**MANUSIA DAN LINGKUNGAN**

**MARITIM DI SULAWESI SELATAN:**

**Studi Kasus Aktifitas Perdagangan Barang dan Jasa**

**Di Pelabuhan Penyeberangan BajoE Kabupaten Bone**

**BAB I**

**PENDAHULUAN**

1. **Latar Belakang**

Seperti diketahui Indonesia merupakan negara kepulauan atau *arhcipelago state*. Kata *archipelago* sering diterjemahkan sebagai “kepulauan” yaitu berupa kumpulan pulau yang dipisahkan oleh permukaan air laut. Sesungguhnya ada perbedaan pengertian yang fundamental antara kepulauan dan *archipelago*. Kepulauan diartikan sebagai kumpulan pulau sedangkan istilah *archipelago* berasal dari bahasa Latin “*archipelagus*” yang berasal dari kata *archi* yang berarti utama dan *pelagus* yang berarti laut, sehingga memiliki arti “laut utama”. Istlah ini mengacu pada Laut Tengah pada masa Romawi. Oleh sebab itu, makna asli dari *archipelago* sebenarnya bukan merupakan “kumpulan pulau”, tetapi laut dimana terdapat sekumpulan pulau.[[1]](#footnote-2) Konsep *archipelagic state* (menurut lapisan) yang dikembangkan di Indonesia yang mengacu kepada makna negara kepulauan “harus diganti dengan konsep negara bahari” yaitu negara laut yang memiliki banyak pulau.[[2]](#footnote-3)

Sebagai negara bahari, Indonesia tidak hanya memiliki satu “laut utama” atau *heartsea*. Setidaknya terdapat tiga laut utama yang membentuk Indonesia sebagai *sea system* yakni: Laut Jawa, Laut Flores dan Laut Banda.[[3]](#footnote-4) Secara faktual wilayah Indonesia separuhnya adalah laut, yakni 3,1 juta km2 dengan panjang garis pantai 81.000 km3, yang terdiri dari 17.508 pulau besar dan kecil. Fakta ini sekaligus mengukuhkan Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia.[[4]](#footnote-5) Fakta geografis yang menggolongkan wilayah Indonesia sebagai negara bahari tersebut dapat menggambarkan seperti apa aktifitas penduduk yang mendiaminya. Tentunya kehidupan penduduk di Indoensia akan lebih banyak berkaitan dengan laut seperti pelayaran, perikanan dan sebagainya. Istilah bahari dikenal pula dengan istilah maritim yang berasal dari bahasa Inggris yaitu *maritime*, yang berarti navigasi, maritim atau bahari. Dari kata ini kemudian lahir istilah *maritime power* yaitu negara maritim atau negara samudera. Pemahaman maritim merupakan segala aktivitas pelayaran dan perniagaan/perdagangan yang berhubungan dengan kelautan atau disebut pelayaran niaga, sehingga dapat disimpulkan bahwa maritim berkenaan dengan laut; berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan di laut.[[5]](#footnote-6)

Pengertian kemaritiman yang selama ini diketahui oleh masyarakat umum adalah menunjukkan kegiatan di laut yang berhubungan dengan pelayaran dan perdagangan, sehingga kegiatan di laut yang menyangkut eksplorasi, eksploitasi atau penangkapan ikan bukan merupakan kemaritiman. Dalam arti lain istilah kemaritiman berarti sempit ruang lingkupnya, karena berkenaan dengan pelayaran dan perdagangan laut. Sedangkan pengertian lain dari kemaritiman yang berdasarkan pada termonologi adalah mencakup ruang/wilayah permukaan laut, *pelagik* dan *mesopelagik* yang merupakan daerah subur di mana pada daerah ini terdapat kegiatan seperti pariwisata, lalulintas, pelayaran dan jasa-jasa kelautan.

Sejarah telah membuktikan adanya nuansa kebaharian atau kemaritiman di Indonesia. Mulai dari aktifitas penguasaan ruang samudera oleh kerajaan Sriwijaya dan kerajaan Majaphit di Nusantara sampai pada terintegrasinya negara Indonesia dengan sistem ekonomi global dimasa lalu berkaitan dengan dunia kemaritiman. Harga komoditi khususnya rempah-rempah, yang begitu tinggi di pasaran dunia telah merangsang para saudagar mancanegara, baik yang diorganisir oleh negara (portugis dan Spanyol) maupun kongsi-kongsi dagang seperti *Verenigde Oost Indische Compagnie* (VOC), mengembara melintasi ruang samudera untuk memperoleh komoditi itu langsung dari produsennya, dengan harga beli yang murah dan harga jual dan surplus yang berlipat ganda. Harapan untuk memperoleh surplus dan kontrol terhadap lalu lintas pelayaran dan perdagangan maritim telah menimbulkan dinamika sosial dan politik antara berbagai kekuatan politik lokal dan asing di masa lalu. Khususnya di kawasan timur Nusantara terdapat tiga kerajaan yaitu: Gowa, Buton, dan Ternate yang terlibat langsung dalam dinamika itu. Ketiga kerajaan itu memfokuskan pembangunannya pada sektor kemaritiman.[[6]](#footnote-7) Masing-masing kerajaan berupaya untuk menguasai dan mengontrol rute pelayaran, sehingga sering kali melibatkan perselisihan yang berujung dengan perang, dominasi dan persekutuan-persekutuan dalam rangka mempertahankan eksistensi dan monopoli pelayaran dan perniagaan.

Kebijakan politik kolonial Abad XVII-XIX difokuskan pada perdagangan maritim, khususnya dari dan ke Kepulauan Maluku. Hal itu juga merupakan agenda utama ketika dioperasikannya *Koninklijke Pakervaart Maatschappij* (KPM) pada 1891 yang separuh usahanya difokuskan pada integrasi ekonomi dan politik kepulauan ini dibawah payung politik pemerintah Hindia Belanda. Usaha yang pernah dibangun KPM, setelah dinasionalisasi 1957, dicoba dilanjutkan oleh pemerintah Indonesia dengan mengoperasikan perusahaan Pelayaran Laut Nasional Indonesia (PELNI), sekalipun luas dan jangkauannya tidak dapat mengikuti sepenuhnya ruang pelayaran yang pernah dirintis oleh KPM.[[7]](#footnote-8) Pada tahun 1996 diadakan konverensi pembangunan nasional di Makassar, Sulawesi Selatan. Dalam konverensi itu dihasilkan konsep benua maritim Indonesia, yang pada dasarnya merupakan penguatan kembali atas konsep wawasan Nusantara yang dianut oleh bangsa Indonesia.[[8]](#footnote-9)

Aktivitas kemaritiman di wilayah timur Indonesia sampai sekarang masih berlangsung. Terutama bekas wilayah ketiga kerajaan yang telah disebutkan (Gowa, Buton, dan Ternate). Lebih khusus di Makassar sebagai pelabuhan utama di Sulawesi Selatan, aktivitas kemaritiman masih terus berkembang. Menurut Edward L. Poelinggomang, Makassar pernah ditetapkan sebagai pelabuhan bebas oleh pemerintah kolonial pada dasawarsa terakhir paru pertama abad ke-19. Penetapan ini bahkan mendorong mereka (pemerintah kolonial) meningkatkan kegiatan perdagangan maritim mereka ke Makassar yang pada gilirannya menempatkan bandar niaga itu menjadi bandar niaga penanding Singapura.[[9]](#footnote-10) Suku Bugis-Makassar memiliki sejarah kemaritiman yang panjang sampai diwilayah-wilayah Melayu seperti di Malaysia. Salah satu karakter para pelaut Bugis adalah pantang menyerah: *takunjunga’ bangung turu’, nakugunciri’ gulingku, kualleangna talaanga natolia* (saya tidak begitu saja mengikuti arah angin, dan tidak begitu saja memutar kemudi, saya lebih suka tenggelam daripada kembali. Banyak para sarjana baik sarjana lokal maupun dari laur negeri yang telah membahas bagaimana aktivitas perdagangan maritim dan kepiawaian suku Bugis dalam mengarungi ruang samudera. Gene Ammarell misalnya terpikat dengan sistem navigasi Bugis, sehingga ia menghabiskan waktu selama lebih dari 20 tahun untuk mempelajari pelayaran orang Bugis-Makassar dan telah menerbitkan buku yang bejudul Navigasi Bugis. Buku tersebut merupakan penelitian Gene Ammarell di sebuah pulau karang kecil yang terletak di Laut Flores, yang jaraknya sekitar 112 mil ke arah barat-daya dari Makassar, yang dapat ditempuh dalam 18 jam pelayaran dari Makassar. Pulau kecil ini (panjang 1,9 km) yang sangat terpencil di tengah laut dihuni oleh masyarakat suku Bugis.

Di tempat lain masih dapat dijumpai berbagai aktivitas perdagangan maritim suku Bugis seperti aktifitas perdagangan yang berlangsung di pelabuhan penyebrangan kapal Ferry di kelurahan BajoE, Kabupaten Bone. Pelabuhan penyebrangan ini menghubungkan antara Sulawesi Selatan dengan Sulawesi Tenggara dan sebaliknya empat kali sehari yakni pada pukul 14.00, 17.00, 20.00 dan 23.00. Terdapat banyak aktifitas perdagangan barang dan jasa yang dilakukan oleh pedagang keliling, para calo, penjual jasa tikar dsb. di atas kapal ferry yang akan berlayar. Penulis telah beberapa kali melewati rute ini dan setidaknya pernah mengalami dan menyaksikan secara langsung aktifitas perdagangan barang dan jasa yang dilakoni oleh para pedagang keliling mulai dari anak-anak usia sekolah (laki-laki, perempuan), hingga orang tua, mereka semua melakukan aktifitas perdagangan di atas ruang kapal ferry. Segala macam barang dagangan ditawarkan mulai dari makanan, *snack,* koran, bahkan jasa pijat sampai jasa tikar ditawarkan kepada penumpang. Bagi yang belum terbiasa dengan cara para pedagang keliling tersebut menawarkan barangnya, mungkin penumpang akan merasa riskan. Hal inlah yang akan menjadi fokus dari makalah ini yakni aktivitas perdagangan barang dan jasa yang terjadi di dalam kapal ferry saat kapal berada di pelabuhan BajoE maupun saat kapal telah berlayar menuju Kolaka. Dengan demikian penulis memformulasikan judul makalah ini: **“*Manusia dan Lingkungan Maritim Di Sulawesi Selatan; Studi Kasus Aktifitas Perdagangan Barang dan Jasa di Pelabuhan Penyebrangan BajoE Kabupaten Bone*”.**

1. **Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam makalah ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah gambaran umum masyarakat dan lingkungan maritim di Kelurahan BajoE?
2. Bagimanakah aktivitas perdagangan barang dan jasa di pelabuhan penyebrangan BajoE?
3. Bagaimanakah interaksi para aktor sosial yang berperan dalam perdagangan barang dan jasa di pelabuhan penyebrangan BajoE?

1. **Tujuan Penulisan**

Adapun yang menjadi tujuan penulisan makalah ini adalah untuk menjelaskan hal-hal sebagai beriku:

1. Gambaran umum masyarakat dan lingkungan maritim di Kelurahan BajoE.
2. Aktivitas perdagangan barang dan jasa di pelabuhan penyebrangan BajoE.
3. Interaksi sosial para aktor yang berperan dalam perdagangan barang dan jasa di pelabuhan penyebrangan BajoE
4. **Manfaat Penulisan**

Penulisan makalah ini diharapakan dapat menjadi sumber informasi bagi pihak-pihak yang berkepentingan seperti para calon penumpang yang untuk pertama kali kana bepergian melewati jalur pelabuhan penyebrangan BajoE, wisatawan, akademisi yang mungkin tertarik untuk mengakaji lebih mendalam mengenai aktifitas perdagangan barang dan jasa pedagang keliling di pelabuhan penyebrangan BajoE Kabupaten Bone.

**BAB II**

**PEMBAHASAN**

1. **Masyarakat dan Lingkungan Maritim di Kelurahan BajoE**

Luas seluruh wilayah kelurahan BajoE meliputi areal seluas 5,58 km2. Wilayah yang ditempati oleh para penduduk terutama suku bajo membentang sepanjang pantai teluk Bone. Secara administratif, kelurahan BajoE terletak dalam wilayah kecamatan Tanete Riattang Timur, Kabupaten Dati II Bone, Propinsi Sulawesi Selatan. Kelurahan ini terdiri empat buah dusun yakni dusun Appasareng, dusun Pao, dusun Bajo dan dusun Rompe. Batas wilayah BajoE diliputi oleh tiga desa dan satu laut yakni: sebelah utara berbatasan dengan Desa Lonrae, sebalah timur berbatasan dengan Teluk Bone, sebelah selatan berbatasab dengan Desa Kading, dan sebelah barat berbatasan dengan Desa Cellu.[[10]](#footnote-11)

Kelurahan BajoE merupakan pelabuhan ferry yang menghubungkan provinsi Sulawesi Selatan dengan Provinsi Sulawesi Tenggara dan sebaliknya. Jalur lalu lintas laut dari BajoE (Sulawesi Selatan) ke Kolaka (Sulawesi Tenggara) ditempuh dengan menggunakan kapal ferry, rute empat kali dalam sehari yakni: pemberangkatan pertama pukul 14.00, pemberangkatan ke dua pukul 17.00, ketiga pukul 20.00 dan pemberangkatn terakhir pada pukul 23.00. Jika calon penumpang memulai perjalanan dari kota Makassar, maka jadwal keberangkatn tersebut harus diperhatikan, sebab dari kota Makassar ke BajoE dibutuhkan waktu sekitar 6 jam perjalanan. Jika ingin naik kapal ferry pukul 14.00, maka jam 8 pagi calon penumpang harus mulai perjalanan Makassar-BajoE, jika ingin naik kapal ferry pukul 17.00, maka calon penumpang harus mulai perjalanan sekitar pukul 11.00 atau paling lambat pukul 12.00. Demikian seterusnya calon penumpang harus teliti agar tidak ketinggalan kapal. Di atas kapal ferry sebelum kapal berangkat bertebaran para pedagang keliling (laki-laki-perempuan, anak-anak, orang tua) dengan suara keras yang masing-masing berteriak menawarkan barang dagangannya.

Terdapat dua suku yang mendiami kelurahab BajoE yakni suku Bugis dan suku Bajo. Secara umum mata pencaharian mereka adalah sebagai Nelayan. Terbentuknya permukiman komunitas suku Bugis dan suku Bajo di BajoE dilatarbelakangi oleh sebagian besar masyarakatnya yang mempunyai sumber mata pencaharian sebagai nelayan. Mereka membentuk permukiman kampung nelayan untuk memudahkan aksesibilitas terhadap kegiatan sehari-hari, sebagai nelayan, mulai dari penangkapan ikan ataupun hasil-hasil laut lainnya sampai pada pemasaran. Semuanya dilakukan di kampung ini.[[11]](#footnote-12)

Sebagai nelayan mereka mengenal tiga lokasi penangkapan ikan, yakni diperairan dalam, digugusan karang dan dipantai. Bagi nelayan yang beroperasi diperairan dalam pada umumnya menggunakan peralatan tangkap ikan berupa panah, tombak dan pancing. Dan yang beroperasi digugusan karang juga menggunakan peralatan yang sama disamping satu alat tangkap lainnya yang disebut *bunre*. Bagi masyarakat BajoE, gugusan karang merupakan lahan potensial dan berada pada kedalaman 5 sampai 20 meter dengan jarak 3 sampai 5 mil dari pantai.[[12]](#footnote-13)

Komunitas suku Bugis di BajoE sebagai penduduk asli sudah banyak berinteraksi dengan beberapa suku pendatang. Antara lain suku Makassar, Mandar, suku Bajo dan beberapa suku lainnya. Dibanding dengan suku-suku lainnya, suku Bajolah yang mempunyai komunitas paling banyak berinteraksi dengan suku Bugis. Salah satu alasannya, karena mereka mempunyai kesamaan mata pencaharian sebagai nelayan. Interaksi kedua suku ini sudah berlangsung cukup lama sehingga memungkinkan terjadinya perubahan-perubahan baik dari segi sosial, ekonomi maupun budaya.[[13]](#footnote-14)

Menurut Soesangobeng (1977) hunian suku Bajo pada awalnya di atas *bidok* (perahu) sampai tahun 1930-an. Kemudian pada awal tahun 1935 mereka mulai membangun *kampoh* (tempat tinggal tetap). Dari *kampoh* ini kemudian mereka membangun *babaroh* di pantai pasang surut. *Babaroh* ini merupakan tempat tinggal sementara suku Bajo untuk istirahat dan mengolah hasil laut. Semua material konstruksinya berasal dari lingkungan sekitarnya seperti kayu bakau sebagai tiang penyangga, rumbia untuk penutup atap dan bambu sebagai lantai atau dinding. Setelah merasa cocok tinggal di BajoE, akhirnya mereka mengembangkan hunian mereka dari babaroh menjadi *papondok*. Dimensi *papondok* sudah lebih besar dari *babaroh* namun material konstruksinya masih sama yakni bahan bangunan berasal dari lingkungan sekitar tempat tinggal mereka. Pada tahun 1956 bentuk papondok ini dikembangkan lagi menjadi *rumak* seperti bentuk hunian mereka saat ini.

Seperti juga masyarakat yang lain, masyarakat maritim menghadapi banyak masalah seperti politik, sosial dan ekonomi yang kompleks. Ragam masalah tersebut antara lain: 1) kemiskinan, kesenjangan sosial dan tekanan-tekanan ekonomi yang datang setiap saat, 2) keterbatasan akses modal, teknologi dan pasar sehingga mempengaruhi dinamika usaha, 3) kelemahan fungsi kelembagaan sosial ekonomi yang ada, 4) kualitas sumber daya manusia (SDM) yang rendah sebagai akibat keterbatasan akses pendidikan, kesehatan dan pelayanan publik, 5) degradasi sumberdaya lingkungan, baik di kawasan pesisir, laut maupun di pulau-pulau kecil, 6) belum kuatnya kebijakan yang berorientasi pada kemaritiman sebagai pilar utama pembangunan nasional.[[14]](#footnote-15) Berbagai persoalan ini terutama yang berkaitan dengan kemiskinan senantiasa dihadapi. Tekanan-tekanan kebutuhan yang muncul setiap saat memaksa para penduduk untuk melakukan langkah-langkah strategis dalam rangka mencari nafkah untuk keperluan hidup sehari-hari. Dengan dibukanya jalur pelabuhan penyebrangan BajoE-Kolaka, telah memberi kesempatan kepada para pedagang keliling untuk memasarkan barang dagangannya pada para penumpang kapal ferry. Tidak diketahui secara pasti apakah barang dagangan para pedagang sendiri itu dibeli atas dasar modal sendiri ataukah ada pengusaha lain yang memberi mereka modal berupa barang dagangan dan kemudian membagi dua hasilnya. Rute pelayaran kapal ferry yang berlangsung selama empat kali dalam sehari menggambarkan padatnya jadwal aktifitas perdagangan. Selain itu terbuka juga kesempatan bagi para pengusaha angkutan mobil yang sering melibatkan para calo baik calo penumpang maupun calo tiket yang memliki hubungan kerja sama dengan para petugas di pelabuhan.

1. **Perdagangan Barang dan Jasa di Pelabuhan BajoE**

Perdagangan barang dan jasa yang berlangsung di pelabuhan penyebrangan BajoE dapat digolongkan sebagai aktifitas kemaritiman. Sebab aktifitas tersebut melibatkan jalur laut dan berkaitan dengan laut serta dilakukan oleh masyarakat yang tinggal dipesisir teluk Bone. Perdagangan ini dilakukan oleh para pedagang keliling yang menjinjing barang dagangan mereka, berkeliling ruang-ruang di atas kapal ferry yang akan diberangkatkan sambil menawarkan barang dagangan mereka kepada para penumpang kapal. Mereka juga meneriakan barang yang mereka jual dengan suara keras sehingga suasanya menjadi bising. Kebanyakan dari para pedagang keliling tersebut adalah anak-anak (laki-laki-perempuan) usia sekolah (SD, SMP dan SMA). Selebihnya itu adalah pria dewasa dan ibu-ibu, ada juga bencong yang berprofesi sebagai pedagang keliling dipelabuhan BajoE. Barang-barang yang mereka jual adalah barang yang menjadi kebutuhan para penumpang seperti nasi yang sudah dicampur dan siap saji, air minum, berbagai makanan ringan seperti roti Maros, kripik, kacang, ada juga yang jual pulsa, antimo (obat mabuk), koran bekas sebagai pengalas jika penumpang tidak mendapatkan tempat tidur, ada juga tisu dan sebagainya. Terkadang mereka memaksakan barang dagangan mereka untuk dibeli, sehingga sering membuat repot para penumpang. Apalagi dari kalangan anak-anak terkadang mereka memaksa penumpang untuk membeli barang dagangan mereka sekalipun penumpang tersebut sudah membelinya pada pedagang lainnya. Sulit untuk menghindar jika seorang penumpang sudah berada dalam keadaan demikian, mungkin pilihan satu-satunya yang tersedia adalah segera mengeluarkan uang dan membeli barang mereka atau hanya sekedar memberi uang saja kepada mereka tanpa membeli barang yang ditawarkan. Tapi jika tindakan seperti itu terlihat oleh yang lainnya dan memang akan terlihat sebab mereka saling memberi tahu, maka mereka akan datang meminta atau memaksakan barang dagangannya.

Ada juga anak-anak yang membawa *handbody* untuk keperluan memijat bagi penumpang kapal yang membutuhkan jasa pijat karena kecapean. Mereka pada dasarnya tidak menetapkan tarif untuk sekali pijatan, namun mereka akan sangat senang jika dikasih uang Rp. 10.000,- untuk sekali pijat. Yang harus diperhatikan adalah jika seorang penumpang telah meminta jasa pijatan kepada salah seorang anak, akan datang anak-anak yang lain yang memaksakan jasa pijatannya sekalipun penumpang tersebut telah dipijat. Penumpang itu mungkin akan dipegangi dengan cara diremas (seolah akan dipijat) dibagian lengan di sekitar kaki bahkan di bagian kepala oleh seorang anak yang memaksakan jasa pijatannya. Keadaan seperti itulah yang sering dialami oleh para penumpang, apalagi penumpang tersebut berjalan sendirian dan kelihatan baru.

Pengamen juga sering ada dari kalangan anak-anak, mereka biasanya berkelompok dan tidak menggunakan gitar atau alat musik lainnya selain gerincingan yang dibuat sendiri secara manual dari kaleng-kaleng bekas. Seperti pengamen pada umumnya, mereka akan bernyanyi dan kemudian meminta upah. Sementara untuk para pedagang dari kalangan dewasa (laki-laki dan perempuan) terkesan teratur dan tidak memaksakan barang dagangannya. Bencong juga sering memaksakan barang dagangannya kepada penumpang. Terutama penumpang laki-laki yang masih muda dan duduk sendirian, terkadang mereka minta kenalan dan nomor HP. Penulis juga pernah melihat aktifitas pedagang obat yang pandai berbicara di depan orang banyak. Pedagang obat akan berdiri didepan dengan mengucapkan salam untuk menarik perhatian para penumpang. Pada awalnya pembicaraannya terkesan sebagai pengumuman mengenai keberangkatan kapal, karena itu semua penumpang akan memasang telinga mendengarkan baik-baik ucapan sang penjual obat. Setelah suasana menjadi hening karena mendengarkan pengumuman tersebut, maka sang penjual obat akan mulai menawarkan produk yang dijualnya beserta seluruh khasiatnya. Penjual obat itu berkelompok, satu orang sebagai pembicara dan yang lainnya membagikan brosur yang menerangkan produk yang mereka jual. Kemudian orang-orang akan mengacungkan tangan pertanda akan membeli produk yang sedang ditawarkan. Obat yang penulis lihat waktu itu adalah salep kulit yang katanya merupakan produk dari China dan berkhasiat menyembuhkan segal macam penyakit kulit.

Perdagangan lain yang ada di atas kapal ferry adalah perdagangan jasa tikar tradisional yang dianyam. Perdagangan jasa ini berlangsung saat kapal ferry telah berangkat meninggalkan pelabuhan (terutama kapal ferry yang berangkat malam, pukul 23.00). Biasanya kelas ekonomi tidak memperoleh tempat tidur sehingga jasa tikar ini menjadi laris. Para penjual jasa tikar ini bukanlah awak kapal atau ABK kapal. Mereka adalah para remaja usia sekolah (kira-kira anak SMA) yang naik dari pelabuhan dan bekerjasama dengan para awak kapal untuk menjual jasa tikar. Harga jasa tikar ini berkisar antara Rp. 15.000 – 20.000/satu tikar. Harga ini bisa saja melonjak naik jika peminat jasa kasur tersebut kelihatan seperti orang baru yang naik kapal ferry BajoE-Kolaka atau sebaliknya. Para awak kapal sendiri selain menjual makanan dan minuman di atas kapal, mereka juga menjual jasa kasur yang harganya lebih tinggi dari jasa tikar, Rp. 60.000/kasur. Para penjual jasa tikar yang ikut berlayar tersebut akan kembali setelah kapal yang mereka tumpangi kembali lagi ke BajoE. Begitu seterusnya.

Aktivitas perdagangan jasa lain yang belum disinggung adalah perdagangan jasa kendaraan roda empat, roda dua dan jasa tiket yang dilakukan oleh para calo. Para sopir mobil memiliki jaringan yang rumit dengan berbagai calo yang mencarikan mereka penumpang maupun dengan para calo tiket. Jika seorang penumpang yang akan menyeberang ke Kolaka datang dengan menggunakan jasa mobil angkut ke pelabuhan BajoE, biasanya sopir mobil yang memiliki jaringan dengan para calo tiket akan memberitahukan jumlah penumpangnya yang membutuhkan jasa tiket. Calo tersebut akan menunggu dipelabuhan, dan kemudian mengurus sejumlah tiket yang dibutuhkan. Nama-nama penumpang yang akan mengambil tiket dicatat oleh calo (bukan lagi oleh petugas di pelabuhan), kemudian penumpang membayar harga tiket kepada calo tersebut dengan harga yang sedikit tinggi ketimbang mengambil sendiri di loket pembelian tiket. Tapi penumpang tidak akan dibiarkan membeli sendiri di loket pemebelian tiket sebab sopir mobil yang ditumpangi telah bekerja sama dengan para calo yang menunggu di pelabuhan. Namun, ada juga sopir mobil bertanggungjawan dan melindungi penumpangnya dari para calo. Sopir yang demikian akan mengantar sendiri penumpangnya di loket pembelian tiket tanpa menambah sejumlah uang. Kemudian, saat giliran kapal tiba di pelabuhan BajoE, para calo akan mencarikan penumpang untuk sopir mobil dan kemudian mengambil upah beberapa porsen dari sewa para penumpang.

Para calo sebenarnya memainkan peran yang sangat strategis, mereka tidak hanya membangun hubungan saling menguntungkan dengan para sopir mobil, mereka juga membangun hubungan dengan para petugas di pelabuhan. Para calo mustahil dapat mengurus tiket andaikata mereka tidak mempunyai hubungan kerjasama dengan para petugas di pelabuhan termasuk dari pihak keamanan (polisi). Namun apakah petugas pelabuhan dan keamanan mendapat keuntungan dari aktivitas para calo tidak diketahui dengan pasti. Jaringan ini cukup rumit, menyebar, non-formal dan saling menguntungkan. Yang jelas bahwa semua aktifitas ini dilakoni untuk tujuan ekonomi yakni untuk menambah upah dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup. Fenomena seperti ini disebabkan oleh faktor kemiskinan dan kurangnya lapangan pekerjaan. Tekanan-tekanan kebutuhan yang datang setiap saat mendorong munculnya peran-peran strategis kelompok miskin untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

1. **Hubungan antar Aktor Sosial Pelaku Perdagangan Barang dan Jasa di Pelabuhan Penyebrangan BajoE**

Dari penjelasan di atas, dapat dilihat kemunculan bebearapa aktor sosial (individu maupun kelompok) yang berperan dalam perdagangan barang dan jasa di pelabuhan penyebrangan BajoE. Aktor-aktor tersebut adalah: para calo, pedagang keliling, pedagang jasa tikar di atas kapal, awak kapal, petugas pelabuhan dan keamanan, serta penumpang kapal dan sopir mobil. Hubungan antar aktor sosial ini memiliki pola yang rumit dan menyebar, kecuali hubungan yang melibatkan penumpang sangat mudah terbaca, sebab berada dalam pola umum yakni hubungan atau interaksi jual-beli. Antara penumpang dan sopir mobil, antara penumpang dan calo, antara penumpang dan pedagang keliling, antara penumpang dengan penjual jasa tikar, antara penumpang dan petugas pelabuhan semuanya menggambarkan hubungan yang searah yakni penumpang adalah pembeli atau penyewa sedangkan yang lainnya adalah penjul dan yang menyewakan.

Lain halnya dengan hubungan antara sopir dan calo, calo dan petugas pelabuhan, penjual jasa tikar dengan awak kapal, semuanya menunjukan pola yang sangat khas, rumit, informal dan berlaku hubungan saling menguntungkan untuk memenuhi kebutuhan ekonomi. Hubungan sosial ini dibangun dengan aturan-aturan yang mereka kembangkan sedemikian rupa sehingga hubungan ini tetap terjalin dan berlangsung dengan baik. Hubungan-hubungan ini terjalin untuk memperoleh penghasilan tambahan dalam rangka memenuhi kebutuhan ekonomi. Dalam hal ini beberapa golongan miskin didaerah pesisir melakukan langkah-langkah strategis untuk mendapatkan penghasilan tambahan. Pandangan semacam ini adalah cara pandang yang memandang kemiskinan sebagai proses. Pandangan ini memposisikan orang miskin sebagai subjek yang berpikir dan bertindak, mengembangkan strategi-strategi dan kiat-kiat agar bertahan hidup.[[15]](#footnote-16) Orang miskin sebagaimana halnya orang yang tidak miskin mengembangkan hubungan-hubungan sosial khusus di antara sesama orang miskin maupun orang-orang yang tidak miskin berdasarkan kompleks kepentingan satu sama lain, yakni mempertahankan hidup (dalam hal ini berarti memenuhi kebutuhan ekonomi yang mendasar).[[16]](#footnote-17) Pendekatan proses dalam mengkaji kemiskinan tergolong masih baru di Indonesia. Selama ini hanya dikenal dua paham yakni kemiskinan dipandang sebagai gejala absolut dan kemiskinan dipandang sebagai gejala relatif. Cara pandang relatif ini terdiri atas dua pandangan yakni cara pandang (model) kebudayaan dan cara pandang (model) struktural.

Menurut Fedyani, hubungan yang terjadi dalam proses integrasi golongan miskin perkotaan sebagai konsekuensi dari pendekatan yang memandang kemiskinan sebagai proses antara lain: hubungan horisontal kerabat dan bukan kerabat yang dan hubungan vertikal kerabat dan bukan kerabat. Pola hubungan semacam ini menurut penulis dapat pula menjelaskan hubungan sosial yang terjadi antara para pelaku perdagangan maritim di pelabuhan BajoE. *Pertama*, hubungan horisontal antara kerabat dan bukan kerabat. Hubungan ini menggabarkan kesamaan status sosial-ekonomi antar aktor-aktor yang saling berhubungan. Kompleks hubungan sosial ini dikembangkan oleh dua atau lebih aktor sosial yang memiliki atribut-atribut yang kurang lebih sama, yakni status pekerjaan (orang-orang yang terlibat mengakui status pekerjaan mereka yang rendah), latar belakang etnik (termasuk dalam hal ini kekerabatan, pertemanan, dan ketetanggaan), dan tingkat pendidikan yang rendah (SD hingga SLTP). Sebagai contoh dalam kasus yang sedang dikaji adalah hubungan antar sesama pedagang keliling, biasanya mereka saling melengkapi manakala barang dagangan mereka habis, saat mereka mendapatkan pembeli, pedagang lain dapat memberikan barang dagangannya untuk dijual kepada pembeli entah mereka adalah kerabat atau bukan kerabat. Contoh lain lagi dalam kasus yang sedang dibahas adalah hubungan antara sesama calo dan sopir, mereka memainkan peran-peran yang saling menguntungkan dimana para calo mencarikan calon penumpang kepada sopir mobil dan mereka mendapatkan uang dari sewa penumpang yang mereka dapat. Semkin banyak penumpang yang diperoleh, akan semakin banyak pula mereka memperoleh upah, demikian juga dengan sopir, akan semakin banyak penghasilannya. *Kedua*, hubungan vertikal kerabat dan bukan kerabat. Hubungan ini dicirikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam hubungan ini tidak setara dalam pengertian pekerjaan, akses kepada uang, barang, dan jasa yang merupakan dasar pertukaran ini. Hubungan vertikal dapat dilihat sebagai mekanisme *patronase* yang komplementer bagi institusi formal dalam masyarakat, yang meskipun dipandang menyimpang dari hukum formal justru mendorong sistem fungsional. Hubungan ini dapat dicontohkan melalui hubungan antara calo dan petugas di pelabuhan. Dalam hal ini petugas pelabuhan membiarkan para calo untuk menjual tiket di atas harga yang sesungguhnya. Hubungan ini sebenarnya adalah hubungan yang menyimpang dari hukum formal namun jsutru mendorong sistem funsional yakni memberi penghasilan tambahan kepada para calo. Contoh lain lagi adalah hubungan antara awak kapal dan para penjual jasa tikar saat kapal berangkat. Hubungan ini tidaklah bersifat formal namun bersifat fungsional karena memberi tambahan penghasilan kepada aktro lain. Penulis juga menduga adanya aktifitas *patronase* yang melibatkan pengusaha menengah yang mensuplai berbagai jenis barang dagangan kepada para pedagang keliling untuk dipasarkan dengan ketentuan bagi hasil.

**BAB III**

**PENUTUP**

1. **Kesimpulan**

Kemaritiman merupakan segala aktifitas yang berhubungan dengan laut seperti pelayaran dan perdagangan laut. Dengan demikian aktifitas perdagangan barang dan jasa yang dilakoni oleh para calo, pedagang keliling dan penjual jasa tikar di pelabuhan BajoE dapat dikategorikan sebagai aktifitas kemaritiman. Seperti juga masyarakat yang lain, masyarakat maritim menghadapi banyak masalah seperti politik, sosial dan ekonomi yang kompleks. Ragam masalah tersebut antara lain: 1) kemiskinan, kesenjangan sosial dan tekanan-tekanan ekonomi yang datang setiap saat, 2) keterbatasan akses modal, teknologi dan pasar sehingga mempengaruhi dinamika usaha, 3) kelemahan fungsi kelembagaan sosial ekonomi yang ada, 4) kualitas sumber daya manusia (SDM) yang rendah sebagai akibat keterbatasan akses pendidikan, kesehatan dan pelayanan publik, 5) degradasi sumberdaya lingkungan, baik di kawasan pesisir, laut maupun di pulau-pulau kecil, 6) belum kuatnya kebijakan yang berorientasi pada kemaritiman sebagai pilar utama pembangunan nasional.

Dengan demikian masalah pokok yang sedang dibicarakan adalah terkait erat dengan persoalan kemiskianan dan upaya-upaya golongan miskin di BajoE dalam mengembangkan langkah strategid untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang mendasar (pendekatan proses). Terjadi hubungan yang rumit antara para aktor sosial yang berperan dalam perdagangan maritim di pelabuhan BajoE, yakni: *Pertama*, hubungan horisontal antara kerabat dan bukan kerabat. Hubungan ini menggabarkan kesamaan status sosial-ekonomi antar aktor-aktor yang saling berhubungan. Kompleks hubungan sosial ini dikembangkan oleh dua atau lebih aktor sosial yang memiliki atribut-atribut yang kurang lebih sama, yakni status pekerjaan (orang-orang yang terlibat mengakui status pekerjaan mereka yang rendah), latar belakang etnik (termasuk dalam hal ini kekerabatan, pertemanan, dan ketetanggaan), dan tingkat pendidikan yang rendah (SD hingga SLTP). *Kedua*, hubungan vertikal kerabat dan bukan kerabat. Hubungan ini dicirikan oleh pihak-pihak yang terlibat dalam hubungan ini tidak setara dalam pengertian pekerjaan, akses kepada uang, barang, dan jasa yang merupakan dasar pertukaran ini. Hubungan vertikal dapat dilihat sebagai mekanisme *patronase* yang komplementer bagi institusi formal dalam masyarakat, yang meskipun dipandang menyimpang dari hukum formal justru mendorong sistem fungsional.

1. **Saran**

Pendekatan proses sebagai cara baru dan belum lama dikenal di Indonesia dalam memahami kemiskinan. Pendekatan ini sangat penting sebab cara pandang ini tidak memandang orang miskin sebagai objek, melainkan sebagai subjek yang memiliki langkah-langkah strategis untuk memenuhi kebutuhan hidupnya yang mendesak. Orang miskin bukanlah objek yang senantiasa dijadikan bahan proposal untuk meloloskan proyek-proyek penanggulangan kemiskinan yang telah ditekhnikalisasi sedemikian rupa. Orang miskin adalah sama seperti orang tidak miskin mengembangkan hubungan-hubungan, strategi-strategi untuk bertahan hidup yang terpenting dalam penanggulangan kemiskinan adalah menciptakan suasana aman dan menciptakan regulasi yang mempermudah orang-orang untuk melaksanakan proses ekonomi..

**DAFTAR PUSTAKA**

Burhanuddin, Safri, dkk. 2003. *Sejarah Maritim Indonesia*: *Menelusuri Jiwa Bahari Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa* (*Sejak Jaman Prasejarah hingga Abad XVII*), (*e-book*), Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non-Hayati Badan Riset Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan dan Perikanan.

Hamid, Abd. Rahman. 2010. *Spirit Bahari Orang Buton*, Rayhan Intermedia: Makassar.

Hasman, Fahrur Rozi. 2009. *Kekerabatan Masyarakat Bajou*. (PDF) *Kertas Karya*, Medan: Universitas Sumatera Utara.

Jumran. 2010. *Perubahan Bentuk Hunian Suku Bajo Akibat Pengaruh Interaksi Dengan Suku Bugis Di Kabupaten Bone*. *Tesis* belum diterbitkan. Surabaya: Institut Tekhnik Sepuluh Nopember.

Kusnadi. 2008. *Keberdayaan Nelayan dan Dinamika Ekonomi Pesisir,* Penerbit Ar-Ruzz Media: Yogyakarta.

Rosihan Arsyad, “*Kelautan atau Maritim?*“ (*Online*), (<http://www.shnews.co/koom/periskop/detile-23-kelautan-atau-maritim.html>. Diakses pada Rabu, 13 Juni 2012).

Saifuddin, Achmad Fedyani, *Integrasi Sosial Golongan Miskin di Perkotaan:  
Kajian Kasus di Jakarta* . Jurnal Antropologi Indonesia *Vol. 29, No.3, 2005*

Soesangobeng, Herman.1977. *Perkampungan Bajo di BajoE Suatu Rintisan Studi Tentang Orang Bajo dan Konsep Permukimannya di Pesisir Teluk Bone dan Sekitarnya*. Penelitian Pusat Latihan Penelitian Ilmu-Ilmu Sosial Ujung Pandang.

1. Safri Burhanuddin, dkk. *Sejarah Maritim Indonesia*: *Menelusuri Jiwa Bahari Indonesia dalam Proses Integrasi Bangsa* (*Sejak Jaman Prasejarah hingga Abad XVII*), (*e-book*), (Pusat Riset Wilayah Laut dan Sumberdaya Non-Hayati Badan Riset Kelautan dan Perikanan Departemen Kelautan dan Perikanan, 2003), hlm. 10. [↑](#footnote-ref-2)
2. *Ibid* [↑](#footnote-ref-3)
3. *Ibid* [↑](#footnote-ref-4)
4. Abd. Rahman Hamid, *Spirit Bahari Orang Buton*, (Makassar: Rayhan Intermedia, 2010), hlm. 2. [↑](#footnote-ref-5)
5. Rosihan Arsyad, “*Kelautan atau Maritim ?*“ (*Online*), (<http://www.shnews.co/kolom/periskop/detile-23-kelautan-atau-maritim.html>. Diakses pada Rabu, 13 Juni 2012). [↑](#footnote-ref-6)
6. Abd. Rahman Hamid, *Op Cit*., hlm. 2 [↑](#footnote-ref-7)
7. *Ibid.,*hlm. 3. [↑](#footnote-ref-8)
8. *Ibid*., hlm. 1. [↑](#footnote-ref-9)
9. Kata Pengantar Oleh Edward L. Poelinggomang. *Ibid*,, hlm. xxix [↑](#footnote-ref-10)
10. Fahrur Rozi Hasman, *Kekerabatan Masyarakat Bajou*. (PDF), (Kertas Karya, Medan: Universitas Sumatera Utara, 2009), hlm. 8 [↑](#footnote-ref-11)
11. Jumran, *Perubahan Bentuk Hunian Suku Bajo Akibat Pengaruh Interaksi Dengan Suku Bugis Di Kabupaten Bone*. (*Tesis*, Surabaya: Institut Tekhnik Sepuluh Nopember, 2010), hlm. 2 [↑](#footnote-ref-12)
12. Fahrur Rozi Hasman, *Op Cit.,*hlm. 10. [↑](#footnote-ref-13)
13. Jumran, *Op Cit.,* hlm. 2 [↑](#footnote-ref-14)
14. Jumran, *Op Cit*., hlm. 1 [↑](#footnote-ref-15)
15. Achmad Fedyani Saifuddin, *Integrasi Sosial Golongan Miskin di Perkotaan:  
    Kajian Kasus di Jakarta* (Jurnal Antropologi Indonesia *Vol. 29, No.3, 2005*), hlm. 311. [↑](#footnote-ref-16)
16. *Ibid* [↑](#footnote-ref-17)