

Dampak Ketersediaan Infrastruktur Jalur Laut terhadap Perekonomian Masyarakat di Kelurahan Tanjung Kota Bima

Dewi Nur Anjani^{1*}, Sunaini Rofi'ah²

^{1 2} Program Studi Perdagangan Internasional Universitas Mbojo Bima

Abstrak

Penelitian ini menganalisis dampak ketersediaan infrastruktur jalur laut, khususnya pelabuhan kecil di Kelurahan Tanjung, Kota Bima, terhadap perekonomian masyarakat setempat menggunakan analisis kualitatif deskriptif. Pelabuhan Tanjung berfungsi sebagai penghubung utama antara Kota Bima dan wilayah lain seperti Nusa Tenggara Timur dan Sulawesi, mendorong pertumbuhan usaha mikro di sekitarnya, termasuk pedagang kaki lima, toko kelontong, dan penginapan. Meskipun demikian, penurunan volume arus barang di pelabuhan selama beberapa tahun terakhir telah mengurangi pendapatan masyarakat yang bergantung pada aktivitas pelabuhan. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun pelabuhan memiliki peran penting dalam ekonomi lokal, dampaknya masih terbatas. Diperlukan perhatian lebih lanjut dari pemerintah untuk meningkatkan infrastruktur pelabuhan dan memberikan dukungan yang lebih besar bagi usaha mikro di sekitar pelabuhan untuk memastikan kesejahteraan ekonomi yang berkelanjutan bagi masyarakat setempat.

Keywords: *Pelabuhan, LED, usaha mikro, buruh*

Copyright (c) 2024 Dewi Nur Anjani

Corresponding author :

Email Address : dewinuranjani@gmail.com

1. PENDAHULUAN

Pelabuhan pada umumnya menawarkan proposisi nilai bagi wilayahnya karena memberikan manfaat ekonomi dan sosial. Transaksi ekonomi di pelabuhan cukup tinggi yaitu peningkatan signifikan dalam arus barang. Pelabuhan merupakan infrastruktur yang memerlukan investasi besar dan terkait dengan berbagai dampak ekonomi disekitarnya terutama pada pertumbuhan ekonomi lokal. Hal tersebut menunjukkan bahwa perkembangan pelabuhan dan perdagangan baik antar daerah hingga antar negara saling terkait. Notteboom et al., (2022) mengemukakan bahwa pelabuhan berkontribusi pada diversifikasi ekonomi lokal dengan mendukung berbagai industri, termasuk pengiriman, logistik, dan manufaktur. Diversifikasi tersebut meningkatkan ketahanan ekonomi, memungkinkan masyarakat untuk lebih mampu menghadapi guncangan dan penurunan ekonomi. *International Transport Forum (ITF)* (2019) menyoroti dampak signifikan pelabuhan terhadap ekonomi lokal melalui penciptaan lapangan kerja dan efek pengganda ekonomi. Dalam laporannya, ITF (2019) menyatakan bahwa pelabuhan adalah sumber penting lapangan kerja langsung dan tidak langsung, menciptakan pekerjaan tidak hanya dalam operasi pelabuhan tetapi juga di sektor terkait seperti transportasi, pergudangan, dan manufaktur. Penciptaan lapangan kerja ini meningkatkan tingkat pendapatan dan merangsang aktivitas ekonomi lebih lanjut di wilayah tersebut. Konferensi PBB tentang Perdagangan dan Pembangunan (UNCTAD, 2021) menunjukkan manfaat sosial-ekonomi yang lebih luas dari pelabuhan. Pelabuhan yang berfungsi dengan baik dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat lokal secara signifikan dengan menyediakan akses yang lebih baik terhadap barang, jasa, dan peluang kerja. Pelabuhan juga dapat mengarah pada peningkatan infrastruktur, seperti infrastruktur jalan dan utilitas, yang bermanfaat bagi masyarakat luas.

Studi empiris yang telah dilakukan pada berbagai negara menunjukkan bahwa ketersediaan infrastruktur laut berdampak terhadap pertumbuhan ekonomi regional. Park & Seo (2016) menemukan bahwa pelabuhan kargo di Korea Selatan berkontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi regional hanya jika memiliki kapasitas yang memadai. Aktivitas pelabuhan peti kemas berdampak positif terhadap pertumbuhan ekonomi regional, sementara investasi pelabuhan secara tidak langsung mengarah pada pertumbuhan ekonomi. Wu et al., (2022) melihat peran pelabuhan didaerah pedalaman Cina melaporkan bahwa aktivitas yang ditimbulkan oleh adanya pelabuhan tidak dapat diabaikan dalam pembangunan ekonomi lokal, karena mampu mendorong peningkatan ekonomi masyarakat disekitar pelabuhan. Mudronja et al., (2020) juga melapor bahwa pelabuhan laut didaerah pedalaman dan kota kecil di negara-negara Uni Eropa berdampak positif terhadap peningkatan pendapatan perkapita masyarakat lokal yaitu sebesar 10% akibat adanya arus barang.

Secara ekonomi, pelabuhan didaerah-daerah pedalaman maupun daerah di beberapa kota kecil merupakan tempat berlangsungnya kegiatan ekonomi berupa bongkar muat, penyimpanan, dan pemindahan muatan antarmoda transportasi. Selain itu, pelabuhan tersebut merupakan bagian dari rantai pasokan global melalui pemindahan material dan penyeimbangan antara penawaran dan permintaan barang. Dari perspektif hubungan pelabuhan-kota, pelabuhan pedalaman menghubungkan ekonomi pedalaman dan kegiatan pelabuhan laut, sehingga membentuk sistem logistik regional di kota (Witte et al., 2019). Namun, pelabuhan berskala besar yang mampu membentuk aktivitas ekonomi lokal. Sedangkan pelabuhan berskala kecil seperti di kota-kota kecil sedikit diketahui kontribusinya terhadap ekonomi lokal (Karimah & Yudhistira, 2020).

Pelabuhan-pelabuhan kecil sebagian besar hanya berfungsi untuk melengkapi sistem perdagangan pelabuhan nasional yang memberikan kontribusi terbatas terhadap ekonomi

lokal. Oleh karena itu penting untuk menganalisis secara spesifik bagaimana dampak ketersediaan pelabuhan terhadap aktivitas ekonomi disekitarnya. Keberadaan pelabuhan kecil kemungkinan lebih penting bagi negara-negara yang diberkahi dengan wilayah laut yang luas seperti di Indonesia. Dengan demikian, dampak adanya pelabuhan tidak dapat diabaikan kontribusinya pada aktivitas ekonomi masyarakat. Studi ini akan menyelidiki dampak ketersediaan infrastruktur jalur laut yaitu pelabuhan terhadap perekonomian masyarakat dengan mengambil wilayah studi pada pelabuhan kecil di wilayah kelurahan Tanjung kota Bima. Dalam beberapa tahun terakhir, terjadi peningkatan signifikan dalam pembangunan infrastruktur jalur laut di Indonesia, termasuk di kota Bima. Namun, secara empiris masih minim penelitian yang menganalisis bagaimana ketersediaan infrastruktur jalur laut tersebut telah mempengaruhi perekonomian masyarakat di kelurahan Tanjung. Oleh karena itu, penelitian ini penting untuk dilakukan guna memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang hubungan antara ketersediaan infrastruktur jalur laut dengan perekonomian masyarakat di kelurahan Tanjung. Menggunakan pendekatan analisis kualitatif untuk menggambarkan keadaan ekonomi masyarakat sekitar secara mendalam, yang berbeda dengan pendekatan kuantitatif dan analisis spasial yang digunakan oleh Wu et al., (2022), Mudronja et al., (2020), Karimah & Yudhistira (2020), dan Witte et al., (2019).

1. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif yang bertujuan untuk memahami fenomena sosial ekonomi dari perspektif partisipan dan menghasilkan data deskriptif. Menurut Sugiyono (2018), metode penelitian kualitatif adalah pendekatan yang didasarkan pada filsafat dan digunakan untuk mengkaji kondisi ilmiah (eksperimen). Dalam metode ini, peneliti berperan sebagai instrumen utama, dengan teknik pengumpulan dan analisis data yang bersifat kualitatif dan lebih menekankan pada pemahaman makna. Wawancara merupakan salah satu metode utama dalam penelitian kualitatif untuk mengumpulkan data (Creswell, 2013). Dalam proses pengumpulan data menggunakan teknik wawancara semi-terstruktur yaitu wawancara yang memiliki panduan pertanyaan, namun memberikan kebebasan bagi peneliti untuk mengeksplorasi topik lebih lanjut. Teknik triangulasi juga digunakan dalam penelitian yang bertujuan untuk meningkatkan validitas dan reabilitas temuan. Proses triangulasi memungkinkan peneliti untuk memeriksa konsistensi temuan yang dihasilkan dari berbagai perspektif atau metode, sehingga memperkuat keakuratan dan kredibilitas hasil penelitian. Oleh karena itu, selain menggunakan wawancara, juga mengumpulkan data melalui laporan instansi dan pihak terkait.

Subjek dan responden penelitian terdiri dari masyarakat yang tinggal di wilayah sekitar pelabuhan Tanjung kota Bima, pelaku usaha, dan pemerintah lokal. Data diperoleh melalui wawancara semi-terstruktur dengan mengajukan pertanyaan mengenai kondisi sosial dan ekonomi. Selain data yang diperoleh melalui wawancara, untuk memperkuat analisis menggunakan data tambahan yaitu data sekunder yang bersumber dari laporan Pelindo dan Kota Bima dalam Angka yang dilaporkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS).

2. Hasil dan Pembahasan

Ketersediaan infrastruktur jalur laut di Kelurahan Tanjung telah berdampak terhadap aktivitas ekonomi lokal masyarakat. Pelabuhan yang Bima yang tersedia telah mendorong arus barang keluar masuk antar daerah terutama dari Nusa Tenggara Timur dan Sulawesi. Dampak ketersediaan infrastruktur jalur laut telah mendorong terciptanya usaha mikro seperti pedagang kaki lima di wilayah sekitar pelabuhan maupun usaha-usaha lainnya seperti penginapan dan juga toko kelontong. Berdasarkan laporan Badan Pusat Statistik kota

Bima tahun 2023 yang tersaji dalam tabel 1 menunjukkan bahwa dikelurahan Tanjung kecamatan Rasanae Barat tercatat sebanyak 92 warung kelontong berada pada urutan ke-4 setelah Dara sebanyak 151, Paruga 124, Sarae 107, Pane 79 dan Nae sebesar 64 warung kelontong. Dari tujuh wilayah kelurahan di Rasanae Barat, kelurahan Tanjung tidak mengalami pertumbuhan bisnis minimarket/swalayan dan restoran/rumah makan. Sedangkan pada ke-6 wilayah lainnya terdapat pertumbuhan minimarket dan rumah makan baru (BPS, 2023).

Pertumbuhan kedai atau warung makanan kelurahan Tanjung sebanyak 59 warung berada pada urutan ketiga dari Dara dan Sarae, usaha perhotelan sebanyak 1 dan losmen/wisma juga sebesar 1, dan pertokoan sebanyak 2 bangunan. Laporan ini berlaku untuk keseluruhan perkembangan perekonomian lokal di wilayah Tanjung. Berdasarkan hasil wawancara dengan pihak Pelindo Kota Bima, terdapat pertumbuhan pedagang kaki lima dan buruh disekitar wilayah pelabuhan meskipun tidak signifikan karena pelabuhan Kota Bima tergolong pelabuhan kecil dengan volume muatan yang terus menurun tiga tahun terakhir sejak 2022-2024. Pelindo kota Bima melaporkan bahwa pada tahun 2022 muatan bahan pokok sebesar 190.647 ton dengan bongkar sebesar 1.422 ton, muatan bahan strategis sebesar 1.138 ton/m³ dengan bongkar sebesar 108.639 ton/m³, muatan dan bongkar migas 0, muatan non migas 65 ton/m³ dengan bongkar 0, muatan hewan 4.984 ekor dengan bongkar 50 ekor, serta muatan barang lainnya sebesar 9.873 ton dan 1.123 m³ dengan bongkar 3.823 ton dan 23.107 m³ (Pelindo, 2022).

Pada tahun 2023, muatan bahan pokok meningkat sebesar 247.874 ton dengan bongkar meningkat sebesar 2.838 ton, bahan strategis menurun menjadi 454 ton dengan bongkar meningkat sebesar 135.001 ton dan 2 m³, muatan dan bongkar migas 1.000, muatan non migas meningkat sebesar 454 ton dengan bongkar 0, muatan hewan meningkat sebesar 5.058 dengan bongkar 0, serta muatan barang lainnya menurun sebesar 5.793 ton dan 759 m³ dengan bongkar juga meningkat sebesar 14.740 ton 2.336 m³. Sedangkan pada tahun 2024 muatan bahan pokok menurun drastis menjadi sebesar 919 ton begitupun dengan bongkar yang mengalami penurunan yang sama sebesar 803 ton. Penurunan ini juga dialami oleh arus barang lainnya dengan muatan bahan strategis sebesar 12.000 ton dengan bongkar sebesar 30.234 ton, muatan dan bongkar migas 0, muatan non migas sebesar 99 ton, serta muatan barang lainnya sebesar 281 ton dan 663 m³ dengan bongkar 809 ton dan 9.786 m³. Data-data tersebut menunjukkan bahwa, volume arus barang di pelabuhan Kota Bima terus mengalami penurunan, dan aktivitas tersebut berdampak bagi pedagang kecil sebagai tempat persinggahan. Penurunan volume bongkar muat berdampak terhadap volume arus barang yang menandakan aktivitas ekonomi menurun pada pelabuhan Tanjung. Status pelabuhan Tanjung berskala kecil dan sebagai pelabuhan penompang pelabuhan nasional tidak menciptakan dampak yang luas terhadap perkembangan ekonomi masyarakat disekitar pelabuhan.

Tabel 1. Data Arus Barang

Tahun	Komoditas	Bongkar	Muat	Total
2022	1. Bahan Pokok	1.422	190.647	192.069 ton
	2. Bahan Strategis	108.639	1.138	109.777 ton
	3. Migas	0	0	0
	4. Non Migas	0	65	65 ton

	5. Hewan	50	4.984	5.034 ekor
	6. Bahan Lainnya	3.823	9.873	13.696 ton
		23.107	1.123	24.230 m ³
2023	1. Bahan Pokok	2.838	247.874	250.712 ton
	2. Bahan Strategis	135.001	454	135.455 ton
		2	0	2 m ³
	3. Migas	1.000	0	1.000 ton
	4. Non Migas	0	454	454 ton
	5. Hewan	0	5.058	5.058 ekor
	6. Bahan Lainnya	14.740	5.739	20.533 ton
		2.336	759	3.095 m ³
2024	1. Bahan Pokok	803	919	1.722 ton
	2. Bahan Strategis	30.234	12.000	42.234 ton
	3. Migas	0	0	0
	4. Non Migas	0	99	99 ton
	5. Hewan	0	749	749 ekor
	6. Bahan Lainnya	809	281	1.090 ton
		9.786	663	10.449 m ³

A Meskipun, usaha kecil terus mengalami peningkatan namun tidak disertai dengan peningkatan pendapatan. Pendapatan yang rendah yang dialami oleh pedagang dan usaha kecil disekitar pelabuhan dipengaruhi juga oleh aktivitas bongkar muat di pelabuhan Tanjung. Arus barang yang meningkat dapat mendorong peningkatan aktivitas ekonomi sehingga dapat menggerakkan pendapatan dan pertumbuhan usaha kecil, namun pertumbuhan arus barang pada tahun 2022-2024 terus mengalami penurunan yang signifikan sehingga usaha kecil mengalami penurunan pendapatan. Selain itu, status pelabuhan Tanjung berskala kecil dan sebagai pelabuhan penompang pelabuhan nasional tidak menciptakan dampak yang luas terhadap perkembangan ekonomi masyarakat disekitar pelabuhan.

Dari wawancara di lapangan terhadap 10 sampel pedagang kaki lima (*petty trader*) dan buruh pelabuhan (*docker*) Tanjung kota Bima diperoleh hasil dimana pelanggan yang membeli dagangan berasal dari dalam dan luar pelabuhan, yakni para penumpang kapal, masyarakat sekitar yaitu pengantar, supir truk, buruh, dan orang-orang yang melakukan aktivitas di pelabuhan. Sedangkan buruh berasal dari sekitar wilayah kota dan beberapa kabupaten Bima.

Dari 5 pedagang kaki lima yang diwawancarai 3 orang yang berjualan di dalam area pelabuhan dan 2 orang diwawancara di luar area pelabuhan, mayoritas melaporkan pendapatan kotor bulanan mereka antara 400-500 ribu rupiah. Hanya beberapa yang berhasil mencapai pendapatan sedikit lebih tinggi, namun masih dalam kisaran yang sangat terbatas. Wawancara yang dilakukan dengan ibu Maemunah pedagang kaki lima di area dalam pelabuhan:

Sudah berapa lama berjualan di pelabuhan?

“Sudah hampir 15 tahun saya berjualan, dari umur 25 tahun pertama kali menikah saya langsung mencari peluang kerja dan berdagang di pelabuhan”.

Apa saja yang dijual oleh ibu dan yang paling laku apa?

“Saya jualan nasi, snack, minuman, gorengan dan juga rokok, jualan saya yang paling laku nasi, kopi, dan rokok”.

Berapa jam dalam sehari ibu berjualan di pelabuhan?

“Saya berjualan hampir 24 jam sehari apabila ada bongkar muatan, kalau sepi saya hanya berjualan sampai isya atau sekitar jam 9 malam, saya buka kedai dari jam 5 pagi karena terkadang ada bongkar muat dini hari dan biasanya suami yang jaga. Karena kedai cukup luas kami sudah menyediakan tempat tidur dan peralatan yang dibutuhkan disini”.

Ibu, berapa pendapatannya sehari-hari dari berjualan di pelabuhan? Pendapatan kotornya berapa?

“Saya perkirakan pendapatan saya sehari 500 ribu rupiah, kalau rame bisa 800 ribu, tetapi kalau sedang sepi bisa sampai 300 ribu saja, tergantung apakah ada kapal yang masuk atau yang berangkat. Tetapi, kalau bisa dirata-ratakan perhari pendapatan kotornya 500 ribu rupiah. Dagangan saya juga harganya terjangkau walaupun diarea di dalam pelabuhan, saya menaikkan harga yang semula misalnya 1 botol air mineral harga 4 ribu rupiah, saya jual dengan harga 5 ribu untuk yang biasa dan harga 6 ribu kalau yang minuman dingin karena ada beban biaya listrik”.

Apakah pendapatan ini mencukupi untuk kebutuhan ibu setiap hari dan bagaimana dengan jumlah tanggungan anak?

“Dicukup-cukupkan saja karena mau tidak mau jualan ini merupakan hasil dan sumber pendapatan yang utama, hasil jualan saya gunakan untuk membiaya anak saya sekolah, kebetulan saya mempunyai 3 anak yang sedang sekolah. Suami juga membantu karena sekaligus kerja sebagai tukang ojek di pelabuhan. Harus pintar-pintar mengatur pengeluaran terutama ada pengeluaran tetap seperti membayar listrik setiap bulan dan juga biaya uang saku anak, belum lagi untuk bayar sekolahnya, tetapi syukur saya punya anak yang bersekolah pada satuan yang sama sehingga hanya bayar sekolah satu orang saja. Kadang-kadang ada kendalanya, kalau jualan sepi saya sedikit pemasukan saya risau, ada susahnyanya juga, ada mencukupinya”.

Apakah ada sumber pendapatan lain selain dari berjualan di pelabuhan?

“Ada tetapi kecil ya itu tadi suami merangkap jadi tukang ojek sekaligus bantu-bantu saya berjualan disini”.

Apa harapan ibu kedepannya untuk kemajuan pelabuhan dan usaha kecil ibu?

“Saya sudah nyaman bekerja dan mencari nafkah di pelabuhan, semoga kedepannya semakin di benahi, bersih, rapi, dan ditanam pohon-pohon agar tidak terlalu panas, di pelabuhan rame terus yang menggunakan moda transportasi laut, kalau rame aktivitas dipelabuhan saya juga semoga mendapatkan banyak pelanggan, dan semoga pemerintah memperhatikan kamu apakah kamu akan mendapatkan bantuan permodalan atau pembinaan usaha mikro”.

Hasil wawancara yang sama ditemukan pada pernyataan ibu Aisyah dan ibu Aini yang berjualan sejajar dengan ibu Maemunah. Ketiga pemilik warung tersebut berjualan berjejer karena pelindo membuat area istirahat dan *food-court* untuk penumpang dan seluruh masyarakat yang beraktivitas di area pelabuhan Tanjung.

Bu Aisyah dan bu Aini sudah berapa lama berjualan di pelabuhan?

“Bu Aisyah: saya sudah hampir 20 tahunan ya, saya yang paling lama disini, dari anak saya kecil sudah berjualan di pelabuhan, dulu ikut mertua, ini warisan mereka saya meneruskan.

Bu Aini: Kalau saya hampir sama dengan bu Aisyah, sudah sangat lama, dulu kami saling kenal karena berjualan disini”.

Ibu-ibu berjualan apa saja di pelabuhan?

“Abu Aini: kami berjualan sama, membuka warung, seperti biasa jualan nasi, rokok, minuman, snack ringan, dan gorengan.

Ibu Aisyah: kalau saya jualan pulsa, bakso, dan bensin.”

Berapa pendapatannya sehari dari berjualan?

Bu Aini menjawab: saya sehari bisa 200 ribu kalau sepi, bisa sampai 500 ribu apabila sedang rame, dan yang paling laku rokok, kopi, dan nasi.

Bu Aisyah: Saya laku semua, bakso banyak peminatnya, bensin lumayan juga dan yang paling laku pulsa, pendapatan kotor sehari hampir sama sekitaran 200-500ribu, terkadang bisa sampai 700ribu kalau ada keberangkatan dan bongkar muat, ramai pengunjung yang mengantar dan menjemput tetapi jumlah penumpang tergantung aktivitas di pelabuhan ramai atau tidaknya. Kalau ramai lumayan, kalau sepi ya tadi 200 ribu rupiah. Ramai ketika kapal bersandar, bongkar muat, maupun yang berangkat.

Berdasarkan wawancara pada tiga narasumber mengindikasikan bahwa rata-rata pendapatan kotor pelaku usaha mikro kecil di dalam wilayah pelabuhan minimal 200ribu dan maksimal 500 ribu rupiah perhari. Hal tersebut dipengaruhi oleh intensitas kegiatan bongkar muat, jumlah pengunjung, dan juga intensitas keberangkatan kapal serta penumpang. Sedangkan berdasarkan hasil wawancara dengan pelaku usaha mikro di luar area pelabuhan ditemukan bahwa pendapatannya homogen dengan yang berjualan di area pelabuhan bahkan lebih rendah meskipun masih di area sekitar pelabuhan. Kisaran pendapatan rata-rata 200-400ribu rupiah dan pembeli merupakan warga sekitar dan juga pengunjung pelabuhan yang membeli diluar area pelabuhan karena harganya barang jualan mempunyai perbedaan dengan di area dalam pelabuhan. Sebagian besar adalah pembeli merupakan warga, dan sebagian kecil saja adalah pengunjung. Dengan demikian, meskipun dekat dengan area pelabuhan tetapi aktivitas ekonomi di sekitarnya tidak secara langsung dipengaruhi oleh ketersediaan jalur laut.

Hasil selanjutnya ditemukan bahwa berdasarkan wawancara dengan 5 orang buruh didalam area pelabuhan yaitu Sahruman, Didi, Muhammad, Munandar dan Mao. Wawancara yang dilakukan pada ke-lima buruh:

Pak apa kegiatannya sehari-hari di pelabuhan?

Buruh: Kami buruh di pelabuhan Tanjung, setiap hari di sini menunggu penumpang, buruh harian, kalau ada bongkar muat kami ikut bekerja, begitupun apabila ada kapal bersandar dan juga kapal yang berangkat. Aktivitas kami sehari-hari tergantung dari suasana pelabuhan, apabila padat pengunjung kami jumlahnya makin bertambah, bahkan ada lainnya selain kami ber-lima. Terkadang kami membantu angkat barang penumpang individu dari kapal penumpang, dan bongkar muat dari kapal barang.

Berapa kisaran pendapatan dari buruh pak?

Buruh: tergantung ya, bisa 100-300 perhari. Pendapatan terbesar kami dari kapal bongkar muat karena tergantung pada volume barang. Kalau dari penumpang individu jarang bisa

pendapatan besar karena penumpang lebih condong angkat dan manajemen barang sendiri atau ada keluarga yang membantu. Tetapi, apabila banyak kapal penumpang bersandar atau berangkat kegiatan di pelabuhan padat, tenaga kami intens dibutuhkan sehingga sehari bisa mendapat upah sampai 500 ribu. Buruh di kapal bongkar muat bisa sampai 500 ribu perorang, upah tersebut berdasarkan volume dan tingkat kesulitan pengangkutan barang serta tenaga kami diborong oleh pihak kapal.

Berdasarkan beberapa wawancara diatas menunjukkan bahwa meskipun pelabuhan beroperasi, tidak ada peningkatan signifikan dalam jumlah pengunjung atau pembeli yang berdampak langsung pada peningkatan penjualan pedagang kecil di luar area pelabuhan maupun diarea dalam pelabuhan. Disamping itu, upah yang buruh terima sangat minim dan tidak mengalami kenaikan meskipun pelabuhan beroperasi lebih aktif. Upah harian buruh sering kali tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan dasar karena tidak setiap hari mendapatkan penghasilan, tergantung dengan volume dan aktivitas di pelabuhan. Kemudian terbatasnya fasilitas penunjang pelabuhan Tanjung seperti tempat berjualan yang layak, sanitasi, dan keamanan yang masih kurang memadai serta akses modal dan pelatihan yang belum tersedia untuk meningkatkan kapasitas dan kapabilitas pedagang kaki 5 dan buruh. Faktor-faktor tersebut menjadi penghambat peningkatan ekonomi bagi entitas tersebut dalam menarik lebih banyak pelanggan atau mendapatkan pekerjaan yang lebih stabil. Kemudian para pedagang dan buruh tidak dikoordinasi dibawah naungan pemberdayaan pekerja informal, hal tersebut karena minimnya pengawasan dan pemberdayaan dari pemerintah daerah dan stakeholder yang memajemen pelabuhan sehingga berdampak terhadap pendapatan masyarakat lokal.

Diskusi

Infrastruktur pelabuhan berkontribusi pada penciptaan manfaat dan kekayaan sosial-ekonomi, khususnya nilai tambah langsung dan tidak langsung serta lapangan kerja. Efek limpahan eksternal dari pelabuhan bisa sangat besar. Pada saat yang sama, dampak ekonomi dari aktivitas pelabuhan tidak lagi terbatas pada lingkungan lokal. Dampak tersebut semakin menyebar ke wilayah geografis yang jauh lebih luas dan di antara sejumlah besar pelaku internasional. Dengan kata lain, manfaat ekonomi dari aktivitas pelabuhan meluas dari sistem pelabuhan lokal menuju sistem ekonomi yang jauh lebih besar (Jouili, 2016). Penyebaran geografis dampak ekonomi tampak jelas ketika sebuah pelabuhan tidak mengembangkan aktivitas nilai tambah lokal yang terkait dengan kargo transit atau membangun klaster industri dan logistik lokal yang kuat. Dalam hal tersebut, arus kargo melewati pelabuhan, sehingga menciptakan lapangan kerja dan dampak nilai tambah bagi masyarakat lokal, terutama dalam penanganan kargo, layanan kapal, dan operasi transportasi darat sehingga akan memberikan kebermanfaatan ekonomi bagi masyarakat lokal (Dwarakish & Salim, 2015). Namun, khususnya di pelabuhan Tanjung Kota Bima belum berkontribusi secara masif untuk pengembangan dan pertumbuhan ekonomi lokal terutama bagi *petty trader* dan buruh yang bekerja disektor informal. Pendapatan masyarakat yang berjualan dan mencari nafkah dengan menawarkan jasa masih berkisar antara rata-rata 100-500ribu rupiah perhari. Begitupun *petty trader* di luar wilayah pelabuhan, sebagian besar pembeli adalah masyarakat lokal bukan pengunjung. Dengan demikian, dampak ketersediaan infrastruktur di pelabuhan tidak secara langsung mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi lokal di wilayah Tanjung kota Bima. Hal tersebut dapat disebabkan oleh entitas pelabuhan kecil yang mendukung pelabuhan nasional dan pelabuhan ibu kota provinsi. Intensitas bongkar muat dan kapal penumpang tidak tinggi seperti di pelabuhan Lombok yang hampir setiap hari menjadi jalur utama bagi transportasi masyarakat. Proporsi pelabuhan Tanjung bukan menjadi prioritas utama moda transportasi

sebagai pilihan masyarakat kota dan kabupaten Bima. Oleh karena itu, meskipun terdapat pelabuhan tetapi dampaknya masih kecil terhadap aktivitas ekonomi masyarakat wilayah Tanjung dan sekitarnya.

3. Kesimpulan dan Saran

Ketersediaan infrastruktur jalur laut, khususnya pelabuhan kecil di Kelurahan Tanjung, Kota Bima, memiliki peran penting dalam mendorong perekonomian lokal, terutama melalui peningkatan usaha mikro dan pembukaan lapangan kerja terutama di sektor informal. Meskipun demikian, dampak ekonominya masih terbatas karena pelabuhan tersebut berskala kecil dan mengalami penurunan volume bongkar muat dan kapal penumpang yang masih rendah, sehingga mempengaruhi pendapatan masyarakat yang bergantung pada aktivitas pelabuhan. Oleh karena itu, untuk meningkatkan dampak dan aktivitas ekonomi di sekitar pelabuhan, pemerintah lokal dan stakeholder lainnya diharapkan dapat memberikan perhatian lebih untuk meningkatkan fasilitas dan mendukung usaha mikro di sekitar pelabuhan serta memberdayakan ekonomi buruh.

Referensi

- Badan Pusat Statistik Kota Bima. (2023). Kecamatan Rasanae Barat dalam Angka 2023.
- Notteboom, T., Pallis, A., & Rodrigue, J.-P. (2021). *Port Economics, Management and Policy*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780429318184>
- Park, J. S., & Seo, Y.-J. (2016). The impact of seaports on the regional economies in South Korea: Panel evidence from the augmented Solow model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 85, 107–119. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2015.11.009>
- Witte, P., Wiegmans, B., & Ng, A. K. Y. (2019). A critical review on the evolution and development of inland port research. *Journal of Transport Geography*, 74, 53–61. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.11.001>
- Wu, Z., Woo, S.-H., Lai, P.-L., & Chen, X. (2022). The economic impact of inland ports on regional development: Evidence from the Yangtze River region. *Transport Policy*, 127, 80–91. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.08.012>