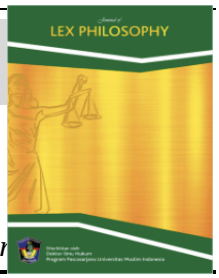
Journal of Philosophy (JLP)
Volume 3, Nomor 1, Juni 2022
P-ISSN: 2722-1237, E-ISSN: 2722-2020
Website: http: pasca-umi.ac.id/index.php/jlp
This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International Licen



Analisis Hukum Terhadap Efektivitas Pengembangan Pelabuhan Bongkar Muat Barang: Studi Kasus Kantor UPP Kelas II Bajoe Kabupaten Bone

Andi Sulthan Zulkarnain[1,2], M Yasin[1], Andi Hartawati[1] & Elvi Susanti Syam[1]

[1]*Magister Ilmu Hukum, Sekolah Tinggi Ilmu Hukum Pengayoman, Bone*
[2]*Koresponden Penulis, E-mail: andisulthan.zulkarnain@gmail.com*

ABSTRAK
Tujuan penelitian menganalisis pengembangan bongkar muat barang agar tercipta kenyaman dan kelancaran menurut UU No. 17 tahun 2008, tentang pelayaran dan mengetahui faktor apa saja yang dapat mewujudkan terciptanya efektivias terhadap kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan Bajoe Kabupaten Bone. Penelitian ini merupakan: penelitian empiris. Hasil penelitian bahwa Pengembangan Pelabuhan dalam hal melakukan kegiatan bongkar muat barang baik berupa fisik maupun non fisik, yang berupa fisik terdiri dari: dermaga, gudang, dan area parkir sedangkan non fisik berupa sumber daya manusia (SDM) yang meliputi: personil kantor Pelabuhan UPP Kls II Bajoe dan buruh atau TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat).

Kata Kunci: *Pelabuhan; Bongkar Muat; Barang*

ABSTRACT
The research objective is to analyze the development of loading and unloading of goods in order to create comfort and smoothness according to Law no. 17 of 2008, regarding shipping and knowing what factors can create effectiveness in loading and unloading of goods at the port of Bajoe, Bone Regency. This research is: empirical research. The results of the study are that Port Development in terms of carrying out loading and unloading activities of goods in the form of physical and non-physical, the physical form consists of: docks, warehouses and parking areas while non-physical in the form of human resources (HR) which includes: Port office personnel UPP Kls II Bajoe and workers or TKBM (Loading and Unloading Workers).

Keywords*: Harbor; Unloading and loading; Goods*

PENDAHULUAN

Menyadari pentingnya peran transportasi tidak lepas dari roda penggerak perekonomian bangsa dan sumber daya manusia yang bekerja sebagai penggerak suatu organisasi, baik institusi maupun perusahaan dan berfungsi sebagai aset yang harus dilatih dan dikembangkan kemampuannya (Sutandi, 2015). Sesuai Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 Tahun 2012, tentang sumber daya manusia di bidang transportasi pasal 2 ayat 1 menjelaskan bahwa "Sumber daya manusia di bidang transportasi meliputi : sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, sumber daya manusia di bidang perkeretaapian, sumber daya manusia di bidang pelayaran, sumber daya manusia di bidang perbangan dan sumber daya manusia di bidang multi moda transportasi dan ayat 2 berbunyi "Sumber daya manusia sebagai mana di maksud ayat 1 mencakup sumber daya manusia yang menjalankan fungsi sebagai regulator, penyedia jasa transportasi, dan tenaga kerja di bidang transportasi.

Mengingat pentingnya transportasi laut, peranan pelabuhan sangat besar artinya bagi transportasi laut, baik dari sektor perhubungan laut dalam hal ini merupakan penunjang dan pendorong perkembangan pengangkutan laut dan ekonomi negara (Karim, *et.al,* 2023). Sesuai Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran pasal 1 ayat 17 yang berbunyi "Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah 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" (Aguw, 2013). Pelabuhan juga dapat mendukung perekonomian tingkat lokal dan nasional, mendorong pengembangan industri, menyediakan lapangan pekerjaan, baik secara langsung maupun tidak langsung bagi penduduk lokal. Serta menghasilkan pendapatan bagi pemerintah daerah (Richardson dan Heidelberg, 2012). Segala aktivitas pendaratan, perdagangan, dan pendistribusian barang-barang ke daerah konsumen antar wilayah dilaksankan melalui pelabuhan (Prananingtyas, *et.al*, 2017).

Sebuah pelabuhan memiliki dermaga/terminal yang berfungsi sebagai bersandarnya kapal-kapal untuk melakukan kegiatan naik turun penumpang dan bongkar muat barang, dermaga menjadi salah satu tempat paling sibuk di Pelabuhan (Khafendi, 2010). Berdasarkan fungsinya dermaga dapat terbagi dalam beberapa jenis, di antaranya sebagai berikut :

1. Dermaga Barang Umum yakni dermaga yang dkhususkan untuk bongkar muat barang kapal kargo;
2. Dermaga Peti Kemas, Dermaga Curah;
3. Dermaga khusus, yakni dermaga yang dipakai untuk megangkut minyak dan produk turunannya;
4. Dermaga Marina untuk kapal feri, pesiar dan speed boat;
5. Dermaga Kapal Ikan untuk menampung kapal bermuatan Ikan.

Sesuai yang tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 50 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan pelabuhan laut. Wilayah

Kabupaten Bone memiliki pelabuhan penyebrangan yang merupakan pelabuhan nasional, pelabuhan penyebrangan lintas provinsi yang masuk dalam sistem jaringan transportasi penyeberangan yang terkait dalam wilayah Provinsi Sulawesi Selatan. Tepatnya berada di Kelurahan Bajoe Kecamatan Tanete Riattang Timur, sebelah timur kota Watampone. Pelabuhan Bajoe sebagian melayani penyebrangan ke Kolaka Provinsi Sulawesi Tenggara dan Pelabuhan Pattiro bajo di Kecamatan Sibulue Kabupaten Bone, serta penghubung antara Sulawesi, Jawa, Maluku, dan papua, khususnya Indonesia timur. Pelabuhan Bajoe merupakan potensi luar biasa untuk mendukung laju perekonomian di Bumi arung palakka. Pelabuhan Bajoe diharapkan bisa meningkatkan kualitas lingkungan masyarakat sekitar. Dari aspek kesempatan kerja misalnya, keberadaan pelabuhan yang ada di wilayah sekitar untuk bisa menikmati pengaruh positif pelabuhan, bukan melainkan dampaknya dari pengembangan pelabuhan tersebut.

Pelabuhan Bajoe menampung aktivitas bongkar muat menjadi titik singgah yang strategis bagi pengiriman barang di berbagai daerah juga pergudangan (Humang, & Zulfadly, 2016). Pelabuhan Bajoe merupakan prasarana dan sarana utama pendukung pengembangan sektor perikanan dan kawasan sekitar Pelabuhan Bajoe diarahkan pengembangannya untuk pelayanan jasa dan transportasi. Peranan pelabuhan terhadap kegiatan bongkar muat barang agar lebih efektif sangatlah penting seiring dengan semakin tumbuhnya perusahaan bongkar muat barang dan jasa melalui laut serta sejalan dengan perkembangan kegiatan pengangkutan laut Dengan demikian harus mengikuti Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2014 tentang penyelenggaraan dan pengusahaan Bongkar Muat (B/M) barang dari dan ke Kapal, pihak regulator selalu menanyakan izin mengenai kegiatan bongkar muat yang dilakukan oleh perusahaan-perusahaan laut yang ada di pelabuhan bajoe pada hal sebetulnya kegiatan tersebut sudah melekat dalam Undang-undang sebagai Badan Usaha Pelabuhan (BUP).

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 60 tahun 2014, dalam Pasal 2 ayat 2 disebutkan bahwa "Kegiatan usaha bongkar muat dilakukan oleh badan Usaha yang didirikan khusus untuk bongkar muat barang dipelabuhan". Kegiatan usaha bongkar muat dapat dilakukan dengan memenuhi persyaratan administrasi yang tercantum dalam Pasal 6 ayat 4 huruf (g) yang berbunyi "memiliki surat rekomendasi/pendapatan tertulis dari Otoritas Pelabuhan atau Unit Penyelenggaraan Pelabuhan setempat terhadap keseimbangan penyediaan dan permintaan kegiatan usaha bongkar muat". Selain dari itu, perencanaan pengembangan bongkar muat barang belum terlaksana secara efektif sehingga penyediaan kapasitas sarana dan prasarana bongkar muat barang agar dapat memenuhi kebutuhan belum serasi dan seimbang. Dengan ketersediaan fasilitas dan sarana serta prasarana yang mendukung posisis strategis dari pelabuhan bajoe, tentunya akan berdampak positif kepada kelancaran pengusaha untuk melakukan kegiatan bisnisnya (Faried & Sembiring, 2019).

Seiring berjalannya waktu, pengembangan pelabuhan menjadi pembahasan utama dalam mendorong daya saing perekonomian daerah. Semakin hari semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat termasuk dalam bidang ekspor sehingga dermaga yang ada pelabuhan khusus pengangkutan barang mengalami kelebihan kapasitas dan tidak memadai daya tampung kapal saat ini, sehingga tidak efisien

pelaksanaan bongkar muat barang yang berada di pelabuhan bajoe, tidak efisien baik berupa tenaga, waktu dan uang (Putra & Djalante, 2016). Berdasarkan survey dilapangan melalui kasat mata, antrian panjang di dermaga berupa mobil truk atau mobil pengangkut barang juga kapal pengangkutan dimana para pengangkut sangat kewalahan untuk mengadakan kegiatan bongkar muat barang, dan barang-barang yang di angkut rata-rata sembako seperti beras, telur dan lainnya, apabila barang tersebut tdk cepat pengirimannya maka barang tersebut akan membusuk dan dapat merugikan pemiliknya. Selain itu baik dari pengangkut barang dan petugas dari unit penyelenggara pelabuhan juga menyita waktu jam kerjanya, yang dulunya sangat efisien karena jam kerja mereka tepat waktu mulai jam 8.00 sampai jam 17.00 dan semenjak banyaknya pengiriman barang melalui pengangkutan bongkar muat barang maka jam kerja yang telah di tetapkan sebelumnya sudah tidak tepat waktu (molor) bahkan mereka rela beraktivitas hingga menjelang subuh. Sehingga demikian pengembangan pelabuhan khususnya pelabuhan bongkar muat barang perlu di tingkatkan prasarananya agar semuanya bisa efisien dalam segala hal.

Menurut data dari salah satu staf Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) kls II Bajoe menyatakan bahwa dermaga yang berada di pelabuhan bajoe memiliki ukuran, panjang 125 m dan lebar 80 m dengan jumlah kapal yang seharusnya berkapasitas 20 kapal transportasi tetapi kenyataan yang ada lapangan kapal transportasi sebanyak 47 kapal, sehingga memberikan hasil yang tidak efisien dan tidak tepat maka perlu di adakan pengembangan prasarana yang digunakan untuk mencapai suatu tujuan yang mendukung agar terlaksananya transportasi laut yang efisien.

Sehubungan dengan itu maka perkembangan Pelabuhan Bajoe sangat penting dikembangkan dan berpengaruh terhadap masyarakat sekitar untuk diperhatikan secara cermat, dalam rangka mengoptimalisasi pekerjaan masyarakat sekitar kawasan Pelabuhan Bajoe Kabupaten Bone. Serta tak lepas dari Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhan, secara teknis Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah, khususnya di Wilayah Pelabuhan Bajoe Kabupaten Bone.

Perkembangan Pelabuhan Bajoe berdampak kepada masyarakat sekitar dan masyarakat hendaknya dapat melihat potensi yang luar biasa dari Pelabuhan Bajoe dalam menunjang kegiatan eksportir. Selain itu pemerintah juga hendaknya tidak melihat Pelabuhan Bajoe dalam jangka pendek, seperti melihatnya hanya sebagai sumber pendapatan asli daerah (PAD) saja, tetapi harus mampu melihatnya dalam jangka panjang, seperti memperbaiki dan meningkatkan kualitas, sarana dan prasarana serta pelayanan salah satunya harus disertai dengan dukungan infrastruktur yang memadai, seperti jalan, memperbesar/memperluas dermaga sehingga dapat menujang komoditas ekspor dan impor. Dengan demikian masih belum maksimal dalam hal pelayanan dan ketersediaan infrastruktur. Sebab itu, untuk dapat menunjang segala aktivitas ekspor, diperlukan perbaikan, baik dari segi lingkungan maupun fasilitas.

Dari pembahasan diatas maka perlu adanya analisis Hukum yaitu menganalisis aspek hukum pelaksanaan tugas pokok dan fungsi perangkat dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat terhadap suatu peristiwa untuk mengetahui keadaan sebenarnya dan dapat menciptakan perubahan positif atau penambahan komponen fisik, ekonomi, lingkungan, sosial dan demografis agar lebih maju.

Tujuan pengembangan adalah peningkatan tingkat dan kualitas hidup penduduk, dan penciptaan atau perluasan pendapatan daerah setempat dan peluang kerja , tanpa merusak sumber daya lingkungan khususnya di Pelabuhan (Siwu, 2019). Pelabuhan yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselematan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan, salah satu kegiatan di pelabuhan yaitu bongkar muat barang yang merupakan kegiatan pemindahan muatan dari dan keatas kapal untuk ditimbun ke dalam atau langsung diangkut ke tempat pemilik barang dengan melalui dermaga pelabuhan dengan mempergunakan alat pelengkap bongkar muat, baik yang berada di dermaga maupun yang berada di kapal itu sendiri agar efisien guna mencapai tujuan yang optimal (cepat dan tepat) serta sesuai keinginan, dengan meminimalkan sumber daya yang dimaksud adalah tenaga, uang dan waktu. Gunanya untuk menghindari pemborosan dan tidak lepas dari aturan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran (Ahmadi, Kusumastanto & Siahaan2016). Melalui peranan pelabuhan sangat besar untuk mendukung kegiatan usaha ekspor dan juga memiliki peranan yang penting untuk menunjang pertumbuhan perekonomian Kabupaten Bone.

METODE PENELITIAN

Tipe penelitian ini adalah penelitian empiris yang mengungkapkan fakta-fakta yang ada tentang perlunya pengembangan pelabuhan terhadap bongkar muat barang dan faktor mempengaruhinya, baik yang di dapat melalui wawancara maupun melalui pengamatan langsung di lapangan, serta meneliti bagaimana bekerjanya hukum dalam lingkup masyarakat. Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Bone tepatnya di instansi Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kls II Bajoe Kabupaten Bone, dengan alasan bahwa selama ini masih banyak yang perlu di benahi untuk pengembangan pelabuhan terhadap bongkar muat barang agar lebih efisien sehingga segala aktivitas pendaratan, perdagangan, dan pendistribusian barang-barang ke daerah konsumen antar wilayah dilaksankan melalui pelabuhan.

PEMBAHASAN

A. Pengembangan Pelabuhan Bongkar Muat Agar Tercipta Kenyamanan Dan Kelancaran

Pelabuhan merupakan infrastruktur publik yang sangat bermanfaat untuk mendukung pengembangan perdagangan dan perekonomian nasional. Perencanaan pelabuhan yang tidak tepat mengakibatkan pelayanan pelabuhan yang kurang efisien. Dalam rangka implementasi undang-undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang kepelabuhan, setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan, serta untuk penyelenggaraan pelabuhan

yang efektif dan efisien perlu disusun Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan (LDKr) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan (DLKP).

Pelabuhan Bajoe merupakan salah satu bentuk jasa transportasi laut yang sangat berarti bagi perkembangan dan taraf hidup penduduk di daerah Kabupaten Bone. Kebutuhan perpindahan orang dan barang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi dunia maka dari itu di Pelabuhan Bajoe kini tidak mampu lagi untuk menerima kapal yang melebihi kapasitas pelabuhan yang khususnya bongkar muat barang. Melihat dari kondisi tersebut maka pelabuhan Bajoe perlu dikembangkan.

Pengembangan Pelabuhan dalam hal melakukan kegiatan bongkar muat barang, yang berupa fisik dan non fisik.

Pengembangan fisik terdiri dari :

a. Dermaga
   Dermaga saat ini panjang trestle 2738,50 meter yang terbuat dari beton dan untuk rencana pengembagannya sekitar 5000.00 meter yang terbuat dari beton. Hal ini sangat penting bagi pelabuhan sebab dermaga harus panjang dan mampu menampung seluruh panjang kapal dan sangat menunjang untuk proses bongkar muat barang melalui bagian depan maupun bagian belakang dan juga bagian tengah kapal dan pelabuhan barang harus memiliki halaman dermaga yang cukup lebar untuk keperluan bongkar muat barang, yang berfungsi untuk mempersiapkan barang yang akan di muat di kapal, maupun barang yang di bongkar dari kapal dengan menggunakan kran;
b. Gudang
   Saat ini di pelabuhan bajoe belum memiliki gudang, apabila ada barang tiba di pelabuhan maka barang tersebut di simpan di lapangan penumpukan barang, maka dari itu perencanaan gudang sangatlah perlu diadakan menampung/penumpukan barang-barang agar barang yang akan dikirim tidak rusak dan tidak merugikan baik pemilik barang maupun si penerima barang, perencanaan gudang sekitar 12 x 10 m yang akan diusulkan di pusat.
c. Area Parkir
   Pengembangan area parkir di UPP Kls II Bajoe terdiri dari 2 bagian yaitu :
   1) Queuing area untuk kendaraan truck dengan luas 5.377 m^2, rencana pengembangan 10.000 m^2.
   2) Parkir area untuk bus dengan luas 1.113,24 m^2, rencana pengembangan 3.000 m^2.

Pengembangan sangatlah penting untuk kawasan pelabuhan agar terciptanya lalu lintas yang baik dan lancar sehingga tidak mengakibatkan macet. Sedangkan pengembangan non fisik berupa sumber daya manusia (SDM) yang meliputi : Personil Kantor Pelabuhan UPP Kls II Bajoe dan buruh atau TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat).

Penelitian ini dilakukan dengan mengumpulkan dan mengevaluasi data khususnya data bongkar muat barang, data tersebut di ambil selama 5 (lima) Tahun terakhir, mulai Tahun 2018 sampai 2022 Perencanaan pembembangan pelabuhan Bajoe dilakukan berdasarkan arus kunjungan kapal barang.

Berikut ini data jenis kapal yang berlabuh di Pelabuhan Bajoe.

Tabel 1. Daftar Perusahaan Pelayaran rakyat Domisili Pelabuhan Bajoe

No	Nama Perusahaan	Status	Penanggung Jawab	Alamat
1.	PT. Putra Bajoe	Pusat	Dian Permata Sari, S.Kom	Bajoe
2.	PT. Aira Armada Cargo	Pusat	Rahman	Bajoe
3.	PT. Lema Samudra Raya	Pusat	Arsidik, SH	Bajoe
4.	PT. Majang Raya	Pusat	Aswar, SE	Bajoe
5.	PT. Jabal Rahma Jaya	Pusat	M. Kasim, SE	Bajoe
6.	Koperasi Lintas Bahari	Pusat	Rahman	Bajoe

Sumber data : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kls II Bajoe

Tabel 2. Daftar Perusahaan Pelayaran Rakyat Domisili Pelabuhan Kading/Barebbo, sebagai berikut :

No.	Nama Perusahaan	Status	Penanggung Jawab	Alamat
1.	PT. Samudra Timur	Pusat	H. Dg. Manassa	Barebbo

Sumber data : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kls II Bajoe

Tabel 3. Data Kunjungan Kapal Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Bajoe Tahun 2022, sebagai berikut :

Tahun	Jumlah Kapal	Isi Kotor (GT)	Bongkar Barang		Penumpang	
			Muat	Turun	Naik	Turun
Des 2018	983	1.054.365	233.950	154.891	187.901	174.348
Des 2019	1017	998.767	231.638	131.520	180.412	193.270
Des 2020	592	927.314	208.588	124.388	141.933	127.502
Des 2021	647	59.064	118.369	72.578	75.421	66.328
Mei 2022	279	27.221	38.543	3.288	658	649

Sumber Data : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kls II Bajoe

Berdasarkan hasil data diatas lalu lintas barang di pelabuhan Bajoe Tahun 2018 dengan jumlah kapal 983 unit, berat isi kotor (GT) 1.054.365 ton, barang yang di muat 233.950 ton, barang yang turun 154.891 ton, penumpang yang naik 187.901 orang dan penumpang yang turun 174.348 orang. di tahun 2019 jumlah kapal 1017 unit, isi kotor (GT) 998.767 ton, barang yang dimuat 231.638 ton, barang turun 131.520 ton, jumlah penumpang yang naik 180.412 orang, jumlah penumpang yang turun 193.270 orang. Tahun 2020 jumlah kapal 592 unit, isi kotor (GT) 927.314 ton, barang yang dimuat 208.588 ton, barang yang turun 124.388 ton, penumpang yang naik 141.933 orang, penumpang yang turun 127.502 orang. Tahun 2021 jumlah kapal 647 ton, isi kotor (GT) 59.064 ton, barang yang dimuat 118.369 ton, barang yang turun 72.578 ton, penumpang yang naik 75.421 orang penumpang yang turun 66.328 orang, Tahun 2022 terhitung sampai bulan mei, jumlah kapal sebanyak 279 unit, isi kotor (GT) 27.221 ton, barang yang dimuat 38.543 ton, yang yang turun 3.288 ton, penumpang yang naik 658 orang, penumpang yang turun 649 orang.

Data diatas menunjukkan sangatlah banyak jumlah kapal bongkar muat barang yang menjadi pusat perhatian pemerintah sehingga perlu diadakan pengembangan dermaga di kawasan pelabuhan bajoe kabupaten Bone. Sehingga segala aktifitas yang ada di pelabuhan bisa efektiv dan efesien dari segala aspek yang terlibat didalamnya. Melihat dari data tersebut menurunnya jumlah kapal bongkar muat barang karena himbauan pemerintah untuk membatasi penumpang untuk mencegah masuknya virus corona

dan akibat dari dampak pandemi covid 19 distribusi kebutuhan pokok menurun. Adapun barang-barang yang selalu di muat berupa kendaraan seperti mobil, motor, ada pula berupa hasil pertanian seperti kopra, beras, hasil pertenakan seperti sapi, dan berupa hasil perikanan, juga barang-barang campuran, pupuk, semen dan lainnya.

Menurut Bapak Sultan, SE Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas II Bajoe Kabupaten Bone dari hasil wawancara, jumlah dari data tersebut biasa berbeda pada saat muat barang atau naiknya penumpang karena biasanya kapal transit dulu di pelabuhan lain lalu kepelabuhan yang di tuju misalnya barang yang dikirim di tujukan ke bau-bau, singgah dulu ke pelabuhan raha atau pelabuhan kebaina barulah ke pelabuhan yang di tuju yaitu pelabuhan Bau-Bau.

Tabel 4. Pelayaran WILKER DAN POSKER

No.	Tahun	WILKER Lamurukung		WILKER Kading		WILKER Cenrana/Uloe		WILKER Waetuo	
		Kapal	GT	Kapal	GT	Kapal	GT	Kapal	GT
1.	2018	0	0	25	940	17	554	0	0
2.	2019	0	0	28	973	26	884	0	0
3.	2020	0	0	29	1.270	12	408	0	0
4.	2021	0	0	1	34	1	34	0	0

Sumber data : Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan (UPP) Kls II Bajoe.

Selain dari pelayaran dalam negeri atau antar provinsi ada pula pelayaran Wilayah kerja dan Pos kerja di wilayah Kabupaten Bone, yang terdiri dari Wilayah kerja Lamurukung yang berada di Kecamatan Tellu siattingnge, Wilayah kerja Kading yang berada di kecamatan barebbo, Wilayah kerja Cenrana/Uloe yang berada di kecamatan Dua Boccoe, dan Wilayah Waetuo yang berada di Kecamatan Tanete Riattang. Lalu lintas barang di pelabuhan Wilayah kerja lamurukung sejak tahun 2018 sampai tahun 2021 tidak ada jumlah kapal dan tdk ada juga isi kotor (GT), sedangkan Wilayah Kerja Kading tahun 2018 jumlah kapal 25 unit, isi kotor (GT) 940, tahun 2020 jumlah kapal 29 unit, isi kotor (GT) 1.270 ton, tahun 2021 jumlah kapal hanya 1 unit isi kotor (GT) 34 ton. Sementara Wilayah Kerja Cenrana/Uloe pada tahun 2018 jumlah kapal sebanyak 17 unit, isi kotor (GT) 554 ton, tahun 2019 jumlah kapal 26 unit, isi kotor (GT) 884 ton, tahun 2020 jumlah kapal 12 unit, isi kotor (GT) 408 ton, dan di tahun 2021 jumlah kapal sebanyak 1 unit, isi kotor 34 ton, di Wilayah kerja waetuo tidak ada jumlah kapal begitu pula dengan isi kotor. barang-barang yang sering di angkut antar wilayah kecamatan berupa ikan, beras, kayu, kendaraan, campuran, dan es balok.

Dari jumlah data di atas, perlu diketahui bahwa kapal-kapal yang memuat bongkar barang tersebut memiliki dokumen resmi untuk berlayar, berikut daftar perusahaan pelayaran rakyat domisili pelabuhan Bajoe dan Pelabuhan Kading/Barebbo Kabupaten Bone.

B. Faktor yang mempengaruhi efektivitas terhadap kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Bajoe Kabupaten Bone

Faktor yang bisa mewujudkan tercapainya efektivitas terhadap kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Bajoe Kabupaten Bone sehingga lebih efisien yaitu :

1. Meningkatnya fasilistas dan peralatan Pelabuhan

Dalam menunjang kelancaran, keamanan dan ketertiban lalu lintas penumpang dan barang, maka kualitas pelayanan pelabuhan diharapkan dapat ditingkatkan, berbagai fasilitas dan peralatan pelabuhan dapat dikembangkan agar sejajar dengan kualitas pelabuhan seperti kedalaman kolam, peralatan bongkar muat, gudang dan lapangan penumpukan, fasilitas untuk kegiatan angkatan antar moda dan multimoda, dan lain sebagainya.

Pelabuhan mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang, seperti:

1. Dermaga harus panjang dan mampu menampung seluruh panjang kapal sekurang-kurangnya 80% dari panjang kapal. Hal ini disebabkan oleh proses bongkar muat barang melalui bagian depan maupun belakang kapal dan juga di bagian tengah kapal.
2. Pelabuhan barang harus memiliki halaman dermaga yang cukup lebar, untuk keperluan bongkar muat barang, yang berfungsi untuk mempersiapkan barang yang akan dimuat di kapal, maupun barang yang akan di bongkar dari kapal dengan menggunakan kran. Bentuk halaman dermaga ini beranekaragam tergantung pada jenis muatan yang ada, seperti :
   a. Barang-barang potongan (general cargo), yaitu barang yang dikirim dalam bentuk satuan seperti mobil, truk, mesin, serta barang yang dibungkus dalam peti, karung, drum dan lain sebagainya.
   b. Muatan lepas (bulk cargoo, yaitu barang yang dimuat tanpa pembungkus, seperti batu bara, biji besi, minyak dan lain sebagainya
   c. Peti kemas (Container), yaitu peti yang ukurannya telah distandarisasi dan teratur yang berfungsi sebagai pembungkus barang-barang yang dikirim.
3. Mempunyai transit dibelakang halaman dermaga.
4. Memiliki akses jalan maupun halaman untuk pengambilan/pemasukan barang dari gudang maupun menuju gudang, serta adanya fasilitas reparasi.

2. Meningkatnya kinerja pelayanan kapal dan bongkar muat

Pelayanan berbagai aparat atau instansi terkait di pelabuhan khususnya pada instansi Unit Penyelanggara Pelabuhan Kls II Bajoe Kabupaten Bone, harus memiliki standar yang sama dan transparan serta menggunakan teknologi informasi yang terpadu dengan *national single windows.* Berbagai pungutan resmi dapat ditekan seefisien mungkin dan menghilangkan berbagai pungutan tidak resmi.

Tabel 5. Kinerja Pelayanan Kapal dan Bongkar Muat yang terdiri dari :

No.	Kinerja Pelayanan	Unit	Tahun				
			2018	2019	2020	2021	2022
		Kinerja Waktu Pelayanan Kapal					
1.	WT	Jam	12.00	12.00	13.00	13.00	14.00
2.	AT	Jam	2.00	2.00	2.00	2.50	3.10
3.	IT	Jam	2.30	2.10	2.50	3.10	3.55
4.	NOT	Jam	10.00	10.50	13.10	12.00	14.00
5.	ET	Jam	11.00	11.20	12.00	11.50	13.00
6.	BT	Jam	20.00	20.00	20.55	20.20	21.00

Sumber Data : Kantor UPP Kls II Bajoe

Dari tabel di atas menunjukkan kinerja pelayanan kapal dan bongkar muat yaitu sebagai berikut :

1. Waiting time (WT) waktu tunggu pelayanan pelabuhan sejak kapal di perairan pelabuhan, standar untuk waktu tunggu kapal 1 jam. Waktu tunggu ini terjadi banyak antara lain kekurangan/sempitnya dermaga, rendahnya produktivitas, sehingga kapal lama di tambatan, biasa juga jam kerja efektif rendah. Data menunjukkan dari tahun 2018 sampai 2019 waktu tunggu kapal 12 jam, sementara tahun 2019 sampai 2020 waktu tunggu kapal 13 jam, seiring berkembangnya waktu bertambahnya kapal dan banyaknya pengiriman barang apalagi di masa-masa covid 19 melanda maka banyak barang bertumpuk untuk dikirim, sehingga waktu tunggu kapal bertambah menjadi 15 jam pada tahun 2022. Yang seharusnya pelabuhan 9 jam perharinya dan sudah termasuk jam istirahat.
2. Appoach time (AT) yaitu jumlah jam yang digunakan selama pelayanan pemanduan sejak kapal bergerak dari lego jangkar sampai kapal ikat tali di tambatan.
3. Idle time (IT) yaitu waktu tidak dapat dipakai waktu muat bongkar disebabkan cuaca dan lain-lain. Idle time di Pelabuhan Bajoe terendah 2.10 jam dan yang tertinggi 3.55 jam.
4. Not Operation Time yaitu waktu yang dianggarkan untuk istirahat dan tutup dan buka palka. Not ini terlalu tiggi di pelabuhan Bajoe 10 jam sampai 14 jam. Jika pelabuhan dapat bekerja 8 jam tiap hari maka ini menunjukkan melewati batas jam kerja.
5. Efektif Time (ET) yaitu jam kerja yang benar-benar dipakai waktu bongkar muat. Melihat dari data di atas tidak efektif di pelabuhan bajoe, jam kerja menunjukkan terendah 11jam dan tertinggi 14 jam yang seharusnya jam kerja pada tiap harinya 9 jam sudah termasuk jam istirahat.

Berthing Time (BT) yaitu lama kapal di tambatan sampai kapal lepas sling, meninggalkan dermaga. BT ini sangat mempengaruhi terhadap tinggi rendahnya tingkat pemakaian dermaga (BOR). BT terendah 20 jam dan terendah 21 jam.

3. Terpenuhinya peralatan bongkar muat pelayanan

Peralatan bongkar muat sangat dibutuhkan untuk menunjang kegiatan di pelabuhan. Hal tersebut kerap terjadi karena minimnya peralatan sehingga mengakibatkan terlambatnya aktivitas bongkar muat di pelabuhan. Apabila terpenuhi peralatan maka tidak ada lagi keterlambatan kapal yang bersandar di pelabuhan sehingga tidak ada lagi harga sewa yang dibayarkan oleh pihak ekspedisi dan harga jual barang bisa stabil.

4. Meningkatnya kualitas sumber daya manusia

Profesional operator pelabuhan baik tenaga yang bertugas dilapangan maupun administrasi, dapat ditingkatkan melalui berbagai pelatihan dibidang manajemen pelabuhan, operasi material *handing* pelabuhan, sistem operasi pelabuhan, survey, perawatan fasilitas dan peralatan pelabuhan, rekayasa pantai, sistem informasi pelabuhan, pemandauan, manajemen mutu.

Demikian halnya, kompetensi tenaga kerja bongkar muat harus dapat ditingkatnkan melalui penetaan, rekruitmen tenaga kerja yang lebih produktif. Oleh karena itu, dalam rangka meningkatkan kulaitas tenaga kerja bongkar muat perlu dilakukan

pelatihan secara berkesenimbungan agar memenuhi standar kompetensi yang ditetapkan.

C. Proses Bongkar Muat Barang di Pelabuhan

Proses bongkar muat merupakan kegiatan membongkar barang-barang yang ada di kapal untuk dipindahkan ke gudang yang ada di pelabuhan. Sedangkan muat adalah kegiatan memindahkan barang dari gudang d pelabuhan ke atas kapal. Dalam proses bongkar muat yang salah satunya yaitu shiploader. Shiploader merupakan mesin untuk memindahkan atau memuat bahan seperti batu bara, semen, biji Besi, dan lain-lain ke dalam kapal. Shiploader terdiri dari boom dan belt converyor untuk mendukung boom.

Dalam proses pemuatan barang, barang tersebut akan di kumpulkan di gudang pelabuhan sebelum di muat ke dalam kapal. Setelah semua barang terkumpul di gudang, maka akan dimuat ke dalam kapal menggunakan shiploader dimana salah satu komponen utamanya adalah belt conveyor. Selanjutnya barang jatuh ke dalam palka melalui seluncuran yang ada di belalai shiploader. Dalam proses pemuatan barang ke dalam palka kapal sering terjadi kendala pada saat pintu palka kapal dan akan merusak barang yang telah ada didalamnya. Oleh karena itu, di perlukan selubung pelindung atau shipciver yang dapat menutupi pintu palka kapal yang sedang terbuka dan proses muat barang dapat berlanjut jaminan.

KESIMPULAN

Tujuan pengembangan adalah peningkatan tingkat dan kualitas hidup penduduk, dan penciptaan atau perluasan pendapatan daerah setempat dan peluang kerja , tanpa merusak sumber daya lingkungan khususnya di pelabuhan, Gunanya untuk menghindari pemborosan dan tidak lepas dari aturan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran. Pelabuhan Bajoe merupakan salah satu bentuk jasa transportasi laut yang sangat berarti bagi perkembangan dan taraf hidup penduduk di daerah Kabupaten Bone. Kebutuhan perpindahan orang dan barang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi dunia maka dari itu di Pelabuhan Bajoe kini tidak mampu lagi untuk menerima kapal yang melebihi kapasitas pelabuhan yang khususnya bongkar muat barang. Melihat dari kondisi tersebut maka pelabuhan Bajoe perlu dikembangkan.

SARAN

Pengembangan Pelabuhan Bajoe sangat berarti bagi perkembangan penduduk di daerah Kabupaten Bone. Kebutuhan semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan ekonomi dunia maka dari itu di Pelabuhan Bajoe kini tidak mampu lagi untuk menerima kapal yang melebihi kapasitas pelabuhan yang khususnya bongkar muat barang. Melihat dari kondisi tersebut maka pelabuhan Bajoe perlu dikembangkan seperti dermaga, gudang dan area parkir agar dapat tercipta lebih efisien dan efektif, sehingga Pelabuhan Bajoe ke depannya bisa lebih maju dan bisa berjalan sesuai yang di harapkan.

DAFTAR PUSTAKA

Aguw, R. (2013). Tanggung Jawab Syahbandar Dalam Keselamatan Pelayaran Ditinjau Dari UU Pelayaran No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. *Lex Administratum*, *1*(1), 45-56.

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.

Faried, A. I., & Sembiring, R. (2019). *Perekonomian Indonesia: Antara Konsep dan Realita Keberlanjutan Pembangunan*. Yayasan Kita Menulis.

Humang, W. P., & Zulfadly, A. Z. A. (2016). Analisis Keterpaduan Moda Transportasi Angkutan Penyeberangan Dengan Jalan Raya di Pelabuhan Bajoe Kab. Bone. *PENA TEKNIK: Jurnal Ilmiah Ilmu-Ilmu Teknik*, *1*(1), 27-38.

Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M., Suparman, A., SI, S., … & Bus, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.

Khafendi, K. (2010). Kajian Pemindahan Penumpukan Peti Kemas (Overbrengen) Ke Tempat Penampungan Sementara Di Pelabuhan Tanjung Priok. *Warta Penelitian Perhubungan*, *22*(6), 643-656.

Prananingtyas, P., Lubis, A. F., Anggraini, A. M. T., & Toha, K. (2017). Hukum Persaingan Usaha.

Putra, A. A., & Djalante, S. (2016). Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan. *Jurnal Ilmiah Media Engineering*, *6*(1), 433-443.

Siwu, H. F. D. (2019). Strategi pertumbuhan dan pembangunan ekonomi daerah. *Jurnal Pembangunan Ekonomi Dan Keuangan Daerah*, *18*(6), 1-11.

Sutandi, A. C. (2015). Pentingnya Transportasi Umum untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, *12*(1), 19-33.