masyarakat Jeneponto pada masa lampau, bahkan sampai sekarang masih sangat banyak penduduk yang membangun rumahnya dalam bentuk rumah panggung, sehingga membutuhkan banyak kayu. Karena produksi kayu di Jeneponto sangat sedikit dan bahkan boleh dikatakan tidak ada, maka mau tidak mau untuk memenuhi dan mencukupi kebutuhan kayu di Jeneponto didatangkan dari luar daerah. Kebanyakan kayu-kayu tersebut didatangkan dari Sulawesi Tenggara dan Tengah melalui Pelabuhan Bungeng. Bahkan, menurut informan, ada yang menyebutkan bahwa ada kayu yang di datangkan dari Kalimantan pada masa lalu, tetapi sekarang sudah tidak ada lagi dengan pertimbangan jaraknya jauh dan harga kayunya hampir sama dengan daerah-daerah yang lebih dekat.

Jaringan dan sistem perdagangan yang terjadi di Pelabuhan Bungeng dianggap berimbang karena kapal yang keluar masuk di Pelabuhan Bungeng tidak pernah kosong, tetap ada yang melakukan bongkar muat barang. Sebagaimana disinggung di atas bahwa kayu Jeneponto kebanyakan didatangkan dari daerah lain dan dari pulau lain, khususnya kayu dari daerah Pemala, Tangke Tada, Wolo, Pulau Balu dan Raha (Wawancara dengan Pak Haji Ujiri, 10 Februari 2017). Sebaliknya barang yang dibawa ke sana adalah kebanyakan garam, termasuk barang kebutuhan lainnya melalui Pelabuhan Bungeng. Selain kayu yang sangat dibutuhkan di Jeneponto adalah ternak seperti kuda, sapi, kambing dan kerbau. Tetapi ternak yang sangat digemari oleh orang Jeneponto adalah kuda. Menurut beberapa orang Jeneponto menyebutkan bahwa orang Jeneponto sangat gemar makan daging kuda ketimbang makan daging binatang ternak lainnya. Salah satu faktor pendorong utama kedatangan tamu pada saat melakukan pesta adat adalah kuda,

maksudnya jika pemilik pesta adat tersebut memotong kuda sebagai santapan makanan pesta tersebut. Kalau menggelar pesta adat, lalu yang dipotong bukan kuda, misalnya hanya memotong sapi atau kerbau sebagai santapan makanannya maka biasanya tamu yang diundang sedikit yang datang (tidak begitu ramai), tetapi jika yang dipotong adalah kuda, maka siap-siaplah menerima tamu yang banyak dan pasti ramai karena jaran orang yang diundang tidak hadir, minimal mengirim perwakilan atau utusannya. Bahkan satu orang yang diundang tetapi yang datang banyak karena akan ikut keluarga lainnya selain yang diundang.

Kebutuhan kuda di Jeneponto memang sangat besar setiap tahunnya karena alasan pesta adat di atas. Kuda-kuda tersebut tidak mampu dipenuhi oleh peternak kuda di Jeneponto, maka didatangkan dari daerah lain dan dari pulau lain. Kebanyakan kuda-kuda tersebut didatangkan dari Sumbawa dan sedikit dari Bima, tetapi juga sangat banyak dari Plores (Wawancara dengan Haji Mange, Sabtu 11 Februari 2017). Sementara barang komoditas yang dibawa ke sana adalah beras, garam, kacang-kacangan tetapi tidak terlalu besar volumenya. Barang-barang yang paling besar volumenya yang dibawa ke sana untuk diperjualbelikan adalah garam, perabot rumah tangga hasil kerajinan atau produksi masyarakat Jeneponto seperti kursi, sofa, kasur, kapok, dan barang-barang perabot rumah tangga lainnya. Barang-barang tersebut banyak dibongkar muat melalui Pelabuhan Bungeng, jadi sampai sekarang Pelabuhan Bungeng tidak pernah sepih dari perdagangan antardaerah dan antar-pulau (Arsip pelabuhan, dan hasil Wawancara dan pengamatan langsung di Pelabuhan Bungeng).

Jaringan perdagangan yang terjadi di Pelabuhan Bungeng memang sangat ramai dan sangat sibuk pada bulan-bulan tertentu, khusus bulan yang tidak banyak ombak besarnya di laut berdasarkan rute perjalanan. Hal itu dapat terlihat dengan banyaknya pedagang dan pemilik kapal lokal Jeneponto. Pedagang dan pemilik kapal yang dimaksud di sini adalah pedagang yang memanfaatkan pelabuhan Bungeng untuk melakukan pelayaran perdagangan. Pedagang yang memanfaatkan Pelabuhan Bungeng tergolong banyak karena

pedagang-pedagang yang terlibat di pelabuhan ini mencapai ratusan orang. Sementara pemilik kapal juga tergolong banyak karena hampir mencapai 50 buah kapal yang tercatat pada Pelabuhan Kelas III Bungeng, Jeneponto (Data Statistik Pelabuhan Kelas III Bungeng). Kebanyakan pemilik kapal tersebut, juga sekaligus sebagai pedagang yang meman-

faatkan Pelabuhan Bungeng untuk berhubungan dengan daerah-daerah lain atau pulau-pulau lain dalam rangkai transaksi jual beli barang. Untuk lebih jelasnya, dapat kita lihat pada tabel di bawah ini, tentang pedagang, nama kapal dan pemilik kapal lokal yang beroperasi di Pelabuhan Kelas III Bungeng.

Tabel 1. Daftar Nama Pemilik Kapal Lokal di Jeneponto, Tahun 2013-2016

No	Nama Kapal Layar/Motor (KLM)	G T	Pemilik	Alamat	Keterangan
1	Hidayatullah	65	Hj.Rahmawati Sangka	Tarawang	
2	Kulle Jaya	32	H. Alimuddin Rowa	Batucidu	
3	Anugrah Nur	34	H. Saiful	Bungeng	
4	Sinar Harapan	33	Jabbar	Bungeng	
5	Karya Saudaraku	32	H. Sia	Bungeng	
6	Nurfadilah 01	34	H. Jufri	Bungeng	
7	Surya Abadi	24	H. Sila	Bontoleban g	
8	Baji Minasa	23	Rahman	Petang	
9	Wahyu Ilahi	34	Said	Petang	
10	Wahyu Ilahi 02	66	H. Muh. Nur	Sarappo	
11	Laut Flores	32	H. Mustari Akku	Bungeng	
12	Alam Jaya	32	H. Aha	Bungeng	
13	Harapan Baru	6	H. Arifin	Bungeng	
14	Akmal Jaya 06	35	H. Mirwan Dg. Juma	Bungeng	
15	Akmal Jaya 03	6	H. Mirwan Dg. Juma	Bungeng	
16	Akmal Jaya 05	45	H. Mirwan Dg. Juma	Bungeng	
17	Sahur Utama 02	25	Ruslan	Petang	
18	Rimba Jaya	27	Ruslan	Petang	
19	Prima Multi Guna	33	Jafar Dg. Ngawing	Bungeng	
20	Niaga Express	45	Hj. Cawang	Bontorea	
21	Nurlia Indah	21	H. Bakri	Sarappo	
22	Air Kembali	6	Safir	Bungeng	
23	Air Kembali 101	33	Safir	Bungeng	
24	Minasa Te'ne	5	H. Arifin	Bungeng	
25	Kasman Indah 06	32	H. Baso	Bungeng	
26	Harapan Baru	6	H. Baso	Bungeng	
27	Muh. Cherul	34	H. Baking	Bungeng	
28	Jabal Rahmat 03	23	H. Hasan	Bungeng	

29	Sinar Arafah	31	H. Mustafa Rola	Petang	
30	Nurhikmah	26	H. Mustafa Rola	Petang	
31	Bunga Rosia 02	36	H.S. Dg. Temba	Petang	
32	Bunga Rosia 01	27	H.S.Dg. Temba	Petang	
33	Amwa Jaya Nusantara	31	H. yujir Rola	Boronglam u	
34	Ismail Jaya	34	H. Boko	Petang	
35	Amin Jaya	34	Baso Dg. Tinggi	Petang	
36	Amanah Ilahi	33	H. Lalang	P.Bulo- Bulo	
37	Rahmat Nur	6	H. Lalang	P.Bulo- Bulo	
38	Cinta Surga	22	Hj. Hayati	P.Bulo- Bulo	
39	Amanah Ilahi 02	35	Hj. Hayati	P.Bulo- Bulo	
40	Sinar Abadi 01	29	Tajuddin Dg. Ngali	Petang	
41	Ismail Utama	5	Yupa	Petang	
42	Himawati	4	H. Udding	Petang	
43	Bunga Setia	30	H. Udding	Petang	
44	Astiana Jaya	24	H. Dimang	Petang	
45	Berkah Ilahi	39	H. Dimang	Petang	
46	Dua Putra	28	Mading	Petang	
47	Usaha Bahagia	11	Hj. Anti	Arungkeke	

(Data Statistik Pelabuhan Kelas III Bungeng).

Kapal dan pemilik kapal yang tertera pada tabel di atas hanyalah kapal dan pemilik kapal lokal. Maksudnya hanya kapal dan pemilik kapal yang ada di sekitar Pelabuhan Kelas III Bungeng. Sementara kapal dan pemilik kapal yang berasal dari daerah lain tidak terdaftar dalam tabel tersebut, padahal menurut catatan dari pengelola pelabuhan dan para pedagang yang memanfaatkan Pelabuhan Bungeng menyebutkan bahwa kapal pedagang dari luar daerah Jeneponto sangat banyak. Menurut beberapa narasumber menyebutkan bahwa banyak kapal dan pedagang dari luar daerah Jeneponto masuk merapat di Pelabuhan Bungeng. Mereka membawa barang-barang dagangan berupa hewan, kayu, kargo, dan kebutuhan pokok lainnya. Termasuk banyak pedagang dan kapal yang datang di pelabuhan ini mengambil barang berupa garam, beras, jagung, kacang tanah, kapuk, semen, cargo dan lain-lain, termasuk kebutuhan pokok lainnya (Data Statistik Pelabuhan Kelas III Bungeng).

Kapal dan pedagang yang sering datang di Pelabuhan Bungeng, kebanyakan pedagang dan kapal yang berasal dari daerah lain di Sulawesi Selatan, khususnya dari daerah Bulukumba, Sinjai dan Bone. Namun yang paling banyak dari tiga daerah itu, menurut beberapa informan adalah kapal dan pedagang dari Kabupaten Sinjai. Termasuk ada yang berasal dari Sulawesi Tenggara, tetapi dari luar Sulawesi Selatan itu tidak sering datang karena lebih banyak diperankan oleh pedagang dari Pelabuhan Bungeng yang ke sana. Kapal dan pedagang dari luar daerah Jeneponto ini kebanyakan datang dengan membawa kayu, hewan dan lain-lain, termasuk kain dan pakaian jadi yang diambil dari daerah lain atau dari pulau lain di Indonesia. Kemudian mengambil barang juga di Jeneponto untuk diteruskan ke daerah lain atau pulau lain, khususnya ke Bima, Sumbawa, Nusa Tenggara Timur, Pemala, Tangke Tada, Wolo, Pulau Balu, Raha dan lain-lain (Wawancara dengan pak Tamrin pada tanggal 8 Februari 2017).

Pedagang dari luar Jeneponto kebanyakan datang untuk membeli garam tetapi keberadaannya membawa berkah tersendiri dalam masyarakat karena pedagang ini tinggal beberapa lama. Semakin lama mereka tinggal semakin banyak pengeluaran mereka dari berbagai macam kebutuhannya, dan itu berarti keuntungan bagi masyarakat. Pedagang garam dari luar daerah Jeneponto volumenya meningkat tajam periode tahun 1970-an. Kondisi ini terlihat hampir setiap hari di pesisir, sepanjang pantai Lassang-Lassang dan sepanjang pantai Petang, di mana perahu dan kapal layar pedagang berjejer memanjang sepanjang pantai untuk mengambil garam. Terlebih lagi di pelabuhan Bungeng yang begitu ramai karena bukan hanya garam sebagai satu-satunya tujuan kedatangannya, tetapi juga perdagangan kayu dan kuda yang didatangkan dari daerah dan pulau lain (Wawancara dengan A. Pisuria Kr. Salinri pada 12 Februari 2017).

Ciri dan tipe-tipe pedagang memperlihatkan peningkatan yang cukup baik, sekaligus memperlihatkan sifat dan karakter yang berbeda-beda pula. Sehingga kalau mau diklasifikasikan para pedagang, maka kita mengenal beberapa tipe pedagang. Pertama adalah pedagang sesaat, pedagang ini kebanyakan bersifat amatir, bersifat sementara atau musiman. Artinya bahwa pedagang ini muncul pada saat musim tertentu tiba, misalnya pada musim produksi garam tiba, maka ia menjadi pedagang garam. Kedua, adalah pedagang pengumpul. Di Arungkeke banyak pedagang garam tetapi hanyalah pedagang pengumpul bukan pedagang yang sesungguhnya yang mampu mengoperasionalkan usahanya mulai dari proses pembelian sampai kepada pendistribusian garam. Pedagang pengumpul ini, juga dikenal sebagai pedagang kepercayaan. Sebab pedagang ini mengumpulkan garam yang dibelinya langsung dari petani garam. Ada kemungkinan dia mendapat kepercayaan dari pedagang yang memiliki modal besar. Keuntungan yang diperoleh pedagang pengumpul ini adalah prosenan dari pedagang pemilik modal dan keuntungan dari permainan selisih harga yang ditawarkan oleh petani garam. Termasuk keuntungan dari permintaan yang dilakukannya pada petani garam dan

keuntungan dari pemberi modal. Kaitannya dengan pedagang pengumpul maka ada pedagang yang disebut pedagang besar dengan sistem jual-beli dalam bentuk partai besar serta jarak tempuh yang jauh.

Pelabuhan Bungeng ini sampai tahun 2016 sudah mengalami perubahan sedikit demi sedikit ke arah perbaikan dari waktu ke waktu, termasuk masalah pasilitas pelabuhan. Pelabuhan ini sudah dilengkapi pasilitas seperti pos-pos jaga dan loket-loket pembayaran. Disediakan juga pasilitas umum. Di lengkapi juga perkantoran pengelola pelabuhan, yaitu Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan. Keberadaan lembaga atau instansi pengelola, termasuk keberadaan pasilitas lainnya merupakan suatu rangkaian dalam siklus operasional suatu pelabuhan yang memang direncanakannya. Namun ini tentu berkaitan erat dengan pengembangan pelabuhan sebagai pelabuhan yang memiliki standar operasional, sebagaimana layaknya pelabuhan. Walaupun pada dasarnya pelabuhan ini sudah lengkap sejak dulu, termasuk pada masa-masa sebelum kemerdekaan tetapi masih sangat sederhana. Kemudian mengalami penambahan fasilitas dari waktu ke waktu yang dimulai pada tahun 1992. Apa lagi sejak ditetapkannya sebagai Pelabuhan Penyelenggara Kelas III Bungeng oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan. Penambahan pasilitas itu merupakan suatu keharusan karena pelabuhan ini melayani dan memiliki armada yang banyak. Walaupun armada atau kapal itu dikelola oleh orang perorang atau perusahaan yang bertujuan bisnis, sehingga harus memservis dan melayani pelanggannya dengan baik.

Pelabuhan Penyelenggara Kelas III Bungeng memang masih terbatas pada kapal-kapal berukuran kecil dan berukuran sedang di bawah 1.000 GT. Sedangkan kapal-kapal yang berukuran di atas 1.000 GT belum bisa dilayani. Tetapi menurut pengelola pelabuhan ini, bahwa jika ada kapal besar seperti itu maka kita arahkan ke Pelabuhan Galesong atau Pelabuhan Bantaeng. Walaupun belum melayani kapal yang berkapasitas 1.000 GT ke atas tetapi pelabuhan ini terus ramai hingga saat ini. Kalau dilihat dari sejarahnya sebagai

pelabuhan yang berada dalam Kerajaan Arungkeke sampai memasuki kemerdekaan dan bahkan sampai tahun 1970-an memang belum mengalami perkembangan secara signifikan. Pelabuhan Bungeng, perkembangannya secara permanen baru dimulai pada tahun 1992. Mulai berkembang serta mendapat perhatian lebih dari pemerintah, dimana status Pelabuhan Bungeng berada di bawah kepemimpinan pemerintah Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan.

Perkembangan pelabuhan Bungeng, kalau mau dilihat dari periode ke periode tertentu memang sulit ditunjukkan, apa lagi jika memulai pada masa kerajaan. Kemudian diteruskan pada masa kolonial, zaman Jepang, kemerdekaan dan sampai sekarang merupakan perkembangan berkesinambungan yang tidak dapat dipisahkan. Sebenarnya pada masa Kolonial, pelabuhan ini menurut beberapa informan menyebutkan tetap beroperasi karena banyak rakyat brofesinya sebagai nelayan dan pelayar antarpulau pada masa itu. Pelabuhan ini juga dimanfaatkan oleh Belanda untuk menghubungkan antara Kerajaan Arungkeke dengan daerah lain atau kerajaan lain. Namun setelah Belanda meninggalkan Indonesia, pelabuhan ini tidak banyak berubah dan tidak terurus, walaupun tetap berjalan.

Keberadaan Pelabuhan Bungeng ini membuat para pedagang berdatangan untuk melakukan transaksi. Hal tersebut secara tidak langsung memberikan pengaruh kepada masyarakat sekitar karena mereka harus bersosialisasi dengan dunia luar yang sudah pasti memiliki bahasa dan kebiasaan yang berbeda. Sejak zaman lampau, daerah pegunungan dan daerah pantai memiliki peran dan fungsi yang berbeda. Pegunungan difungsikan sebagai pemukiman, sedangkan untuk pantai berperan sebagai kawasan perdagangan dan sebagai pemukinan orang-orang pribumi.

Perkembangan Pelabuhan Bungeng dari waktu ke waktu memang terlihat sampai saat ini tetapi tidak begitu besar. Hampir semua bagian-bagian yang berkaitan dengan pelabuhan ini mengalami perkembangan dan kemajuan, baik sebelum pelabuhan ini dikelola oleh kementerian perhubungan, maupun pada saat dikelola oleh kementerian perhubungan,

perkembangannya tidak terlalu mencolok. Namun tidak bisa dipungkiri bahwa perkembangan pelabuhan ini sejak masa lampau sampai sekarang telah mengalami perubahan yang sangat berarti, mulai pada masa kerajaan, masa kolonial dan masa kemerdekaan saat ini.

Keberadaan pelabuhan selama beberapa puluh tahun pastilah sangat mempengaruhi kehidupan masyarakat sekitar Pelabuhan, baik itu dari segi kebiasaan maupun dalam kehidupan bermasyarakat. Waktu yang cukup lama itu, bagi pemerintah sudah melakukan perbaikan secara maksimal dan harus dilanjutkan karena pelabuhan sebagai salah satu pintu gerbang ekonomi. Secara tidak langsung pasti juga mempengaruhi budaya masyarakat karena pelabuhan merupakan tempat bertemunya berbagai macam orang dengan identitas dan simbol-simbol yang mereka miliki masing-masing. Terutama perbedaan bahasa, suku dan agama dan lain-lain sedikit banyaknya terjadi pengaruh mempengaruhi.

Di bidang ekonomi, ada beberapa keuntungan atas keberadaan Pelabuhan Bungeng terhadap pendapatan masyarakat di sekitar pelabuhan. Termasuk keuntungan pemerintah daerah Kabupaten Jeneponto karena fasilitas transportasi yang digunakan untuk para pedagang antardaerah dan antarpulau dipungut retribusi. Pendapatan daerah yang kita maksud ini adalah pendapatan daerah dari rakyat pelaku ekonomi yang memanfaatkan jasa Pelabuhan Bungeng. Tetapi kalau pendapatan daerah dari pelabuhan ini tidak begitu banyak, pemasukan pemerintah Daerah Kabupaten Jeneponto sangat sedikit karena yang mengelola pelabuhan tersebut bukan pemerintah Kabupa-ten, tetapi Dinas Perhubungan Propinsi Sulawesi Selatan. Jadi Pelabuhan Bungeng tidak memberikan keuntungan ekonomi yang signifikan bahkan bisa dikatakan sangat sedikit untuk pemerintah daerah(Data Statistik Pelabuhan Kelas III Bungeng dan wawancara dengan kepala harian pelabuhan, pada tanggal 8 Februari 2017). Tetapi untuk masyarakat disekitar pelabuhan dampaknya sangat positif, tetapi juga ada dampak dari sisi negatifnya.

Menurut salah seorang dari pihak perhubungan mengatakan bahwa pelabuhan ini

memang bukan pelabuhan mandiri secara bisnis tetapi pelabuhan unit pelaksana tugas untuk melayani rakyat. Pelabuhan ini juga bukan pelabuhan yang masih perintis karena sudah dikelola secara profesional. Kalau pelabuhan perintis memang pengelolaannya masih dibiayai oleh negara atau disubsidi oleh negara, tetapi tetap memiliki tujuan untuk menjadikannya pelabuhan mandiri agar tidak lagi tergantung sama pemerintah. Pelabuhan Bungeng merupakan pelabuhan rakyat yang penuh nilai sejarah. Pelabuhan ini memegang peranan penting sejarah bahari di Jeneponto, lebih-lebih tentang perdagangan garam pada masa lampau.

Perdagangan garam melalui Pelabuhan Bungeng setiap tahun mengalami kecenderungan yang fluktuasi yang relatif stabil. Artinya setiap tahun volume arus garam keluar tidak terlalu jauh berbeda dengan tahun-tahun berikutnya. Demikian juga kapal yang keluar masuk di Pelabuhan Bungeng relatif stabil

fluktuasinya setiap tahun. Kalaupun terjadi perubahan yang mencolok bukan di dasarkan pada perubahan tahunnya tetapi perubahan arus kapal keluar masuk dan perubahan volume perdagangan yang terjadi tersebut didasarkan pada perhitungan bulan. Hal itu terjadi karena dipengaruhi oleh produktifitas penggaraman setiap bulan yang berbeda-beda. Setiap bulan produksi garam di Arungkeke, Jeneponto tidak sama karena sangat dipengaruhi oleh cuaca dan musim, jika musim hujan maka produksi garam otomatis berhenti, maka biasanya kecenderungan volume perdagangannya juga menurun. Dan sebaliknya jika produksi garam meningkat, maka peluang perdagangan garam juga mengalami kecenderungan meningkat. Demikian juga kapal yang keluar masuk mengalami kecenderungan mengikuti pengaruh cuaca dan musim, serta tinggi rendahnya produktifitas garam. Hal itu dapat kita tabel berikut:

Tabel 2. Kapal Tiba/Berangkat di Pelabuhan Jeneponto

Bulan	Unit	Gross Tonase (GT)
Januari	32	1.082
Februari	33	1.061
Maret	46	1.432
April	49	1.491
Mei	57	1.958
Juni	70	2.047
Juli	52	1.861
Agustus	78	2.389
September	73	2.380
Oktober	54	1.669
November	55	1.881
Desember	30	1.019
Jumlah	2016	629
	2015	597
	2014	761
	2013	824

(Data Statistik Pelabuhan Kelas III Bungeng).

Memperhatikan tabel di atas berdasarkan data statistik Pelabuhan Kelas III Bungeng menunjukkan bahwa arus kapal keluar masuk melalui pelabuhan tersebut memang mengalami fluktuasi. Walaupun data statistik di atas agak berbeda dengan informasi dari masyarakat dan

informan yang ada di sekitar pelabuhan. Beberapa diantaranya menyebutkan bahwa data itu sangat sedikit jumlahnya jika dibandingkan dengan kenyataan yang ada di lapangan. Artinya volume komoditas perdagangan, khususnya garam, jauh lebih banyak yang terjadi di

lapangan ketimbang data tabel di atas. Demikian juga kapal yang keluar masuk jauh lebih banyak ketimbang data di atas. Setelah dikonfirmasi dengan pihak pengelola pelabuhan tidak sepenuhnya menerima informasi tersebut. Namun mereka mengakui bahwa banyak kapal-kapal kecil milik warga yang keluar masuk yang tidak terdata dengan alasan kemanusiaan sebagaimana dijelaskan sebelumnya. Demikian juga kapal-kapal yang berasal dari daerah lain, sebenarnya datanya ada tetapi pengarsipannya yang belum lengkap.

PENUTUP

Kebesaran dan kehebatan kerajaan-kerajaan tersebut karena didukung oleh keberadaan pelabuhan yang ada di kerajaannya. Dan tentu saja karena ada komoditas yang laku di pasat Nusantara maupun dunia. Sehingga patut diduga dan bahkan disimpulkan bahwa komoditas rempah-rempah dapat mempersatukan Nusantara pada satu sisi, namun komoditas rempah-rempah itu pula yang menyebabkan terjadinya kolonisasi bangsa Eropa. Tetapi dengan kolonisasi itu pulalah yang memunculkan semangat anti kolonial yang melahirkan kesadaran kebangsaan. Pandangan tersebut bukan tanpa alasan karena kenyataan historis melanda sebagian besar kerajaan-kerajaan besar yang ada di Nusantara, bahkan termasuk kerajaan-kerajaan kecil dan mandiri seperti Kerajaan Arungkeke.

Kerajaan Arungkeke merupakan salah satu kerajaan lokal yang ada di Sulawesi Selatan yang memiliki sejarah panjang dalam jaringan perdagangan antardaerah dan antarpulau. Antardaerah yang dimaksud adalah daerah-daerah yang ada dalam Provinsi Sulawesi Selatan, sementara antarpulau yang dimaksud adalah pulau-pulau selain Pulau Sulawesi. Kerajaan Arungkeke melakukan jaringan perdagangan tersebut sepanjang masa karena sudah ada sejak kerajaan ini memiliki pelabuhan, yang kemudian dikenal dengan Pelabuhan Bungeng. Jaringan perdagangan ini berlangsung sepanjang masa, dari zaman kerajaan sampai masa kini karena dukungan produksi komoditas lokal yang ada di kerajaan ini, yaitu garam. Sebaliknya Kerajaan Arung-

keke, atau daerah Jeneponto membutuhkan komoditas lain yang tidak mampu dipenuhi seluruhnya oleh produksi lokal, sehingga membutuhkan tambahan, khususnya ternak kuda dan kebutuhan untuk membangun rumah.

Walaupun di Arungkeke gencar juga beternak kuda tetapi kebutuhan daging ini tidak sebanding dengan sangat tingginya kebutuhan daging kuda yang tercermin dalam nilai-nilai kultural setempat. Sehingga mau tidak mau harus mengimpor dari daerah atau pulau yang memiliki peternakan kuda yang tinggi, seperti yang ada di kepulauan Nusa Tenggara. Sebaliknya daerah Nusa Tenggara membutuhkan garam, perabot rumah tangga hasil kerajinan atau produksi masyarakat Jeneponto seperti kursi, sofa, kasur, kapok, dan barang-barang perabot rumah tangga lainnya, termasuk beras, jagung, kacang tanah, semen, cargo dan lain-lain. Selain ke Nusa Tenggara juga ke Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Tengah, termasuk Sulawesi Utara dan Kalimantan, walaupun dua daerah terakhir tidak berjalan sepanjang waktu. Daerah dan pulau yang intensif dilakukan kontak dagang adalah Bima, Sumbawa, Nusa Tenggara Timur, Pemala, Tangke Tada, Wolo, Pulau Balu, Raha dan lain-lain.

Kemudian dalam perkembangannya, Pelabuhan Bungeng yang begitu ramai dimanfaatkan oleh masyarakat, baik masyarakat Jeneponto, kabupaten lain yang ada di Sulawesi Selatan maupun dari pulau-pulau lain. Maka pemerintah merasa berkepentingan untuk memperbaiki dan membangun kembali Pelabuhan Bungeng. Kemudian rencana pemerintah mulai direalisasikan pada tahun 1992 dan diberi nama Pelabuhan Penyelenggara Kelas III Bungeng di Kabupaten Jeneponto, Sulawesi Selatan. Sebelum tahun 1992, pelabuhan belum memiliki dermaga sebagaimana layaknya pelabuhan, sehingga bongkar muat barang mengharuskan orang turun ke kapal melalui kapal kecil (*lepalepa*) atau barang yang dibongkar muat dengan menhanyutkan di air. Dermaganyapun dari tidak ada menjadi ada yang mencapai 100 meter lebih panjang dermaganya. Kemudian pelabuhan ini juga sebagai pusat administrasi bagi pelabuhan-pelabuhan yang ada di Kabu-

paten Jeneponto, Takalar dan Kabupaten Bantaeng.

Semoga dengan kehadiran Pelabuhan Penyelenggara Kelas III Bungeng, Jeneponto terus mengalami perkembangan dan kemajuan yang dapat bermanfaat untuk kesejahteraan bagi masyarakat Jeneponto pada khususnya dan masyarakat Indonesia pada umumnya. Semoga pelabuhan tersebut tidak salah jalan yang hanya menguntungkan kelompok pengusaha-pengusaha besar atau para elit-elit tertentu, apa lagi jika hanya menguntungkan pihak asing, seperti pada masa kolonial. Semoga juga dapat dibuatkan regulasi yang betul-betul berpihak demi kepentingan rakyat tanpa merugikan negara.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsip Kecamatan Arungkeke, Berdasarkan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 138/1242/PUOD tertanggal 3 Mei 1996.
- Arsip Pelabuhan Penyelenggara Kelas III Bungeng, Jeneponto
- Surat Edaran Menteri Dalam Negeri No. 138/3418/PUOD tanggal 29 September 1990 perihal Kriteria pembentukan kecamatan.
- BAPPEDA, Katalog BPS: 7304041.02015, statistik tahunan, Kecamatan Arungkeke Dalam Angka 2002, Badan Busat Statistik Kabupaten Jeneponto
- Gottschalk, Louis. 1985. *Mengerti Sejarah*, yang diterjemahkan oleh Nugroho Notosusanto. Jakarta: Universitas Indonesia Press
- John A. Pattikayhatu, "Bandar Niaga di Perairan Maluku dan Perdagangan Rempah-Rempah" dalam *Kapata Arkeologi* Vol. 8 Nomor 1 / Juli 2012 1. Balai Arkeologi Ambon.
- Kartodirdjo, Sartono. 1985. *Pemikiran dan Perkembangan Historiografi Indonesia: Suatu Alternatif*. Jakarta: Gramedia Jakarta.
- Paeni, Mukhlis. (editor). 1988. *Dimensi Sosial Kawasan Pantai*, Indonesia, P3MP. Jakarta: The Toyota Foundation Jepang
- Poelinggomang, Edward L. 2002. *Makassar Abad XIX: Studi Tentang Kebijakan Perdagangan Maritim*. Jakarta: Gramedia
- Tantu, Hammado dalam Mukhlis Paeni (editor), 1988, *Dimensi Sosial Kawasan Pantai*, P3MP, Makassar, untuk The Toyota Foundation Jepang, Indonesia
- Tri Sulistiyono, Singgih. 2004. *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, Semarang, Program Hibah Penulisan Buku Teks 2004, Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional
- , 2012. Pasang Surut Jaringan Makassar Hingga Masa Akhir Dominasi kolonial Belanda, pada buku "Indonesia Dalam Arus Sejarah" bagian kolonisasi dan perlawanan jilid 4, Jakarta: PT. Ichtiar Baru van Hoeve atas kerjasama dengan Kemendikbud Republik Indonesia
- Undang- Undang No.17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- Hasil Wawancara lapangan di lokasi penelitian
- Harian Fajar, 03 Februari 2016.
- Harian Kompas, 24 Januari 2017.

Tabel 3. Data Informan

No.	Nama Informan	Pekerjaan	Waktu Wawancara
1	Tamrin	Nahkoda/Pedagang	8 Februari 2017
2	Haji Ujiri	Pedagang kayu antarpulau	10 Februari 2017
3	Haji Mange	Pedagang kuda antarpulau	11 Februari 2017
4	A. Pisuria Kr. Salinri	Manta Kepala Desa	12 Februari 2017