

Perkembangan Pelabuhan Bima Dibawah Pengelolaan PT. PELINDO III Cabang Bima Tahun 1962-2010

Zuriatin¹⁾, Nurhasanah²⁾, Nurlaila^{3),*}

¹⁾STKIP Taman Siswa Bima

²⁾STKIP Bima

³⁾STISIP Mbojo Bima

*666nurlaila@gmail.com

Artikel Info

Abstrak

Tanggal Publikasi

2020-06-30

Kata Kunci

Pelabuhan Bima

PT. PELINDO III

Cabang Bima

Tujuan penelitian ini yaitu: 1). Untuk mengetahui Bagaimana awal perkembangan pelabuhan Bima. 2). Kebijakan-kebijakan pengelolaan pelabuhan Bima yang berlaku setelah menjadi pelabuhan laut yang di usahakan di bawah pengawasan PT. PELINDO III Cabang Bima? 3). Untuk mengetahui dampak dari perkembangan pelabuhan Bima terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat? Penelitian ini merupakan penelitian sejarah menggunakan metode sejarah yang terdiri dari empat langkah yaitu pengumpulan sumber sejarah (heuristic), kritik terhadap sumber sejarah, analisis dan interpretasi terhadap fakta-fakta sejarah, dan penulisan sejarah. Sumber sejarah yang digunakan dalam penelitian ini yaitu berupa dokumen, arsip, sumber sekunder berupa buku, berita cetak maupun elektronik yang relevan. Pelabuhan Bima telah ada sejak jaman Kerajaan hingga sekarang. mulai tumbuh dan berkembang seiring dengan ramainya aktifitas perdagangan dan pelayaran di wilayah Nusantara. Menjadi tempat persinggahan penting pelayaran dari Malaka ke Maluku. Lokasinya yang strategis dan potensi hinterland yang beragam menjadi pendukung utama perkembangan pelabuhan Bima, hal ini mendorong pengembangan pelabuhan Bima menjadi pelabuhan yang di usahakan di bawah pengelolaan PELINDO III. Dengan peraihan status segala pengelolaan dan tata laksana serta kebijakan yang berkenaan dengan pelabuhan Bima di kelola oleh PELINDO III dan Administrator Pelabuhan Bima di bantu oleh Instansi terkait. Dampak keberadaan pelabuhan Bima dapat di lihat dari sektor ekonomi yang mampu meningkatkan perekonomian masyarakat. Keberadaan pelabuhan Bima juga memberi kontribusi yang besar dalam sector pendidikan lanacarnya arus transportasi mempermudah masyarakat dalam mengakses pendidikan di daerah lain.

1. Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia, luas dan seluruh wilayah Indonesia di tambah 12 mil yaitu 5,8 juta km² terdiri dari luas daratan 1,9 juta km² luas wilayah laut sekitar 3,1 juta km² atau dengan kata lain wilayah Republik Indonesia memiliki perairan yang lebih luas dari pada daratan. Selain itu Indonesia memiliki garis pantai terpanjang di dunia setelah Kanada dengan panjang garis pantai 95.181 km. Wilayah Indonesia terdiri dari 17.508 pulau dari jumlah tersebut sekitar 6.000 pulau yang telah mempunyai nama, sedangkan pulau yang berpenghuni sekitar 1,000 pulau. (Tim Pengajar, WSBM 2011). Maka untuk menghubungkan pulau-pulau yang tersebut tidak mengherankan jika di Indonesia terdapat banyak sekali pelabuhan yang berfungsi sebagai media penghubung antara pulau yang telah berlangsung dari dulu hingga sekarang. Pelabuhan-pelabuhan tersebut memberi andil yang cukup besar bagi perkembangan perekonomian dan kelancaran arus penumpang dan perdagangan di suatu pulau.

Indonesia sebagai negara maritim, negara kepulauan terbesar di dunia, negara yang mempunyai wilayah perairan laut lebih besar dari pada wilayah darat kajian maritim sudah seharusnya mendapatkan perhatian yang lebih mendalam terhadap masalah kelautan sehingga potensi kelautan Indonesia dapat di ungkapkan dan di ketahui secara lebih mendalam termasuk dari sudut pandang kajian sejarah. Salah satu hal penting dari pengkajian sejarah maritim adalah sejarah pelabuhan yang telah memberikan andil yang cukup besar dalam perkembangan suatu kota baik dalam segi ekonomi, sosial, budaya dan politik.

Pelabuhan di Indonesia pada awal sejarahnya hanya merupakan tepian dari perairan sungai, danau, maupun laut dengan kata lain hanya merupakan pelabuhan alam biasa yang dipergunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal untuk melakukan kegiatan bongkar muat barang dan penumpang. Kemudian berkembang dengan munculnya pemukiman penduduk pantai sehingga menjadi suatu kota pelabuhan. Dalam sejarah perkembangannya daerah pesisir pantai biasanya berkembang lebih pesat di bandingkan dengan daerah pedalaman. Hal ini dapat di lihat pada masa-masa kerajaan di mana kota-kota kerajaan pada umumnya terdapat pada daerah-daerah yang letak geografisnya yang strategis dengan di dukung oleh pelabuhan dengan jalur pelayaran yang ramai.

Bima merupakan kota pelabuhan di pinggir teluk dan dikelilingi gunung. Di dalam catatan dua kronik (catatan sejarah) Jawa Kuno, Kota Bima sejak abad ke-14 yaitu Negarakertagama dan Pararaton (1365) Bima disebut sebagai pelabuhan laut kuno yang disinggahi oleh kapal-kapal Nusantara, Bima terletak di tengah-tengah jalur maritim yang melintasi kepulauan Indonesia, sehingga menjadi tempat persinggahan penting dalam jaringan perdagangan dari Malaka ke Maluku. (Loir & Salahuddin, 1999)

Masa pemerintahan Sultan Ibrahim tahun 1910, Pelabuhan Bima yang waktu itu dikenal dengan nama Lawa Due yang berarti Pintu Beringin, merupakan pelabuhan alam yang dikelola oleh kerajaan. Setiap kapal yang sandar di dermaganya, ditarik biaya oleh pejabat Langsahab (setara dengan jabatan syahbandar), yang hasilnya disetor ke kerajaan.

Masa pemerintahan Sultan Muhammad Salahuddin pertumbuhan perdagangan pada saat itu mendorong dibangunnya dermaga kayu seluas 10 X 10 meter pada tahun 1935. Ketika pasukan Jepang berhasil menduduki Sumbawa, dermaga kayu tersebut diperkuat menggunakan kayu ulin yang didatangkan dari Kalimantan. Posisi strategisnya tetap dipertahankan setelah Jepang menyerah kepada sekutu. Kemudian selain tetap menjadi pintu perdagangan lewat laut, pada masa revolusi Pelabuhan Bima juga digunakan sebagai pangkalan pendaratan pesawat-pesawat ampibi militer sekutu yang singgah dalam perjalanan dari Makassar ke Darwin di Australia. (rumahsolud, 2012) Pelabuhan Bima didirikan tahun 1963 (di bangunnya fasilitas pelabuhan yaitu dermaga beton, menggantikan dermaga sebelumnya yang terbuat dari kayu dibangun pada masa Sultan M. Salahuddin). (RJP Pelabuhan Bima tahun 2002-2006)

Masa peralihan dari keadaan serba darurat ke kondisi yang lebih tertata, menjadikan Bima sebagai pelabuhan yang diusahakan, meskipun belum disertai surat keputusan dari departemen teknis yang menjadi payung usaha kepelabuhanan di Indonesia. Hal itu terjadi pada tanggal 17 April 1962, dengan dilakukannya persetujuan bersama antara Bupati Kepala Daerah TK. II Bima dengan Penguasa Pelabuhan Bima. Persetujuan tersebut disaksikan Direktur PN (Perusahaan Negara) Pelabuhan Daerah VI Surabaya, Komandan Buterpra (Bintara Urusan Teritorial Penguasa Perang, setara Koramil saat ini) dan Kepala Polisi Resort Bima. Pertemuan tersebut menghasilkan kesepakatan antara lain : 1). Untuk membangun pelabuhan yang sementara di kerjakan telah ditetapkan suatu daerah pelabuhan; 2). Daerah pelabuhan yang telah di tetapkan itu, di serahkan kepada perusahaan Negeri Pelabuhan dengan hak guna untuk di usahakan ; 3) Segala bangunan dan pengawasan atas pembangunan di Daerah pelabuhan itu harus dengan seizin dari Perusahaan Negara Pelabuhan; 4). Dalam daerah pelabuhan tersebut akan ditarik bea pelabuhan sebagai mana ternyata dalam peraturan Pelabuhan Umum; 5). Penyerahan/penguasaan atas daerah tersebut sebagai mana di tetapkan dalam peraturan-peraturan

agraria akan di usahakan kemudian tahun 1991 dan tahun 1993 Kepala Badan Pertanahan Nasional mengeluarkan sertifikat hak pengelolaan tanah kepada PT. (PERSERO) Pelabuhan Bima Cabang Bima yang selanjutnya menjadi legalitas dari status pengelolaan tanah Pelabuhan (Rencana Jangka Panjang PT. Persero Pelabuhan Bima 2002-2006).

Sejak diterapkannya keputusan bersama tersebut, maka sejak itu Pelabuhan Bima menjadi Pelabuhan Laut yang diusahakan. Menyusul terjadinya kesepakatan tersebut, di Pelabuhan Bima juga dibangun kantor-kantor instansi pemerintah yang terdiri dari: Kantor Pelabuhan Laut Bima, Kesyahbandaran Bima, Bea & Cukai, KPPP, Cabang PELNI dan Kantor Retribusi Daerah Kabupaten Bima. (Rencana Jangka Panjang PT. Persero Pelabuhan Bima 2002-2006)

Setelah 50 tahun pelabuhan Bima di bawah pengelolaan PT. PELINDO Cabang Pelabuhan Bima maka menarik untuk mengetahui dan mengkaji tentang bagaimana perkembangan dan perubahan yang terjadi pada pelabuhan Bima baik dalam hal pengelolaan pelabuhan Bima dari pelabuhan rakyat ke pengelolaan pelabuhan yang di usahakan di bawah naungan PT. PELINDO Cabang Bima sejak tahun 1962 sampai dengan tahun 2012. Dalam kurun waktu tersebut tentunya telah terjadi banyak perubahan seperti kebijakan-kebijakan dalam hal pengelolaan pelabuhan, aktivitas bongkar muat yang berlaku, areal fisik pelabuhan, serta dampak dari keberadaan pelabuhan Bima bagi perkembangan kota Bima dan lain-lainnya.

Menelusuri dan mengkaji perkembangan pelabuhan perlu adanya landasan teori, sehingga dalam mengkaji persoalan-persoalan yang di teliti dapat terungkap dan terarah dan sistematis. Pelabuhan sebagai sarana transportasi memiliki unsur-unsur yang terkait dengan faktor internal dan eksternal dalam hal pengembangan, pengelolaan termasuk fungsi-fungsi dan dampak yang di timbulkannya.

Sehubungan dengan itu maka dalam penelitian ini di gunakan teori transportasi sebagai kerangka acuan dalam mengkaji aspek-aspek pengembangan pelabuhan termasuk manfaatnya bagi pengembangan kedudukan kota. dengan teori transportasi Charles H. Cooley dalam bukunya "prefatori remark the teori of city" dan Max Weber "the City" menguraikan teori perkembangan dengan istilah "break Transportasi" bahwa kota pada umumnya muncul pada sistem transportasi seperti di tempat pemberhentian alat transportasi tempat untuk memindahkan barang yang di angkut seperti muara sungai dan lainnya. (Weber, 1966).

Pelabuhan Bima sebagai tempat berlabuhnya kapal, tempat kegiatan bongkar muat barang tempat naik turunnya penumpang adalah kawasan yang berpotensi untuk berkembang sebagai mana yang dinyatakan oleh Charles H. Cooley dan Max Weber bahwa daerah pergantian transportasi seperti pelabuhan, stasion kereta api dan semacamnya merupakan daerah yang berpotensi untuk berkembang. Untuk melihat proses perkembangan pelabuhan Bima dan kota Bima sebagai kawasan yang potensial dalam perkembangannya, dapat di hubungkan dengan teori Mahan. Menurut Mahan dalam Hamid (2015) bahwa ada enam unsur yang menentukan dapat tidaknya suatu kerajaan menjadi suatu kekuatan maritim yaitu: (1) kedudukan geografis, (2) bentuk tanah dan pantainya, (3) luas wilayahnya, (4) jumlah penduduknya, (5) karakter penduduk, (6) sifat pemerintahannya. Keenam unsur kekuatan daerah maritim ini menurut Mahan lokasi geografislah yang di anggap paling penting. Apabila ini di hubungkan dengan pelabuhan Bima dan kota Bima dapat di katakan bahwa kekuatan maritim telah menjadi unsur utama dalam kehidupan masyarakat kota Bima yang lebih berorientasi maritim seperti perdagangan di seberang lautan, perikanan, dan terutama keadaan geografis pelabuhan Bima tidak jauh dari pusat kota Bima.

Selain teori-teori tersebut di atas juga di perlukan teori tentang pertumbuhan kota untuk melihat dampak pelabuhan Bima bagi perkembangan kota Bima dalam hal ini teori yang cukup relevan antara lain. Teori Poros (Babcock, 1960) Menitikberatkan pada peranan transportasi dalam mempengaruhi struktur keruangan kota. Asumsinya adalah mobilitas fungsi-fungsi dan penduduk mempunyai intensitas yang sama dan topografi kota seragam. Faktor utama yang mempengaruhi mobilitas adalah

poros transportasi yang menghubungkan Cenrtal Bussines Distrik dengan daerah bagian luarnya. Aksesibilitas memperhatikan biaya waktu dalam sistem transportasi yang ada. Sepanjang poros transportasi akan mengalami perkembangan lebih besar dibanding zona diantaranya. Zona yang tidak terlayani dengan fasilitas transportasi yang cepat.

Berdasarkan teori-teori diatas dapat dikatakan bahwa sarana transportasi yang potensial, letak geografis yang strategis, kondisi sosial budaya, ekonomi dan politik daya dukung pemerintah dan masyarakat setempat, serta dukungan daerah-daerah di sekitarnya, adalah merupakan faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan suatu pelabuhan dan kota, oleh karena itu, di samping mengungkap beberapa teori untuk menganalisis suatu masalah maka perlu pula menggunakan berbagai pendekatan multi dimensional yaitu, sosial, budaya, ekonomi dan politik. Dengan pendekatan ini diperlukan untuk menganalisis tentang struktur sosial masyarakat, aktivitas ekonomi, dan administrasi pemerintah termasuk pemerintah sebagai mediator dalam pembangunan serta berbagai instansi lainnya.

Tujuan penelitian penelitian ini yaitu: 1) Untuk mengetahui bagaimana perkembangan pelabuhan Bima; 2) Untuk mengetahui kebijakan-kebijakan pengelolaan pelabuhan Bima yang berlaku setelah menjadi pelabuhan laut yang di usahakan di bawah pengawasan PT. PELINDO III Cabang Bima; 3) Untuk mengetahui apa dampak dari perkembangan pelabuhan Bima terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat?

2. Metode Penelitian

Penelitian ini merupakan penelitian sejarah menggunakan metode sejarah menurut kuntowijoyo yang terdiri dari empat langkah yaitu meliputi pemilihan topic pengumpulan sumber sejarah (heuristic), kritik terhadap sumber sejarah, analisis dan iterpretasi terhadap fakta-fakta sejarah, dan penulisan sejarah (historiografi). (Kuntowijoyo, 2003)

Secara ringkas langkah-langkah penelitian ini yaitu: 1). Heuristic. Pengumpulan sumber yaitu dengan mengumpulkan sumber-sumber yaitu berkaitan dengan tema penelitan baik berupa buku, foto-foto dan lainnya, sumber primer dalam penelitian ini yaitu koleksi arsip dari PELINDO III Cabang Bima, hasil wawancara (oral history) dengan pegawai dan petugas PELINDO III. 2). Langkah selanjutnya adalah melakukan kritik sumber. Sumber-sumber tertulis yang sudah terkumpul kemudian diklarifikasi, disaring, dipilih untuk mendapatkan sumber yang terpercaya dan juga otentik yang dapat dipergunakan untuk menyusun kembali sejarah (rekonstruksi sejarah) 3). Interpretasi yaitu berupa analisa (menguraikan) dan sintesis (menyatukan) fakta-fakta sejarah telah diperoleh. 4). Tahap terakhir yaitu historiografi proses penulisan dilakukan agar fakta-fakta yang sebelumnya terlepas satu sama lain dapat disatukan sehingga menjadi satu perpaduan yang sistematis dalam bentuk narasi kronologis. Sumber primer dalam penelitian ini antara lain meliputi, arsip, laporan tahunan kantor Administrator Pelabuhan Bima, laporan tahunan Kantor PT.Pelabuhan Indinesia III cabang Bima, Arsip Pos retribusi Pelabuhan Bima, serta arsip dan laporan tahunan kantor-kantor lain yang ada dalam lingkup kerja Pelabuhan Bima yang menyangkut kajian ini, dokumen pemerintah. Sumber dan data dari arsip tersebut di cari sesuai zaman yang terjadi pada masa itu, sumber arsip akan diseleksi berdasarkan tahun pembuatannya yang sesuai dengan kajian ini. Yang kedua data sekunder antara lain di peroleh dari buku-buku yang telah di tulis dan diinterpretasi oleh para ahli, skripsi, tesis, artikel, makalah dan jurnal ilmiah.

3. Hasil Dan Pembahasan

Awal Perkembangan Pelabuhan Bima

Bima merupakan kesultanan yang terletak di wilayah timur pulau Sumbawa. Wilayah ini merupakan salah satu tempat perniagaan yang memiliki dua pelabuhan yang dimaksimalkan untuk jalur pelayaran dan perdagangan, yaitu pelabuhan Bima yang berada di Teluk Bima dan pelabuhan

Sape yang berhadapan dengan selat Sape. Kesultanan Bima merupakan wilayah yang berada pada ujung timur pulau Sumbawa. Bima memiliki teluk yang baik untuk berniaga disamping letak geografisnya yang mendukung yaitu berada dijalur perdagangan laut Jawa yang masuk pada zona pelayaran Barat ke Timur dan sebaliknya, dan dengan adanya pengaruh musim utara -selatan membuat Bima termasuk juga dalam Zona pelayaran utara-selatan. (Poelinggomang, 2003) Letak geografis yang menunjang karena berada pada zona laut Jawa memberikan keuntungan tersendiri, posisinya yang strategis menjadikannya sebagai daerah persinggahan yang baik dan Bima menawarkan juga barang-barang yang laku sebagai komoditi dagang.

Bima terletak di tengah-tengah jalur pelayaran maritim yang melintasi kepulauan Indonesia, sehingga menjadi tempat persinggahan penting dalam jaringan perdagangan dari Malaka ke Maluku. Peninggalan purbakala dan prasasti serta beberapa kutipan dari teks Jawa kuno seperti Nagarakertagama dan Pararaton membuktikan bahwa pelabuhan Bima telah di singgahi sekitar abad Ke-10. Waktu orang Portugis Mulai menjelajahi kepulauan Nusantara. Bima telah menjadi pusat perdagangan yang berarti. (Loir & Salahuddin, 2000)

Tahun 1950-an ketika kapal uap mulai singgah di Bima, pemerintah Bima membangun bangker batu bara di sebuah pulau yang di kenal dengan pulau kambing yang terletak di teluk depan kota. J.J Hollander mencatat adanya pangkalan pemasok bahan bakar pada tahun 1950-1960. Dan informasi mengenai Bima banyak di ketahui dari catatan para pelancong yang pernah berkunjung ke Bima mereka banyak menggambarkan kondisi Bima baik berupa aktivitas pelayaran, perdagangan, pemerintahan dan lain sebagainya. (Loir, 1993)

Masa Belanda Bima di anggap sebagai salah satu pusat dagang terpenting. Dari situ juga Belanda selalu berusaha untuk memonopoli perdagangan dengan mengadakan kontrak dengan Bima. (Morris, 1886). Orang Belanda pertama yang mendarat di Bima bernama Stephen Van Hegen. Setelah kedatangan orang Belanda, keadaan politik dan ekonomi di daerah ini di ubah oleh VOC melalui perjanjian antara makassar dan Bima. Pada tahun 1669, Bima mengadakan ikatan perdamaian dan persahabatan dengan Belanda. Adapun perjanjian tersebut menetapkan hal-hal sebagai berikut; pertama, sultan Bima dan Dompu harus mengakui kedaulatan Belanda. Kedua, belanda berusaha mengkonsolidasikan pengawasannya dengan cara memblokir pelabuhan Bima dan menghindari bantuan dari Makassar.

Sultan Bima mengakui kedudukan Belanda secara formal pada tanggal 19 November 1857 melalui suatu perjanjian (Morris, 1888: 231) dan sesuai dengan perjanjian tersebut maka di Bima di tempatkan seorang pengawas dan beberapa pegawai Belanda telah di siapkan untuk bertugas di Bima. (Ardana, 2005)

Untuk dapat menjamin kedaulatan Belanda, pengawas perdagangan mendirikan NISM (Nederlanssch Indische Stoomvaart Maatschappij) dan kemudian, KPM atau De Koninklijke Paketvaart Maatschappij (Ardana, 2005).

Berlakunya kebijakan ini menjadikan Belanda memonopoli transportasi dan perdagangan di Nusantara pada masa itu. Namun demikian keberadaan orang Cina tidak bisa di anggap remeh, orang Cina memegang peranan penting dalam aktivitas perekonomian mereka tidak hanya berdagang namun juga menjadi tukang kredit. Oleh karena itu pemerintah Belanda menganggap orang Cina sebagai pesaing. (ardana, 2005)

Masa pemerintahan Sultan Ibrahim tahun 1910, Pelabuhan Bima yang pada waktu itu dikenal dengan nama Lawa Due yang berarti Pintu Beringin, merupakan pelabuhan alam yang dikelola langsung oleh kerajaan. Setiap kapal yang sandar di dermaganya, ditarik biaya. oleh seorang pejabat Langsahab (atau setara dengan jabatan syahbandar pelabuhan sekarang), yang hasil dari pungutan itu di disetor ke kerajaan.

Sistem pemungutan uang jasa Di pelabuhan Bima pada masa ini yaitu di tetapkan tarif untuk pajak ekspor di tarik sebesar 3%. Pihak yang berwenang menarik pajak adalah seorang syahbandar atau shahbandar. Selain itu juga terdapat gelar ganti bandar (petugas pajak) dan Matowa (kepala Dewa). Ganti Bandar mempunyai tugas menarik pajak dan memberi surat izin. Apabila timbul masalah dalam perdagangan, dia akan melimpahkan kepada instansi yang lebih tinggi (Matowa) dan jika belum juga terpecahkan, sultan Bima sendiri harus turun tangan. Keadaan ini berlangsung hingga tahun 1905, saat di banggunya kekuasaan kolonial belanda secara formal. Hak pajak bukan hanya dimiliki oleh sultan Bima saja namun juga di labuan bajo (Flores), Mangarai dan Labuan Sape (Parimatha dalam Ardana 2005).

Masa kekuasaan Belanda pajak eksport tidak lagi ditangani oleh sultan melainkan oleh pihak Belanda sebagai kompensasi, Sultan mendapat Hibah dari Belanda kira-kira 6.000 gulden. Akan tetapi, jumlah tersebut masih harus dibagi dua antara sultan dan para bangsawan. Selain itu untuk setiap kerbau dan kuda yang di ekspor, sultan mendapat 2,5 gulden dari perdagangan yang membeli binatang tersebut. Pada tahun 1905 Belanda mengambil alih perdagangan opium. Untuk itu mereka memberikan kompensasi bagi sultan 8.000 gulden pertahun. (Ardana 2005)

Seiring dengan Pertumbuhan perdagangan dan kebutuhan akan peningkatan pelayanan fasilitas pelabuhan yang memadai pada waktu itu, mendorong dibangunnya dermaga kayu seluas 10 X 10 meter oleh Sultan Muhammad Salahudin pada tahun 1935. Hal ini di lakukan untuk memudahkan pelayanan kegiatan bongkar muat di mana sebelumnya seperti yang di ungkapkan oleh Reinwardt, Jasper, dan Zolinger yang pernah berkunjung ke Bima pada masa Sultan Sebelumnya. Yaitu untuk memindahkan barang dari kapal kedaratan cukup sulit dan memakan banyak waktu karena harus menggunakan sampan atau perahu kecil serta terdapat banyak timbunan lumpur yang cukup menyulitkan. Hal ini juga di ungkapkan oleh Reinwardt dan Zolinger yang berkunjung pada masa pemerintahan sultan Ibrahim. dalam laporan kunjungannya ke Bima di pelabuhan Bima dikatakan Tepat di depan kota, di tepi teluk, orang menemukan timbunan lumpur dalam yang khususnya pada gelombang rendah, mempersulit pendekatan itu bahkan dengan rakit kecil. Karenanya mereka terpaksa menyeberangi sendiri lumpur ini, dengan berjalan kaki, Zollinger yang menghadapi kesulitan serupa menyelidiki pembongkaran barang-barangnya, yang memerlukan waktu empat hari. Sehingga dengan adanya pembangunan pelabuhan ini memudahkan penumpang dan bongkar muat barang yang tidak lagi menggunakan sampan atau perahu tetapi langsung dari kapal ke daratan. (Loir, 1993)

Masa Kompeni atau Belanda berkuasa di Indonesia Bima di anggap sebagai salah satu pusat dagang terpenting bagi Belanda (Morris, 1886). hal ini mendorong sehingga pada tanggal 20 september 1937 Pelabuhan Bima di akui keberadaanya oleh pemerintah Belanda dalam Statblaad Van Nederlandcsh No. 35 tahun 1937.(RJPP Cabang Pelabuhan Bima 2002-2006) penetapan surat keputusan atas pelabuhan Bima oleh Belanda tidaklah mengherankan karena pada masa itu Bima merupakan kota pelabuhan yang cukup penting dalam jalur pelayaran yang menghubungkan antara malaka dan maluku serta merupakan pelabuhan laut yang tenang dan terlindung dari ombak besar dan badai sehingga sangat menguntungkan apabila Belanda berhasil menguasai pelabuhan Bima secara penuh dan menerapkan monopoli perdagangan di daerah Bima. Penetapan ini memberikan suatu keuntungan tersendiri bagi Belanda di mana di pelabuhan Bima Belanda mengenakan bea dan pajak atas setiap kapal yang singgah di Bima.

Sebagaimana diketahui bahwa selama penjajahan Belanda, kebijaksanaan maritim di laksanakan untuk kepentingan administratif maupun kepentingan komersial. Dalam usaha untuk mencapai kepentingan itu maka banyak pelabuhan di dimanfaatkan untuk membuka isolasi pulau-pulau di luar Jawa demi kepentingan perdagangan, ekspor serta untuk menyatukan seluruh wilayah kepulauan Indonesia dengan ekonomi dunia. Hal ini dapat di maklumi mengingat pelabuhan Bima selain sebagai jembatan penghubung antara wilayah Barat Nusantara (Malaka, Jawa), wilayah Utara (Kalimantan,

Makassar) dan wilayah Timur (Maluku) selain itu daerah Bima merupakan wilayah yang potensial dan memiliki komoditi dagang yang terutama seperti garam, beras dan hasil ternak yang pada waktu itu merupakan komoditi dagang utama. Sehingga menjadikan pelabuhan Bima sebagai pusat keramaian dan perdagangan dari daerah sekitarnya.

Zollinger menggambarkan Kesibukan pelayaran pada saat itu dengan kapal-kapal dan perahu-perahu yang masuk di pelabuhan Bima dari tahun 1832-1847 dari bulan januari-desember sejumlah 187 kapal dan 726 perahu. Sementara itu jumlah kapal yang keluar dari pelabuhan Bima dari tahun 1938 sampai tahun 1847 sejumlah 1.149 kapal dan perahu. Kapal-kapal yang datang di Bima adalah berasal dari: Jawa, Madura, Sumatera, Bali, Lombok, Borneo, Lingga, Sumbawa, tempat-tempat di Selebes, Singapura, Malaka, Timor, Sumba, Maluku, dan lain-lain. pada periode ini menurut Zollinger banyak perahu yang tidak tercatat sewaktu masuk ke pelabuhan hal ini di sebabkan antara lain karena perahu-perahu itu milik orang-orang pribumi yang bermalam di Bima. (Salahuddin, 2004)

Masa pendudukan Jepang. Ketika pasukan Jepang berhasil menduduki pulau Sumbawa, dermaga kayu yang sebelumnya di bangun oleh Sultan Muhammad Salahuddin. oleh Jepang Pelabuhan Bima diperkuat lagi dengan menggunakan kayu ulin yang didatangkan langsung dari Kalimantan. Posisi strategisnya tetap dipertahankan setelah Jepang menyerah kepada sekutu.

Masa revolusi selain tetap menjadi pintu perdagangan lewat laut, Pelabuhan Bima juga digunakan sebagai pangkalan pendaratan pesawat-pesawat ampibi militer sekutu yang singgah dalam perjalanan dari Makassar ke Darwin di Australia. Tahun 1962 peranan pelabuhan semakin berkembang dan mendapat perhatian dari pemerintahan dan Berdasarkan surat keputusan Bupati Bima Kepala daerah Tingkat II Bima No. EK,1/1SKP/16 tanggal 17 April 1962, Bupati Bima telah memberikan area tanah kepada perusahaan Negara Pelabuhan Daerah IV dengan dinyatakan dalam persetujuan bersama sebagai berikut: 1) Untuk membangun pelabuhan yang sementara di kerjakan telah ditetapkan suatu daerah pelabuhan ;2) Daerah pelabuhan yang telah di tetapkan itu, di serahkan kepada perusahaan Negeri Pelabuhan dengan hak guna untuk di usahakan ; 3) Segala bangunan dan pengawasan atas pembangunan di Daerah pelabuhan itu harus dengan seizin dari Perusahaan Negara Pelabuhan. 4) Dalam daerah pelabuhan tersebut akan ditarik bea pelabuhan sebagai mana ternyata dalam peraturan Pelabuhan Umum. 5) Penyerahan/penguasaan atas daerah tersebut sebagai mana di tetapkan dalam peraturan-peraturan agraria akan di usahakan kemudian.

Berdasarkan surat keputusan tersebut pelabuhan Bima maka di daerah Pelabuhan Bima dibangun fasilitas Pelabuhan yang berupa pembangunan dermaga beton untuk menggantikan dermaga kayu yang di bangun pada masa pemerintahan sultan Muhammad Salahuddin dan Jepang.

Kebijakan-kebijakan pengelolaan pelabuhan Bima di bawah pengawasan PT. PELINDO III Cabang Bima.

Kebijakan Pembangunan Pengelolaan Pelabuhan Bima

Pelabuhan Bima yang terletak di teluk Bima dan berperan sebagai pelabuhan utama di Propinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) adalah merupakan Pelabuhan dengan status di “usahakan” dengan pengertian bahwa dari segi perusahaan dikelola oleh PT. Pelabuhan indonesia III Cabang Bima sedangkan dalam segi Pemerintahan di tangani oleh Kantor Administrator Pelabuhan Bima.

Berdasarkan surat keputusan Bupati kepala daerah Bima No.EK.I/I/SKP/16 pada tanggal 7 April 1962 di mana Bupati telah memberikan arael tanah kepada perusahaan Negara Daerah IV. Untuk di pergunakan sebagai daerah kepelabuhanan. Keputusan Kepala Badan Pertahanan Nasional No. 70/HPL/BPN/91 tanggal 10 Agustus 1991 tentang pemberian hak pengelolaan atas tanah seluas = ± 72.800 M2 selanjutnya telah di buat sertifikat Hak Pengelolaan No.1 tanggal 18 November 1991 untuk Desa Tanjung.

Keputusan Kepala Badan Pertanahan Nasional No. 124/HPL/BPN/93 tanggal 1 september 1993 tentang pemberian Hak Pengelolaan atas tanah seluas = ± 195. 215 selanjutnya telah di buatkan sertifikat Hak Pengelolaan No.1 tanggal 1 Januari 1994 untuk desa Melayu. (RJPP Cabang Bima 2002-2006)

Masa presiden Suharto dikeluarkan instruksi yang di sebut dengan impres (instruksi Presiden) nomor 4 tahun 1985 tentang kepelabuhanan dan (SK) menteri perhubungan nomor KM. 90/PR.302/PHB-85 dan nomor KM. 92//PR.302/PHB-85 tentang kebijakan-kebijakan untuk mempermudah arus barang antara pulau dan ekspor impor dengan maksud menekan biaya yang tinggi dan di karenakan di dalam peraturan pelayaran Indonesia terdapat dua tujuan yaitu: (1) memperlancar arus barang antara daerah pusat produksi dan daerah pusat konsumsi dan (2) untuk menyediakan sarana angkutan secara menyeluruh dan memadai bagi penduduk yang menghubungkan seluruh pelabuhan-pelabuhan di wilayah kepulauan Indonesia. Maka dengan impres tersebut segala pembiayaan yang meliputi sistem pelayaran atau bongkar muat di hapuskan seperti biaya fiskal antara pulau, pungutan kapal, surat identifikasi jenis muatan kapal, surat pabean. (Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor DAL 13/1/8/1981)

Rute-rute pelayaran nasional yang menghubungkan pulau-pulau di Indonesia dan Negara di tetapkan oleh pemerintah untuk mengatur jalur-jalur baik lokal maupun pelayaran perintis. Hal ini bertujuan untuk membuka hubungan dan mengangkat kehidupan ekonomi masyarakat Khususnya yang berada di pulau terpencil di dalam wilayah Indonesia dan tentu saja dengan pertimbangan sosial, ekonomi dan politik. Pada umumnya pelayaran perintis melayani antara kisaran sekali seminggu atau sebulan. (Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor DAL 13/1/8/1981)

Sistem Pemungutan Bea Atau Uang Jasa Yang Berlaku Di Pelabuhan

Berdasarkan SK Direksi Pelabuhan Indonesia III nomor KEP,48/PJ.1.05/P.III-59 tanggal 5 oktober 1999 tentang penyesuaian tarif pas masuk pelabuhan dan Peraturan Direksi PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III nomor PER.06/PU.03/P.III.2010 tentang Tarif pelayanan jasa terminal penumpang di lingkungan PT. Pelabuhan Indonesia III cabang Bima serta Keputusan Menteri perhubungan Nomor: KM. 50 tahun 2003 tentang Jenis dan Struktur dan golongan tarif pelayanan jasa kepelabuhan untuk pelabuhan laut & Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 39 tahun 2004 tentang mekanisme penetapan tarif dan formulasi perhitungan tarif pelayanan jasa kepelabuhanan pada pelabuhan yang di selenggarakan oleh badan usaha pelabuhan. maka sebagai pengelola pelabuhan Bima. Memutuskan tarif untuk setiap pelayanan jasa kepelabuhanan di pelabuhan Bima Ditetapkan sebagai berikut: 1). Pas Pelabuhan. (orang Rp. 1000, Trailer/Truk 5.000, Truk, Mobil Box, Bus dan Sejenisnya Rp. 3.000, Pick Up/Mini Bus/Jeep dan Sejenisnya Rp. 2.000, Sepeda Motor, Cikar, Dokar, Gerobak dan sejenisnya Rp. 1.500). 2). Pas Terminal Penumpang (Penumpang dalam negeri Rp. 7.000 / orang, Penumpang luar negeri Rp. 10.000 / orang, Pengantar / penjemput Rp. 3.000 / orang). 3). Pelayanan barang. a. Jasa Dermaga non Kemasan Tidak menggunakan alat khusus/mekanik (non mekanik. Rp. 1.600 / ton/M3, Menggunakan alat khusus mekanik Rp. 1.500/ton/M2, General cargo Rp. 1.500/ ton/M2, Curah Cair Rp. 1.500/ ton/M2, Curah kering Rp. 1.500/ ton/M2, Hewan Ternak Rp. 2.500/ekor. b. Jasa Penumpukan Gudang Rp. 275/ton/M2, Jasa Penumpukan Lapangan Rp 210/ton/M2 dan Rp.1.500/ekor. 4) Pelayanan Jasa Kapal a. Labuh (pelayanan luar negeri USD 0.099, Pelayanan dalam negeri Rp. 60) b. Tambat (pelayanan luar negeri USD 0,099, pelayanan dalam negeri Rp. 88, pelayaran rakyat Rp. 88). 5). Tagihan minimum jasa kepelabuhanan (pelayanan kapal atau barang) termasuk tarif paket disepakati minimal sebesar Rp. 50.000/nota tagihan

Sistem Organisasi Pengelola Pelabuhan

Pelabuhan Bima yang terletak di ujung timur pulau sumbawa dan berposisi di teluk Bima merupakan pelabuhan dengan status di usahakan dengan pengertian pengelolaan pelabuhan di bawah

pengawasan PT. PELINDO III cabang Bima sedangkan dalam bidang pemerintahan di kelola oleh administrator pelabuhan Bima. Terdapat dua pembagian fungsi di mana masing dari bagian itu memiliki tanggung jawab, tugas pembagian kerja dan struktur organisasi tersendiri. Antara lain : 1). Administrator Pelabuhan Bima. Berdasarkan keputusan menteri perhubungan No. KM. 62 tahun 2002 tentang susunan organisasi dan tata kerja kantor administrator pelabuhan, bahwa kantor Adpel Bima di tetapkan dalam kategori kelas IV dan dipimpin oleh seorang administrator Pelabuhan (Adpel) dengan tugas pokok: “ mengendalikan tugas pelayanan di dalam daerah lingkungan kerja pelabuhan untuk memperlancar angkutan laut”. Secara struktural berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Tersebut di atas, kantor Adpel Bima terdiri atas: Urusan Tata Usaha, Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Seksi Penjagaan dan Penyelamatan (GAMAT), Seksi Kelaiklautan Kapal. 2). PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III cabang Pelabuhan Bima Berdasarkan aspek sistem pengendalian manajemen cabang pelabuhan Bima berada di bawah tanggung jawab kepada Direksi PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III. Struktur organisasi dan tata kerja di Cabang Pelabuhan Bima di tetapkan berdasarkan surat keputusan Direksi PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III nomor Kep. 17.H/RP.1.16/P.III-97 tanggal 14 april 1997 tentang struktur organisasi dan tata kerja PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III cabang Pelabuhan Bima yang merupakan pelabuhan kelas IV yang di pimpin oleh seorang kepala cabang yang membawahi 3 orang kepala dinas dan 1 kepala kawasan. Kawasan Badas di pimpin oleh seorang kepala kawasan di bantu 2 orang kepala unit dinas.

Tujuan dari PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III cabang Pelabuhan Bima adalah turut serta melaksanakan dan menunjang kebijaksanaan dan program pemerintah di bidang ekonomi dan pembangunan pada umumnya, serta pembangunan di bidang usaha jasa kepelabuhanan pada khususnya

Untuk menunjang kelancaran bongkar muat pada pelabuhan maka haruslah terorganisasi dengan baik, dengan terorganisasinya pelabuhan maka segala pelayanan dan kegiatan di suatu pelabuhan dapat berjalan dengan lancar. Untuk kelancaran itu maka perlu adanya kerja sama yang baik antara berbagai pihak dan instansi-instansi yang terkait yang ada di wilayah kerja pelabuhan.

Pelabuhan Bima selain di tangani oleh PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III Cabang Bima yang berperan sebagai fasilitator dan Kantor Administrator pelabuhan Bima yang berperan sebagai regulator yang bertanggung jawab langsung kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut. Demi kelancaran pelayanan di pelabuhan Bima Juga terdapat beberapa instansi lain yang berhubungan dengan kepelabuhanan antara lain: a). Kantor Karantina Hewan dan Tumbuhan, b). Kantor Kesehatan Pelabuhan, c). Kantor Bea dan Cukai, d). Kantor KPPP Laut, e). Kantor POLAIRUD

Dampak dari perkembangan pelabuhan Bima terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat.

Pelabuhan Bima merupakan pelabuhan laut yang berfungsi sebagai pintu gerbang utama masuknya penumpang, barang dan jasa tentunya memberikan dampak positif terhadap perkembangan kota Bima. Dampak dari adanya pelabuhan yang dapat di jadikan indikator yaitu dapat di lihat dari Tingginya arus penumpang yang naik turun dipelabuhan Bima setiap tahunnya menunjukkan bahwa frekwensi perjalanan yang di lakukan oleh masyarakat Bima melalui pelabuhan cukup Tinggi. Kebanyakan masyarakat yang keluar adalah para pencari pekerjaan dan mahasiswa atau pelajar yang ingin melanjutkan studi mereka keluar daerah seperti Makassar, Jawa, dan Kalimantan. Pemuda dan pelajar yang keluar daerah ini saat akan kembali tentunya akan membawa pengaruh dan juga Budaya baru serta kehidupan sosial yang baru dari daerah rantauannya. Serta banyaknya masyarakat dengan latar status pendidikan ini semua merupakan pengaruh dari adanya kemudahan dalam akses transportasi sehingga masyarakat yang ingin melanjutkan pendidikan keluar daerah tidak terhambat.

Selain itu Keberadaan pelabuhan Bima juga membantu mensukseskan salah satu program andalan pemerintah daerah dan kota Bima dalam mempromosikan kegiatan pariwisata di Bima di mana pelabuhan menjadi salah satu pintu gerbang yang mempermudah akses transportasi yang tersedia

untuk mengunjungi daerah Bima yang kaya akan daerah pariwisata baik itu wisata alam maupun wisata budaya.

Dampak pelabuhan dalam bidang ekonomi yang paling menonjol yaitu Sumbangsih pelabuhan Bima Terhadap Perekonomian daerah (Peningkatan Pendapatan Asli Daerah). Dimana Peningkatan Pendapatan asli daerah (PAD) suatu daerah sangat di tentukan oleh sektor pajak artinya sektor perpajakan turut menentukan peningkatan perekonomian daerah. Peningkatan pajak pendapatan daerah bagi Kota Bima juga di peroleh dari pajak barang yang keluar dari Kota Bima melalui pelabuhan.

Pelabuhan merupakan salah satu sarana pendapatan daerah. Kedudukan suatu pelabuhan dapat menentukan banyaknya pajak yang akan masuk ke kas daerah. Salah satunya adalah pemungutan retribusi yang di tangani langsung oleh Dinas Pendapatan Daerah (DIPENDA) Kota Bima. Retribusi adalah salah satu pungutan daerah yang di kenakan sebagai pembayaran yang disebabkan oleh pemakaian atau karena memperoleh jasa dari pekerjaan usaha atau milik daerah bagi yang berkepentingan atau karena diberikan oleh daerah baik langsung maupun tidak langsung. Penarikan uang retribusi yang di lakukan oleh DIPENDA Kota Bima di Pelabuhan Bima adalah berupa pungutan pajak atas pengeluaran hasil bumi, laut, hutan, hewan perindustrian dan hasil alam lainnya yang di angkut keluar dari Kota Bima. Di mana setiap barang hasil bumi, laut, hutan di kenakan pajak untuk setiap (Kg) dan hewan untuk setiap ekornya. dan barang industri di kenakan pajak untuk setiap unitnya.

Selain berpengaruh pada pendapatan asli daerah dampak pelabuhan Bima yang paling nyata dalam kehidupan masyarakat Bima adalah dengan lancarnya kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan Bima serta lancarnya transportasi memberi dampak pada stabilnya harga komoditi pertanian yang menjadi andalan daerah Bima yakni harga bawang dan beras. Sehingga perekonomian masyarakat stabil dan cenderung meningkat dari tahun ketahun.

Dampak keberadaan pelabuhan Bima dalam bidang pendidikan yaitu dapat dilihat Dengan lancarnya transportasi keluar memudahkan para pelajar dan mahasiswa yang ingin menuntut ilmu keluar tidak terhalang oleh jarak dan kurangnya transportasi sehingga tidaklah mengherankan jika kesadaran akan pendidikan menjadi trend di masyarakat Bima di mana sebagian besar masyarakat Bima rata-rata berpendidikan tinggi (S1) dan kebanyakan elit pendidikan dan pemerintah di Bima sebagian besar mereka merupakan pelajar dan mahasiswa yang keluar daerah untuk menuntut ilmu hal ini tidak mungkin terjadi jika akses transportasi tidak mendukung. Dengan lancarnya transportasi dan stabilnya harga komoditi yang berdampak pada pendapatan perkapita masyarakat mendorong kemajuan dalam bidang pendidikan di mana orang tua tidak menemui banyak kendala dalam hal ekonomi untuk menyekolahkan anak mereka.

4. KESIMPULAN

Awal mulanya pelabuhan Bima sama seperti pelabuhan-pelabuhan lainnya di Indonesia terbentuk secara alamiah di pinggir teluk yang terlindung. Pelabuhan ini terus berkembang seiring dengan perkembangan aktifitas pelayaran dan perdagangan di kepulauan Nusantara. Pada masa kerajaan pelabuhan Bima merupakan pelabuhan alam yang di kelola langsung oleh kerajaan semua pungutan yang berlaku di pelabuhan Bima di serahkan kepada kerajaan. Masa kolonial pelabuhan Bima di anggap sebagai pelabuhan penting sehingga Belanda selalu berupaya untuk menguasai Bima dengan mengadakan perjanjian maupun kontrak yang dapat mengikat. di Sultan Bima mengakui kedudukan Belanda secara formal pada tanggal 19 November 1857 dengan di akuinya kedudukan belanda berdampak pula pada pengelolaan pelabuhan Bima dimana pajak ekport tidak lagi di tangani oleh sultan melainkan oleh pihak Belanda sebagai gantinya pihak Belanda memberikan Kompensasi sebesar 6.000 Gulden. Masa Sultan Muhammad Salahuddin Pelabuhan Bima di bangun dan di perluas dengan kayu seluar 10x10 Meter pada tahun 1935 dengan tujuan untuk mempermudah pelayanan kegiatan bongkar muat barang dan jas. Masa Jepang berkuasa di Bima pelabuhan Bima pelabuhan di bangun

dan di perkuat dengan kayu ulin yang di datangkan langsung dari Kalimantan untuk mendukung aktivitas Jepang di kepulauan Nusa Tenggara. Masa revolusi pelabuhan Bima di gunakan sebagai pangkalan pendaratan pesawat-pesawat ampibi militer sekutu yang singgah dari makssar ke Darwin Australia. Lalu Tahun 1962 peranan pelabuhan semakin berkembang dan mendapat perhatian dari pemerintahan dan Berdasarkan surat keputusan Bupati Bima Kepala daerah Tingkat II Bima No. EK,1/1SKP/16 tanggal 17 April 1962, Bupati Bima telah memberikan area tanah kepada perusahaan Negara Pelabuhan Daerah IV Berdasarkan surat keputusan tersebut pelabuhan Bima maka di daerah Pelabuhan Bima dibangun fasilitas Pelabuhan yang berupa pembangunan dermaaga beton untuk menggantikan dermaga kayu yang di bangun pada masa pemerintahan sultan Muhammad Salahuddin dan Jepang.

Kebijakan-kebijakan pengelolaan pelabuhan Bima yang berlaku setelah menjadi pelabuhan laut yang di usahakan di bawah pengawasan PT. PELINDO III Cabang Bima. segala kebijakan pengelolaan pelabuhan Bima di laksanakan sesuai dengan impres (instruksi Presiden) nomor 4 tahun 1985 tentang kepelabuhanan dan (SK) menteri perhubungan nomor KM. 90/PR.302/PHB-85 dan nomor KM. 92//PR.302/PHB-85 tentang kebijakan-kebijakan untuk mempermudah arus barang antara pulau dan ekspor impor dengan maksud menekan biaya yang tinggi dan di karenakan di dalam peraturan pelayaran Indonesia terdapat dua tujuan yaitu: (1) memperlancar arus barang antara daerah pusat produksi dan daerah pusat konsimsi dan (2) untuk menyediakan sarana angkutan secara menyeluruh dan memadai bagi penduduk yang menghubungkan seluruh pelabuhan-pelabuhan di wilayah kepulauan Indonesia. Maka dengan impres tersebut segala pembiayaan yang meliputi sistem pelayaran atau bongkar muat di hapuskan seperti biaya fiskal antara pulau, pungutan kapal, surat identifikasi jenis muatan kapal, surat pabean. Demikian pula segala macam pungutan bea atau jasa di pelabuhan di lakukan di bawah pengawasan PELINDO III cabang Bima.

Dampak dari adanya pelabuhan yang dapat di di jadikan indikator yaitu dapat di lihat dari Tingginya arus penumpang yang naik turun dipelabuhan Bima setiap tahunnya menunjukkan bahwa frekwensi perjalanan yang di lakukan oleh masyarakat Bima melalui pelabuhan cukup Tinggi. Kebanyakan masyarakat yang keluar adalah para pencari pekerjaan dan mahasiswa atau pelajar yang ingin melanjutkan studi mereka keluar daerah sepeti Makassar, Jawa, dan Kalimantan. Pemuda dan pelajar yang keluar daerah ini saat akan kembali tentunya akan membawa pengaruh dan juga Budaya baru serta kehidupan sosial yang baru dari daerah rantauannya. Serta banyaknya masyarakat dengan latar status pendidikan ini semua merupakan pengaruh dari adanya kemudahan dalam akses trasportasi sehingga masyarakat yang ingin melanjutkan pendidikan keluar daerah tidak terhambat. Dampak dalam bidang ekonomi dapat di lihat dari lancarnya pengangkutan barang dari dan luar Bima yang berdampak pada peningkatan perekonomian masyarakat.

Daftar Pustaka

- Ardhana, I Ketut. 2005. Penataan Nusa Tenggara Pada Masa Kolonial 1915-1950. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Loir, Henri Chamber & Salahuddin, Siti Maryam R. 1999. Bo' Sangaji Kai Catatan Kerajaan Bima. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.
- Kuntowijoyo. 2003. Metode Serjarah Edisi Kedua. Yogyakarta: Tirta Wacana Yogyakarta.
- Moris, Van Braam. 1886. Nota Van Toelichting Behoorende Bij Het Contract Gesloten Met Het Landschap Bima Op Den 20STEN Oktober 1886 (Nota Perjanjian Yang Terlampir pada Kontrak Yang di Buat Dengan Daerah Bima pada tanggal 20 Oktober 1886)
- Poelinggomang, Edward L. 2003. pelayaran dan perdagangan maritim masyarakat Sulsel, disampaikan pada seminar sejarah dan Budaya maritim masyarakat Sulsel, di Makassar.
- Rencana Jangka Panjang Pelabuhan Bima. 2002-2006. Bima: PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang

Bima.

Salahuddin, Siti Maryam R. 2004. *Hukum Adat Undang-undang Bandar Bima*. Mataram: Penerbit Lenge

Tim Pengajar WSBM Universitas Hasanuddin. 2011. *Wawasan sosial budaya maritim (WSBM)*. Makassar: UPT MKU Universitas Hasanuddin

Weber, Max. 1966. *The City: Free Press Panduan Penulisan Prosiding STKIP Taman Siswa Bima*. Bima: LPPM Taman Siswa Bima.