

---

## SEJARAH PELABUHAN PENYEBERANGAN KOLAKA DI KABUPATEN KOLAKA (1970-2019)<sup>1</sup>

Nurlaela<sup>2</sup>

e-mail: nurlaelamel.17@gmail.com

Anwar<sup>3</sup>

e-mail: anwar@uho.ac.id

<sup>1</sup>Hasil penelitian 2021, <sup>2,3</sup>Jurusan pendidikan sejarah FKIP UHO

---

**ABSTRAK:** Tujuan dalam penelitian ini adalah: (1) Untuk menjelaskan latar belakang pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka, (2) Untuk menguraikan perkembangan sarana dan prasarana Pelabuhan Penyeberangan Kolaka, (3) Untuk menguraikan perkembangan arus barang dan penumpang kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian sejarah dengan langkah-langkah sebagai berikut: (1) Heuristik, (2) Kritik sumber, dan (3) Historiografi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa: (1) Latar belakang pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka yaitu karena adanya aktivitas pelayaran dan perdagangan tradisional masyarakat Kabupaten Kolaka dan Kabupaten Bone yang sudah terjalin sejak lama, letak Kabupaten Kolaka yang sangat strategis karena merupakan pintu gerbang sebelah Barat Provinsi Sulawesi Tenggara, adanya potensi alam yang dimiliki Kabupaten Kolaka yang berkembang dari berbagai sektor baik pertanian, peternakan, maupun perikanan serta perkembangan penduduk. Berdasarkan beberapa pertimbangan tersebut, pada tahun 1970 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membuka lintasan penyeberangan Kolaka-Bajoe untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitas penyeberangan, (2) Perkembangan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dibagi atas 3 periode yaitu periode pertama pada tahun 1970-1986, periode kedua pada tahun 1987-2002, dan periode ketiga pada tahun 2003-2019. (3) Perkembangan arus barang dan penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kolaka juga dibagi atas 3 periode yaitu periode pertama tahun 1970-1986. Periode kedua yaitu tahun 1987-2002, Periode ketiga yaitu tahun 2003-2019.

### **Kata Kunci: Pelabuhan, Latar Belakang dan Perkembangan**

---

*ABSTRACT: The objectives of this study are: (1) To explain the background of the construction of the Kolaka Ferry Terminal, (2) To describe the development of the Kolaka Ferry Port facilities and infrastructure, (3) To describe the development of the flow of goods and passengers on the Kolaka Ferry Port. The method used in this study is a historical research method with the following steps: (1) Heuristics, (2) Source criticism, and (3) Historiography. The results showed that: (1) The background for the construction of the Kolaka Ferry Port is due to the traditional shipping and trading activities of the people of Kolaka Regency and Bone Regency which have been established for a long time, the location of Kolaka Regency is very strategic because it is the western gateway of Southeast Sulawesi Province. There is natural potential that is owned by Kolaka Regency which develops from various sectors, including agriculture, livestock, and fisheries as well as population development. Based on these considerations, in 1970 the Directorate General of Land Transportation opened the Kolaka-Bajoe crossing to facilitate the community in carrying out crossing activities, (2) The development of the Kolaka Ferry Port was divided into 3 periods, namely the first period in 1970-1986, the second period in 1987-2002, and the third period in 2003-2019. (3) The development of the flow of goods and passengers at the Kolaka Ferry Port is also divided into 3 periods, namely the first period 1970-1986. The second period is 1987-2002, the third period is 2003-2019.*

**Keywords: Port, Background and Development**

---

## PENDAHULUAN

Negara Kesatuan Republik Indonesia merupakan negara kepulauan yang memerlukan adanya sarana pengangkutan yang menghubungkan antar satu pulau dengan pulau lainnya. Pembangunan aspek transportasi yang efisien sebagai salah satu prasyarat kemajuan suatu bangsa. Menurut Mandi (2015:7) peranan transportasi laut bagi Indonesia sejak dahulu sangat penting. Negara kepulauan yang terdiri dari ribuan pulau dengan tingkat kepadatan penduduk yang cukup tinggi dimana potensi sumber daya alam dan sumber daya manusianya tersebar disegenap wilayahnya memposisikan angkutan laut sebagai sarana utama dalam kegiatan sosial ekonomi. Kapal sebagai sarana pelayaran mempunyai peran yang sangat penting dalam sistem angkutan laut. Untuk mendukung sarana angkutan tersebut diperlukan prasarana yang berupa pelabuhan. Pelabuhan merupakan tempat pemberhentian (terminal) kapal setelah melakukan pelayaran. Kehadiran pelabuhan yang memadai berperan besar dalam menunjang mobilitas barang dan manusia di negeri ini. Pelabuhan menjadi sarana paling penting untuk menghubungkan antar pulau maupun antar negara. Peran penting dan strategis suatu pelabuhan dalam aktivitasnya sangat besar disumbangkan bagi pertumbuhan industri, ekonomi dan perdagangan serta merupakan bidang usaha yang memberikan kontribusi bagi pembangunan ekonomi nasional. Pembangunan pada umumnya dan pembangunan ekonomi pada khususnya merupakan suatu proses jangka panjang untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera.

Dengan berkembangnya kehidupan sosial dan ekonomi penduduk suatu daerah atau negara maka kebutuhan akan sandang, pangan dan fasilitas hidup lainnya meningkat. Hasil produksi suatu daerah baik yang berupa hasil bumi maupun industri semakin banyak sehingga diperlukan pemindahan atau pemasaran barang ke daerah lain. Dengan demikian diperlukan sarana dan prasarana pengangkutan yang lebih memadai. Kapal yang semula sederhana dan kecil, sesuai dengan berkembangnya teknologi meningkat kapal-kapal besar dengan teknologi lebih canggih. Sejalan dengan itu, pelabuhan sebagai prasarana angkutan laut juga berkembang. Pelabuhan tidak lagi harus berada didaerah terlindung secara alami, tetapi bisa juga berada dilaut terbuka, untuk mendapatkan perairan yang luas dan dalam dengan membuat pemecah gelombang untuk melindungi daerah perairan. Pelabuhan merupakan suatu mata rantai transportasi yang keberadaannya ditujukan pada kegiatan produktif yang dilakukan oleh daerah dimana pelabuhan tersebut berada. Perindustrian, perdagangan, pertambangan dan pertanian pada umumnya sangat membutuhkan keberadaan pelabuhan. Maka untuk itu pelabuhan harus menjadi titik sentral yang memungkinkan perpindahan muatan dan penumpang dimana kapal-kapal dapat berlabuh dan bersandar dan kemudian melaksanakan kegiatan bongkar muat atau penerusan ke daerah lain (Sosrodarsono, 1984:175).

Sarana angkutan laut di Sulawesi Tenggara memegang peranan yang sangat penting. Pentingnya sarana angkutan laut di Sulawesi Tenggara karena sebagian besar daerahnya adalah kepulauan yang memerlukan sarana angkutan laut sebagai alat transportasi dari daerah yang satu ke daerah lainnya. Oleh karena itu pengembangan pelabuhan dan sistem transportasi laut harus menjadi prioritas dalam upaya percepatan pengembangan wilayah. Pengembangan pelabuhan yang dimaksud adalah ketersediaan fasilitas yang memadai untuk menunjang fungsi pelabuhan agar dapat memenuhi tuntutan perkembangan arus barang dan penumpang. Pengembangan pelabuhan juga ini akan berdampak pada kelancaran pengangkutan komoditas dari daerah asal ke daerah pemasarannya sehingga akan mendorong laju pertumbuhan kegiatan perekonomian dengan terciptanya simpul-simpul perniagaan.

Sehubungan dengan hal tersebut, Pemerintah Sulawesi Tenggara mengupayakan berbagai jenis usaha pelayaran. Jenis-jenis usaha pelayaran yang sedang beroperasi di wilayah Sulawesi Tenggara terdiri dari Pelayaran Samudra, Nusantara, Lokal, Rakyat dan Penyeberangan. Didalam sejarah Sulawesi Tenggara terdapat beberapa pelabuhan yang berfungsi sebagai pelabuhan penyeberangan, diantaranya pelabuhan penyeberangan Bau-Bau-Dongkala, Bau-Bau-Siempu, Bau-Bau-Tolandona, Dongkala-Mawasangka, Kamaru-Wanci, Kasipute-Dongkala, Kendari-Lenggara, Raha-Pure, Tampo-Torobulu, Lasusua-Siwa, Bau-Bau-Wara, Tondasi-Bira, Amolengu-Labuhan, Mawasangka-Kabaena dan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka-Bajoe (Ditjen Hubdat, 2018: 46).

Kabupaten Kolaka memiliki luas wilayah daratan yaitu 3.283,64 km<sup>2</sup>, sedangkan luas wilayah perairan diperkirakan mencapai 15.000 km<sup>2</sup>. Kabupaten Kolaka sebagai daerah yang kaya akan hasil pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan dan pertambangan nikel mendorong aktivitas pelayaran dan perdagangan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka sarana angkutan laut memegang peranan penting dalam arus bongkar muat barang serta transportasi penumpang yang menghubungkan antara pelabuhan satu dengan pelabuhan lainnya. Sehubungan dengan kondisi wilayah di daerah ini yang menghubungkan antar wilayah dalam kegiatan perekonomian maka timbul berbagai usaha dalam berbagai jenis pelayaran. Kegiatan pelayaran tersebut tentunya harus didukung oleh keberadaan pelabuhan. Ada berbagai jenis pelabuhan di Kabupaten Kolaka, antara lain: Pelabuhan Samudra, Pelabuhan Khusus ANTAM, Pelabuhan Tengker/Pertamina, Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dan Pelabuhan rakyat yang tersebar di berbagai wilayah di Kabupaten Kolaka.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini telah dilaksanakan di Kabupaten Kolaka karena sebagai lokasi pelabuhan. Data dalam penelitian ini diperoleh dari beberapa instansi terkait antara lain: BPS Provinsi Sulawesi Tenggara, BPS Kabupaten Kolaka, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dan Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XVIII Sulawesi Tenggara Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka. Adapun waktu penelitian ini yaitu pada bulan Desember 2019 sampai Januari 2020.

Sumber data dalam penelitian ini terbagi menjadi tiga bagian yaitu: (1) Sumber tertulis, yaitu data yang diperoleh dalam bentuk buku, arsip atau dokumen dan sumber-sumber tertulis lainnya. Sumber-sumber tertulis tersebut diperoleh dari BPS Provinsi Sulawesi Tenggara, BPS Kabupaten Kolaka, Kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dan Kantor BPTD wilayah XVIII Sulawesi Tenggara Satuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka, (2) Sumber lisan, yaitu data yang diperoleh melalui keterangan lisan atau hasil wawancara dengan 9 informan yang mengetahui dan mampu memberikan gambaran tentang sejarah dan perkembangan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka, (3) Sumber visual, yaitu data yang diperoleh melalui pengamatan secara langsung terhadap alat-alat transportasi dan bangunan fisik Pelabuhan Penyeberangan Kolaka.

Prosedur yang digunakan dalam penelitian ini adalah sesuai pendapat Sjamsuddin (2016:55) yang terdiri atas tiga tahapan yaitu: (1) Heuristik yaitu sebuah kegiatan mencari sumber-sumber untuk mendapat data-data atau mencari materi sejarah dan evidensi sejarah. Ada beberapa teknik dalam pengumpulan data yaitu: (a) Penelitian kepustakaan, (b) Pengamatan, (c) Wawancara, dan (d) Studi dokumen. (2) Kritik Sumber. Dalam melakukan kritik sumber dikenal dua cara yaitu (a) kritik eksternal (kritik luar) dan (b) kritik internal (kritik dalam). (3) Historiografi. Historiografi terdiri dari tiga tahap yaitu: (a) Penafsiran, (b) Penjelasan, dan (c) Penyajian.

## HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

### *Latar Belakang Pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka*

Latar belakang pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka terbagi atas empat, yaitu: adanya aktivitas pelayaran dan perdagangan tradisional, letak Kabupaten Kolaka yang sangat strategis, adanya potensi alam dan perkembangan penduduk.

#### **1. Adanya Aktivitas Pelayaran dan Perdagangan Tradisional**

Aktivitas pelayaran dan perdagangan masyarakat di Kabupaten Kolaka telah berlangsung sejak lama. Awalnya di wilayah ini terdapat pelabuhan tradisional sebagai tempat berlabuhnya perahu-perahu yang menghubungkan kedua provinsi yaitu Provinsi Sulawesi Selatan dan Provinsi Sulawesi Tenggara. Pelabuhan ini telah ada pada zaman Belanda. Di sekitar pelabuhan tersebut Belanda membangun menara suar untuk memandu perahu-perahu layar. Dalam perkembangan selanjutnya, pelabuhan ini terus digunakan oleh masyarakat untuk kegiatan pelayaran dan perdagangan. Masyarakat pada saat itu masih menggunakan perahu-perahu tradisional yang umumnya berupa perahu layar atau Phinisi. Perahu itu digunakan untuk mengangkut penumpang

dan hasil-hasil pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan dan hasil-hasil hutan seperti rotan, kayu dan lain sebagainya (Sabara, wawancara 31 Januari 2020).

Aktivitas pelayaran dan perdagangan antara masyarakat Kabupaten Kolaka dan Kabupaten Bone semakin berkembang dari waktu ke waktu dan berlangsung secara terus menerus sehingga menjadi faktor pendorong adanya kebutuhan akan pelabuhan yang lebih memadai. Dengan adanya pelabuhan maka akses antara Kabupaten Kolaka dan Kabupaten Bone melalui laut yang sebelumnya sudah terhubung oleh pelayaran rakyat akan menjadi lebih mudah. Selain itu dengan adanya pelabuhan maka keamanan dan keselamatan dalam pelayaran dapat ditingkatkan. Keamanan dan keselamatan pelayaran merupakan hal yang sangat penting sehingga pemanfaatan laut untuk kepentingan lalu lintas pelayaran harus dijamin keamanan dan keselamatannya agar dapat menunjang kelancaran transportasi laut dan mencegah terjadinya kecelakaan-kecelakaan yang tidak terduga. Jarak lintas dari Kabupaten Kolaka ke Kabupaten Bone melalui transportasi laut adalah sekitar 85 mil dengan rute penyeberangan melalui Teluk Bone yang harus melintasi beberapa pulau. Terlebih lagi dengan kondisi cuaca yang terkadang berubah pada saat berada di tengah laut. Kondisi tersebut tentunya sangat berbahaya untuk dilalui oleh kapal-kapal berukuran kecil.

## **2. Letak Kabupaten Kolaka yang Sangat Strategis**

Kabupaten Kolaka merupakan pintu gerbang sebelah Barat Provinsi Sulawesi Tenggara. Selain itu, Kabupaten Kolaka juga merupakan salah satu wilayah yang berada di kawasan Teluk Bone. Teluk bone merupakan kawasan strategis yang menyimpan potensi sumber daya alam kelautan yang berlimpah. Potensi ini dapat menyokong perekonomian bagi daerah-daerah yang berada di kawasan Teluk Bone. Sejalan dengan itu, Melamba (2011: 27) mengatakan bahwa sebagai kota yang berada di kawasan Teluk Bone, Kabupaten Kolaka memiliki potensi ekonomi maritim baik dari segi kekayaan alamiah, posisi geografis yang strategis, maupun dukungan nilai-nilai budaya bahari. Di samping memiliki daratan Kota Kolaka juga memiliki perairan laut yang mengandung berbagai jenis ikan laut, teripang, udang, agar-agar dan berbagai jenis hasil laut yang dijadikan komoditas perdagangan.

## **3. Adanya Potensi Alam**

Kabupaten Kolaka memiliki potensi alam yang sangat menjanjikan. Kabupaten Kolaka dikenal sebagai daerah penghasil berbagai komoditas unggulan yang diperoleh dari berbagai sektor baik dari sektor pertanian, peternakan, perikanan, pertambangan maupun hasil-hasil hutan yang dibutuhkan di daerah lain. Hal tersebut mendorong kelancaran aktivitas perdagangan baik perdagangan antar wilayah di Kabupaten Kolaka maupun perdagangan antar pulau dengan tujuan utama yaitu Ujung Pandang, Sulawesi Selatan. Hasil bumi yang menjadi komoditas utama dalam perdagangan antar pulau antara lain: Kopra, Kedelai, Jambu Mete, Cengkeh, Rotan, Kemiri Kulit, Kakao, Jagung, Kopi Biji, kayu gergajian dan Kayu Logs. Sementara hasil-hasil laut yang menjadi komoditas perdagangan antar pulau yaitu Ikan Cakalang, Ikan Kering Campuran, Udang Windu, Udang Putih, Ekor Ikan Hiu, Teripang, Japing-Japing dan Nener Bandeng (BPS Kabupaten Kolaka, 1993: 208).

Selain itu, potensi alam yang dimiliki oleh Kabupaten Kolaka juga menarik kedatangan penduduk pendatang yang utamanya berasal dari Provinsi Sulawesi Selatan. Sulawesi Selatan dikenal dengan daerah yang mobilitas penduduknya tinggi sehingga banyak dari mereka yang ke luar daerah untuk mencari penghasilan tambahan. Dengan adanya budaya merantau yang sangat kental, maka tidak heran jika banyak penduduk Sulawesi Selatan yang tersebar diberbagai wilayah salah satunya di Kabupaten Kolaka. Diantara mereka kemudian ada yang tinggal dan menetap. Proses kedatangan mereka berlangsung secara berkala dan umumnya menggunakan sarana transportasi laut.

## **4. Perkembangan Penduduk**

Pertambahan penduduk yang tinggi, sehingga kebutuhan akan barang dan jasa juga semakin meningkat. Jika kebutuhan tersebut tidak dapat terpenuhi di daerah setempat, maka dibutuhkan pemasukan dari daerah lain untuk mencegah terjadinya kelangkaan yang kemudian mengakibatkan melonjaknya harga di pasaran. Berdasarkan data yang ada jenis pemasukan barang-barang kebutuhan pokok penting di Kabupaten Kolaka antara lain beras, gula pasir, sabun, tepung

terigu, semen, garam beriodium, minyak goreng, telur dan lain-lain (BPS Kabupaten Kolaka, 1993: 205).

Berdasarkan beberapa pertimbangan tersebut, maka sekitar tahun 1970-an oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dibuka lintasan penyeberangan Kolaka-Bajoe yang masih bersifat darurat. Setelah dibukanya lintasan, Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dibangun secara bertahap untuk melayani lintasan penyeberangan baik dari Kabupaten Kolaka Sulawesi Tenggara ke Kabupaten Bone Sulawesi Selatan, begitupun sebaliknya. Pelabuhan Penyeberangan Kolaka merupakan pelabuhan penyeberangan pertama di Sulawesi Tenggara yang melayani angkutan penyeberangan antar provinsi (Sabara, wawancara 23 Januari 2020).

Pelabuhan Penyeberangan Kolaka sebelumnya dikelola Kanwil Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Sulawesi Selatan Tenggara (Sulselra) yang berpusat di kota Makassar. Pada tahun 1989 Kanwil Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dilebur menjadi satu dalam Kanwil Departemen Perhubungan yang ditempatkan di setiap provinsi. Pada tanggal 23 September 2000, Pelabuhan Penyeberangan Kolaka di serahkan oleh UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Darat kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) yaitu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang bergerak dalam jasa angkutan penyeberangan dan pengelola pelabuhan penyeberangan untuk penumpang, kendaraan beserta muatannya. Di dalam penyerahan ini semua aset Direktorat Jenderal Perhubungan Darat diserahkan kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (Sabara dan Abdul Aziz, wawancara 23 Januari 2020).

### ***Perkembangan Sarana dan Prasarana Pelabuhan Penyeberangan Kolaka***

Sejak dibangunnya, Pelabuhan Penyeberangan Kolaka telah mengalami banyak perkembangan. Perkembangan tersebut dibagi menjadi 3 periode yaitu periode pertama tahun 1970-1986, periode kedua tahun 1987-2002 dan periode ketiga tahun 2003-2019.

#### **1. Tahun 1970-1986**

Aktivitas pelayaran dan perdagangan antara masyarakat Kabupaten Kolaka dan Kabupaten Bone semakin berkembang dari waktu ke waktu. Pada sekitar tahun 1970-an dibuka lintasan penyeberangan Kolaka-Bajoe oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Setelah dibukanya lintasan, Pelabuhan Penyeberangan Kolaka dibangun secara bertahap untuk melayani pengangkutan penumpang dan barang-barang hasil pertanian, peternakan, perikanan dan hasil-hasil hutan. Pada tahun 1976, tahapan pembangunan pelabuhan masih berlangsung. Pada saat itu pembangunan masih berupa tanggul yang belum dilengkapi dengan fasilitas agar kapal dapat bersandar sehingga aktivitas bongkar muat masih membutuhkan bantuan Pincara. Pembangunan pada tahap ini diselesaikan pada tahun 1979. Dalam perkembangan selanjutnya, aktivitas *Landen* digantikan dengan beroperasinya kapal yang berukuran besar yaitu KMP Merak. Selanjutnya KMP Merak digantikan oleh KMP Kolaka dimana kedua kapal tersebut merupakan kapal milik PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Tidak lama kemudian, terjadi penambahan kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka yaitu dengan beroperasinya KMP Bone Raya (Sabara dan Abdul Aziz, wawancara 23 Januari 2020).

Dalam proses pembangunan, karena sesuai dengan tuntutan arus barang dan jasa antara Sulawesi Tenggara dan Sulawesi Selatan, maka seiring perkembangan pelabuhan ini terus dibangun secara bertahap. Pada tahun 1984 mulai dibangun dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas sandar kapal. Dermaga ini diresmikan pada tahun 1986. Dengan demikian kapal-kapal dapat bersandar dan melakukan aktivitas bongkar muat di dermaga (Sabara, wawancara 23 Januari 2020).

#### **2. Tahun 1987-2002**

Pada periode ini, Pelabuhan Penyeberangan Kolaka mengalami perkembangan pesat. Kondisi pelabuhan terus menerus mengalami peningkatan jumlah penumpang. Dengan demikian, perlu adanya pengembangan lokasi pelabuhan. Pada tahun 1990 dimulai proyek pembangunan terminal baru dan perluasan lokasi pelabuhan. Proyek ini diselesaikan pada tahun 1992. Pada saat itu loket dan terminal penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kolaka yang bertempat di bekas perkantoran Pemerintah Daerah dipindahkan di dalam area pelabuhan dan masih digunakan hingga saat ini. Pada tanggal 23 September 2000, dilakukan serah terima pengolahan pelabuhan dari UPT

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Dalam penyerahan ini semua aset Direktorat Jenderal Perhubungan Darat di serahkan kepada PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) (Sabara, wawancara 31 Januari 2020).

### 3. Tahun 2003-2019

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi akan selalu membawa perubahan ke arah yang lebih maju dan modern, begitupula Pelabuhan Penyeberangan Kolaka. Karena kondisi dermaga yang pada saat itu permanen maka ada kesulitan saat kapal akan melakukan aktivitas bongkar muat. Pada tahun 2003 PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) mulai membangun dermaga yang dilengkapi dengan *movable bridge* (MB). *Movable bridge* (MB) adalah jembatan bergerak yang menghubungkan kapal dan dermaga untuk melakukan aktivitas bongkar muat. Dermaga ini mulai beroperasi pada tahun 2005. Berbeda dengan dermaga sebelumnya yang bersifat permanen sehingga harus menunggu air laut pasang atau surut agar dapat bertambat, dermaga yang dilengkapi dengan *movable bridge* (MB) dapat mengantisipasi pasang surut air laut dengan cara dinaikturunkan. Seiring dengan pembangunan dermaga yang dilengkapi dengan *movable bridge* (MB), dermaga plengsengan juga diperbaharui dengan mengganti tiang-tiang pancang (Syamsul Fahri, wawancara 8 Januari 2020).

Secara lengkap sarana dan prasarana Pelabuhan Penyeberangan Kolaka sebagai berikut:

1. Dermaga, yaitu suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat dan menaikturunkan penumpang. Dermaga Pelabuhan Penyeberangan Kolaka sebanyak 2 buah terdiri atas 1 dermaga plengsengan dan 1 dermaga yang dilengkapi dengan *movable bridge* (MB).
2. Terminal penumpang, yaitu bangunan sebagai tempat untuk ruang tunggu penumpang sebelum diperkenankan memasuki kapal. Terminal penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kolaka memiliki luas 750 m<sup>2</sup>.
3. *Trestle*, atau jalan akses yaitu untuk menghubungkan antar fasilitas dalam pelabuhan. Jalan akses di pelabuhan menggunakan *paving block*. Secara umum kondisi akses jalan dalam pelabuhan berada pada kondisi baik dan terawat. Jalan akses rata-rata memiliki lebar 6 meter sehingga dapat dilalui oleh kendaraan dari 2 arah berlawanan dengan aman.
4. Jembatan timbang, yaitu sebagai tempat untuk menimbang kendaraan beserta muatannya dalam rangka keselamatan fasilitas pelabuhan dan pelayaran. Beban maksimal jembatan timbang di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka yaitu 30 ton.
5. Jalan penumpang keluar/masuk kapal (*gang way*), yaitu sebagai tempat untuk memisahkan akses penumpang pejalan kaki dan akses kendaraan dengan menggunakan jalan/jembatan yang dilengkapi dengan atap dan diberi pagar sehingga melancarkan sistem transportasi di pelabuhan.
6. Perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa, yaitu sebagai tempat untuk kegiatan administrasi pemerintahan seperti pengelolaan dan pengawasan pelabuhan.
7. Area parkir kendaraan, yaitu tempat tunggu kendaraan sebelum naik ke kapal baik untuk istirahat, menunggu proses administrasi maupun menunggu giliran masuk untuk *boarding* ke dalam kapal. Area parkir kendaraan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka seluas 11.000 m<sup>2</sup>.
8. Pos karcis/loket. Saat ini pos pengambilan tiket untuk penumpang di tempatkan di gerbang masuk.
9. Pos keamanan. Pos keamanan di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka terdiri atas 2, yaitu di gerbang masuk dan pos pemeriksaan tiket.
10. Instalasi air, instalasi listrik dan telekomunikasi. Instalasi air yaitu untuk menyediakan air bersih yang digunakan untuk keperluan kapal, instalasi listrik untuk memasok tenaga listrik guna mendukung kegiatan bongkar muat dan telekomunikasi untuk memudahkan komunikasi intern dan ekstern pelabuhan.
11. Fasilitas pemadam kebakaran, yaitu untuk menanggulangi bahaya kebakaran dapat berupa *hydrant* dan tabung kebakaran.
12. *Power house* 1 unit
13. Kantin dengan luas 15 m<sup>2</sup>.
14. Musholla 1 unit.

15. Toilet berjumlah 2 unit.
16. Area alur pelayaran, yaitu untuk mengarahkan kapal yang akan ke luar masuk kolam pelabuhan. Area alur pelayaran seluas 17,40 Ha.
17. Area labuh kapal dengan luas 5,1 Ha.
18. Area tempat putar kapal dengan luas 8 Ha.
19. Area pemeliharaan seluas 1,7 Ha.
20. Area keperluan darurat seluas 3,6 Ha.
21. Fasilitas sandar kapal dalam rangka bongkar muat kapal berupa *dolphin* yang dihubungkan oleh *quay wall*
22. Fasilitas bongkar muat untuk naik turun kendaraan beserta muatannya yaitu jembatan bergerak atau *movable bridge* (MB).

### **Perkembangan Arus Barang dan Penumpang Kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka**

Perkembangan arus barang dan penumpang kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka terbagi menjadi 3 periode yaitu periode pertama tahun 1970-1986, periode kedua tahun 1987-2002 dan periode ketiga tahun 2003-2019.

#### **1. Tahun 1970-1986**

Sebelum dibukanya lintasan Penyeberangan Kolaka-Bajoe oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, masyarakat telah mengenal aktivitas pelayaran sejak lama. Pada saat itu masyarakat masih menggunakan kapal-kapal tradisional. Setelah dibukanya lintasan, mulai beroperasi kapal-kapal besi atau dikenal dengan nama *Landen*. Setelah beroperasinya kapal Ro-Ro, kunjungan perahu di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka terus berkurang dan pada akhirnya tidak ada lagi. Pada tahun 1984, kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka terdiri dari 2 unit yaitu KMP Kolaka dan KMP Bone Raya. Kapal-kapal ini tentunya dapat menampung penumpang dan kendaraan beserta muatannya dalam jumlah yang besar. Untuk lebih jelasnya kapasitas kapal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel**  
**Kapasitas Kapal Ferry Tahun 1984**

Nama Kapal	DWT (M3)	Kecepatan Mil/ Jam (Knots)	Daya Angkut				
			Brg (Ton)	Penumpang (orang)			
				Kelas Utama	Kelas Ekonomi	Kelas Deek	Jumla h
<b>KMP Bone Raya</b>	633,27	13,9	150	48	146	256	450
<b>KMP Kolaka</b>	597,85	11 Knots	100	28	168	154	350
<b>Jumlah</b>	1.231,12	X	250	76	314	410	800

*Sumber: (Hafid, 2009: 304)*

Dalam perkembangannya, KMP Kolaka tidak lagi beroperasi di lintasan Kolaka-Bajoe karena tenggelam di perairan Surabaya saat *docking*.

#### **2. Tahun 1987-2002**

Pada periode ini jumlah kapal yang beroperasi semakin banyak. Pada tahun 1992 jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka adalah 5 kapal antara lain: KMP Merak, KMP Banten, KMP Bone Raya, KMP Edha dan KMP Rahmat Buhari. Lalu pada tahun 1993, dengan beroperasinya KMP Kalebi maka jumlah kapal yang beroperasi di pelabuhan Penyeberangan Kolaka bertambah menjadi 6 unit. Pada tahun 1995 terjadi perubahan dimana KMP Merak dan KMP Edha digantikan oleh KMP Kota Muna dan KMP Muchlisa. KMP Merak kembali beroperasi pada tahun 1997 sehingga jumlah kapal yang beroperasi berjumlah 7 unit. Pada tahun 1998 KMP Rahmat Buhari tenggelam ketika sedang berlayar dari Pelabuhan Bajoe menuju Pelabuhan Kolaka.

Banyaknya kapal yang beroperasi di pelabuhan kemudian berdampak pada perkembangan arus barang dan penumpang. Untuk lebih jelasnya, arus barang dan penumpang pada periode ini dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel:**  
**Arus Barang dan Penumpang Kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka 1990-2002**

THN	NAIK				TURUN			
	PNP	BRG	KDR		PNP	BRG	KDR	
			R6/R4	R2			R6/R4	R2
1990	153.288	21.431	6.820	1.131	171.450	21.922	7.694	1.610
1991	151.026	22.548	7.709	1.026	167.719	25.074	8.304	1.244
1992	138.673	15.392	8.372	1.046	156.630	21.093	9.732	1.358
1993	167.997	22.268	10.834	1.221	182.148	30.027	11.711	1.438
1994	167.750	22.102	10.753	1.192	178.729	30.450	11.485	1.439
1995	189.498	30.731	12.889	1.313	206.637	46.290	14.427	1.601
1996	175.603	40.360	16.106	1.698	195.439	52.859	17.460	2.180
1997	187.911	45.777	18.874	2.035	199.555	70.242	19.520	2.825
1998	237.558	21.303	14.028	1.630	239.737	66.015	18.438	2.494
1999	131.830	18.466	13.863	2.290	204.126	46.666	14.618	7.809
2000	151.929	39.484	20.159	2.087	232.762	81.619	21.761	2.662
2001	144.997	46.819	19.021	2.897	177.308	58.431	21.374	4.050
2002	112.177	51.868	27.032	3.456	155.232	82.480	18.881	9.007

Sumber: Kabupaten Kolaka dalam Angka Tahun 1992, 1993, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999 dan Statistik Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2002

Tabel tersebut menunjukkan bahwa perkembangan arus barang dan penumpang kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka pada tahun 1990-2002 sangat baik. Meskipun mengalami kenaikan dan penurunan akan tetapi arus barang dan penumpang pada periode ini dapat dikatakan stabil.

### 3. Tahun 2003-2019

Pada periode ini jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka semakin bertambah. Pada tahun 2007 jumlah kapal yang beroperasi berjumlah 8 unit antara lain: KMP Merak, KMP Muchlisa, KMP Kota Muna, KMP Tuna, KMP Mishima, KMP Windu Karsa, KMP Andhika Nusantara, dan KMP Permata Nusantara. Pada tahun 2008 kapal yang beroperasi bertambah menjadi 9 unit dengan beroperasinya KMP Kota Bumi. Tahun 2009 KMP Andhika Nusantara tidak lagi beroperasi dan digantikan oleh KMP Pelangi Nusantara. Pada tahun 2011 kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka masih berjumlah 9 unit, yaitu KMP Merak, KMP Tuna, KMP Kota Bumi, KMP Mishima, KMP Muchlisa, KMP Kota Muna, KMP Renny II, KMP Citra Manda Abadi dan KMP Marina Tertiera. Sedangkan KMP Windu Karsa tidak lagi beroperasi karena tenggelam di perairan Pulau Lambasina saat sedang belayar dari Pelabuhan Penyeberangan Bajoe menuju Pelabuhan Penyeberangan Kolaka pada tanggal 27 Agustus 2011. Penyebab tenggelamnya kapal ini yaitu karena adanya kebocoran pada kapal sehingga mengalami kemiringan dan akhirnya tenggelam.

Pada tahun 2012 terjadi penambahan kapal di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka. Jumlah kapal yang beroperasi pada saat itu berjumlah 12 unit antara lain KMP Merak, KMP Tuna, KMP Mishima, KMP Kota Bumi, KMP Masagena, KMP Dharma Kartika I, KMP Renny II, KMP Marina Tertiera, KMP Muchlisa, KMP Kota Muna, KMP Fais dan KMP Poncan Moale sebagai kapal bantuan. Pada tahun 2013 jumlah kapal yang beroperasi bertambah menjadi 15 unit yaitu dengan beroperasinya KMP Pelangi Nusantara, KMP Mandala Nusantara dan KMP Raja Dilaut. Pada tahun 2014 jumlah kapal yang beroperasi berkurang menjadi 9 unit yaitu dengan tidak beroperasinya KMP Pelangi Nusantara, KMP Tuna, KMP Masagena, KMP Renny II, KMP Marina Tertiera dan KMP Poncan Moale.

Hingga tahun 2019 kapal yang beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka hanya berjumlah 5 unit antara lain: KMP Mishima, KMP Raja Dilaut, KMP Mandala Nusantara, KMP Permata Nusantara dan KMP Fais. KMP Darma Kartika I dan KMP Merak yang sebelumnya beroperasi di Pelabuhan Penyeberangan Kolaka berpindah lintasan. Sementara itu, KMP Kota Muna sedang *docking* tahunan sedangkan KMP Kota Bumi sedang melengkapi berkas.



Adapun perkembangan arus barang penumpang kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka pada tahun 2003-2019.

**Tabel.**  
**Perkembangan Arus Barang dan Penumpang Kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka Tahun 2003-2007**

THN	NAIK			TURUN		
	PNP	BRG	KDR	PNP	BRG	KDR
2003	111.273	22.701	16.904	120.938	74.270	17.413
2004	155.785	22.570	17.322	150.519	46.612	17.463
2005	134.265	41.691	15.419	111.458	51.396	16.849
2006	151.117	381.779	24.578	123.492	223.121	27.329
2007	169.256	159.237	25.200	206.080	187.041	50.353

Sumber: Statistik Perhubungan Provinsi Sulawesi Tenggara Tahun 2004 dan 2007

Tabel di atas menunjukkan bahwa perkembangan arus barang dan penumpang kapal Pelabuhan Penyeberangan Kolaka tahun 2003-2007 masih sangat baik yang ditandai dengan peningkatan jumlah penumpang dan barang dari tahun ke tahun.

THN	PENUMPANG			JENIS KENDARAAN BESERTA MUATANNYA											JML	
	DWS	ANK	JML	I	II	III	IV		V		VI		VII	VIII		IX
							PNP	BRG	PNP	BRG	PNP	BRG				
2008	81.196	12.605	93.801	-	15.976	101	2.652	702	4.127	2.766	542	5.062	508	63	-	32.499
2009	87.782	11.239	99.021	-	18.946	-	2.848	1.536	4.159	2.999	834	6.053	488	40	-	37.903
2010	63.246	11.233	74.479	-	11.963	-	2.863	1.529	3.488	2.888	885	6.331	488	109	-	30.504
2011	65.004	12.226	77.230	-	11.705	-	2.863	1.251	3.577	2.214	979	6.752	539	92	-	29.972
2012	54.544	8.365	62.909	1	9.465	10	2.987	1.554	3.443	2.744	893	6.840	696	238	2	28.873
2013	43.024	7.081	50.105	-	8.161	2	2.589	1.415	3.137	2.594	695	6.041	628	165	-	25.427
2014	38.182	6.337	44.519	1	11.547	-	2.789	1.474	3.087	2.673	646	5.507	705	324	-	28.753
2015	38.621	8.590	47.211	5	10.926	16	2.278	1.022	2.866	2.960	631	4.385	615	99	1	25.804
2016	42.678	9.635	52.313	-	12.276	5	2.226	1.238	2.836	3.025	647	2.773	620	47	-	25.693
2017	28.199	6.280	34.479	-	10.559	26	1.856	1.046	2.582	2.756	466	2.091	439	68	1	21.890
2018	30.264	7.316	37.580	-	11.212	8	1.966	1.418	2.767	2.998	500	2.287	623	51	2	23.832
2019	76.535	23.867	100.402	-	13.948	30	2.554	1.413	2.439	3.199	486	2.007	633	57	-	26.916

Sumber: Dokumen PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bajoe Pelabuhan Penyeberangan Kolaka Tahun 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 dan 2019

Berdasarkan table di atas menunjukkan jumlah penumpang pejalan kaki pada tahun 2008 sampai 2018 mengalami penurunan yang sangat signifikan. Jumlah penumpang pejalan kaki pada tahun 2008 yaitu 93.801 dan meningkat pada tahun 2009 yaitu mencapai 99.021. Akan tetapi pada tahun 2010 jumlah penumpang pejalan kaki mengalami penurunan yang sangat drastis yaitu hingga 74.479 dan kembali meningkat menjadi 77.230 pada tahun 2011. Akan tetapi kembali menurun pada 3 tahun terakhir yaitu tahun 2011, 2012 dan 2013 dengan jumlah penumpang secara berturut-turut yaitu 62.909, 50.105, dan 44.519. Pada tahun 2015 dan 2016 kembali mengalami peningkatan kecil yaitu 47.211 dan 52.313. Pada tahun 2017 kembali mengalami penurunan yang sangat drastis yakni menyentuh angka 34.479 meskipun pada tahun 2018 mengalami peningkatan tipis menjadi 37.580. Lonjakan jumlah penumpang terjadi pada tahun 2019 yakni mencapai 100.402 yaitu angka terbesar sepanjang tahun 2008 hingga tahun 2019.

Sementara untuk arus kendaraan beserta muatannya dari tahun 2008 hingga tahun 2019 menurun secara bertahap. Pada tahun 2008 jumlah kendaraan beserta muatannya yaitu 32.499 dan meningkat pada tahun 2009 yaitu 37.903. akan tetapi pada tahun 2010 hingga tahun 2013 mengalami penurunan, secara berturut-turut yaitu 30.504, 29.972, 28.873, dan 25.427. Peningkatan tipis kembali terjadi pada tahun 2014 yaitu 28.753. Pada tahun 2015 hingga tahun 2017 kembali mengalami penurunan secara berturut-turut yaitu 25.804, 25.693, dan 21.890. Pada tahun 2018 dan 2019 mengalami peningkatan menjadi 23.832 dan 26.916, akan tetapi tidak mampu mencapai angka tertinggi pada tahun 2009.

Ada beberapa hal yang dapat dijadikan analisis terkait penurunan arus barang dan penumpang Pelabuhan Penyeberangan Kolaka antara lain: (1) Banyaknya alternatif masyarakat dalam memilih berbagai jenis moda transportasi, baik transportasi laut, darat maupun udara.

Misalnya adanya Bandar Udara Sangia Ni Bandera yang terletak di Kecamatan Tanggetada, Kabupaten Kolaka. Bandara ini melayani penerbangan dengan rute Kolaka-Makassar-Kolaka. Bandara ini mulai beroperasi pada tahun 2010 dengan penawaran harga tiket yang murah yaitu sekitar Rp. 200.000,00 pada awal beroperasinya. Hal tersebut tentunya akan menarik minat masyarakat untuk memilih moda transportasi udara karena waktu tempuh yang lebih cepat dengan biaya yang tidak jauh berbeda dengan menggunakan transportasi laut, (2) Munculnya lintasan penyeberangan Tobaku-Siwa di Kolaka Utara. Dengan demikian kendaraan-kendaraan golongan IV atau jenis lainnya dengan tujuan Makassar akan lebih memilih lintasan ini karena waktu tempuh yang lebih cepat dengan biaya yang juga lebih murah. Misalnya, waktu tempuh melalui lintasan Tobaku-Siwa hanya sekitar 3-4 jam dengan biaya Rp. 700.000,00 untuk kendaraan jenis Avanza sementara lintasan Kolaka-Bajoe harus menempuh waktu selama 6-8 jam atau lebih dengan biaya sekitar Rp. 1.675.000,00, (3) Banyaknya penumpang yang tidak terdaftar karena membeli tiket melalui perantara calo. Calo yang tidak bertanggung jawab biasanya tidak mendaftarkan penumpang atau bahkan tidak memberi pegangan tiket. Hal lain juga disebabkan oleh sistem kekeluargaan yang berlaku sehingga penumpang cenderung meminta diberi kebebasan untuk memasuki pelabuhan tanpa memiliki tiket. Pihak pengelola tentunya sangat menyangkan hal ini karena menyangkut keselamatan penumpang itu sendiri, (4) Adanya rasa trauma yang dimiliki oleh masyarakat dengan adanya kecelakaan-kecelakaan yang tidak terduga. Misalnya peristiwa tenggelamnya KMP Rahmat Buhari pada tahun 1998 dan KMP Windu Karsa pada tahun 2011. Laporan akhir tenggelamnya kapal disebabkan oleh adanya kebocoran pada kapal yang didukung oleh kondisi cuaca dengan ombak yang cukup tinggi. Selain itu juga tercatat beberapa kecelakaan-kecelakaan lain misalnya penumpang yang terjatuh dari kapal. Pada tahun 2016 tercatat 3 kasus penumpang jatuh dari kapal dan menyusul 1 kasus pada tahun 2019. Meskipun belum diketahui secara pasti apakah penumpang ini terjatuh tanpa sengaja atau karena faktor kesengajaan, akan tetapi hal ini menyebabkan sejumlah kalangan mempertanyakan sistem keselamatan penumpang transportasi laut selama berlayar, (5) Adanya Pelabuhan Bungkutoko yang terletak di Kecamatan Abeli, Kota Kendari. Pelabuhan ini dibangun untuk mengalihkan seluruh aktivitas dari pelabuhan peti kemas Kendari. Pelabuhan Bungkutoko ini diresmikan pada bulan Mei 2016. Dengan beroperasinya pelabuhan ini maka pengangkutan barang-barang penting dari Kota Makassar misalnya semen tidak hanya masuk melalui Pelabuhan Penyeberangan Kolaka tetapi juga melalui pelabuhan ini.

Pelabuhan Penyeberangan Kolaka adalah aset yang tidak akan habis masa penggunaannya sepanjang dikelola dengan baik. Adanya berbagai kebijakan yang telah diterapkan oleh pihak pengelola pelabuhan bekerjasama dengan beberapa instansi terkait diharapkan dapat membawa perubahan positif dan memicu perkembangan pelabuhan di masa yang akan datang. Sebagai jembatan penghubung, pelabuhan diharapkan terus dapat menyediakan sarana dan prasarana serta memberikan pelayanan yang terbaik bagi kelancaran penggunaan sarana transportasi laut. Tidak bisa dipungkiri bahwa keberadaan pelabuhan tentunya telah memberi kontribusi yang sangat besar terhadap perkembangan suatu wilayah.

## **PENUTUP**

Berdasarkan pembahasan hasil penelitian, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut: (1) Latar belakang pembangunan Pelabuhan Penyeberangan Kolaka yaitu (a) Adanya aktivitas pelayaran dan perdagangan tradisional masyarakat Kabupaten Kolaka dan Kabupaten Bone yang sudah terjalin sejak lama. Masyarakat pada saat itu masih menggunakan kapal-kapal tradisional misalnya kapal layar atau Phinisi untuk melintasi lautan. (b) Letak Kabupaten Kolaka yang sangat strategis karena merupakan pintu gerbang sebelah Barat Provinsi Sulawesi Tenggara. Dengan demikian pembangunan pelabuhan di wilayah ini akan mendorong kelancaran aktivitas perdagangan sehingga dapat memacu pertumbuhan ekonomi yang selanjutnya berdampak pada perkembangan wilayah, (c) Adanya potensi alam. Kabupaten Kolaka memiliki potensi alam yang sangat menjanjikan. Kabupaten Kolaka dikenal sebagai daerah penghasil berbagai komoditas unggulan yang diperoleh dari berbagai sektor baik dari sektor pertanian, peternakan, perikanan, pertambangan maupun hasil-hasil hutan yang dibutuhkan di daerah lain, (d) Perkembangan

masyarakat, yang berdampak pada meningkatnya kebutuhan akan barang dan jasa. Berdasarkan pertimbangan tersebut, pada tahun 1970 Direktorat Jenderal Perhubungan Darat membuka lintasan penyeberangan Kolaka-Bajoe untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitas penyeberangan. (2) Perkembangan sarana dan prasarana Pelabuhan Penyeberangan Kolaka terbagi atas 3 periode, yaitu periode pertama tahun 1970-1986 merupakan awal dibukanya lintasan penyeberangan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Kapal-kapal yang beroperasi pada saat itu adalah kapal besi yang dikenal dengan istilah *Landen* dan juga kapal-kapal kayu milik masyarakat. Setelah dibukanya lintasan penyeberangan, pelabuhan dibangun secara bertahap. Pada tahun 1976 pembangunan pelabuhan masih berlangsung. Periode kedua yaitu tahun 1987-2002. Periode ini ditandai dengan pembangunan proyek terminal penumpang baru dan perluasan lokasi pelabuhan. Periode ketiga yaitu tahun 2003-2019. Pada periode ini dibangun dermaga pelabuhan yang dilengkapi dengan jembatan bergerak atau *Movable Bridge* (MB) yang dapat mengantisipasi pasang surut air laut dengan cara dinaik turunkan. Periode kedua tahun 1987-2002 arus barang dan penumpang semakin meningkat. Periode ketiga tahun 2003-2019, perkembangan arus barang dan penumpang pada tahun 2003 sampai 2007 masih sangat baik yang ditandai dengan meningkatkan jumlah penumpang yang tetap mencapai 100.000 penumpang pertahun dan jumlah barang yang juga meningkat tiap tahunnya. Akan tetapi perkembangan arus barang dan penumpang dari tahun 2008-2018 mengalami penurunan yang sangat tajam bahkan hanya menyentuh angka 34.479 penumpang pejalan kaki. Perkembangan arus barang dan penumpang kembali terjadi pada tahun 2019 yaitu kembali menyentuh angka 100.000 penumpang dalam kurun waktu setahun.

#### DAFTAR PUSTAKA

- BPS Kabupaten Kolaka. 1993. *Kabupaten Kolaka Dalam Angka 1993*. Kolaka: BPS Kabupaten Kolaka
- Ditjen Hubdat. 2018. *Perhubungan Darat Dalam Angka 2018*. Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- Hadara, Ali. 2019. *Prosedur dan Pendekatan Dalam Penelitian Dan Penulisan Sejarah*. Kendari: Sekarlangit.
- Hafid, Anwar, dkk. 2009. *Sejarah Daerah Kolaka*. Bandung: Humaniora
- Mandi, Nyoman Budhiarta Raka. 2015. *Pelabuhan: Perencanaan dan Perancangan Konstruksi Bangunan Laut dan Pantai*. Bali: Buku Arti
- Melamba, Basrin. 2011. *Kota Pelabuhan Kolaka di Teluk Bone, 1906-1942*. Bali: Pustaka Larasan
- Sjamsuddin, Helius. 2016. *Metodologi Sejarah*. Yogyakarta: Ombak
- Sosrodarsono, Suryono. 1984. *Penelaahan Manajemen Pelabuhan Laut*. Jakarta: PT. Bina Aksara