

July 28, 2019

**POTRET PELABUHAN SOFIFI TIDORE KEPULAUAN
TAHUN 1975-2010****Isra Beng**

Peneliti Index Pol. Indonesia

***Korespondensi:** moloku91.@gmail.com**ABSTRACT**

The main purpose of this research is to analyze the development of Sofifi Port, both physical development and loading and unloading of goods. Sofifi Harbor is one of the ports that connects Halmehara Island with Ternate and Tidore islands. The method used is a document study as the main source, based on the need for secondary and primary data available at the Ternate City Transportation Office. Sofifi Harbor was built in 1975, but looks active after it was rebuilt in 1982 by the Sofifi Village Government. Sofifi Port was rebuilt in 2006-2010 by the Tidore Islands City Government. Commodity goods transported at Sofifi Port include cloves, nutmeg, copra, chocolate, sweet potatoes, bananas, and fruits. The goods that are unloaded are industrial goods such as cement, iron, sugar, rice, flour, and other production goods. The development of the transportation and unloading of goods has increased every year but in the last three years the activity of transporting and unloading goods has decreased due to the operation of ferries which have caused the activity of wooden motor boats as a means of transportation to decline.

Keywords: Port, loading and unloading of goods.

ABSTRAK

Tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk menganalisis perkembangan Pelabuhan Sofifi, baik perkembangan fisik maupun bongkar muat barang. Pelabuhan Sofifi merupakan salah satu pelabuhan yang menghubungkan pulau Halmehara dengan pulau Ternate dan Tidore. Metode yang digunakan bersifat studi dokumen sebagai sumber utama, berlandaskan pada kebutuhan data sekunder maupun primer yang ada pada kantor Dinas Perhubungan Kota Ternate. Pelabuhan Sofifi dibangun pada tahun 1975, namun terlihat aktif setelah dibangun kembali pada tahun 1982 oleh Pemerintah Desa Sofifi. Pelabuhan Sofifi dibangun kembali pada tahun 2006-2010 oleh Pemerintah Kota Tidore Kepulauan. Barang-barang komoditi yang diangkut di Pelabuhan Sofifi di antaranya cengkih, pala, kopra, coklat, ubi, pisang, dan buah-buahan. Adapun barang yang di bongkar yaitu, barang-barang industri seperti semen, besi, gula, beras, tepung, dan barang-barang produksi lainnya. Perkembangan pengangkutan dan bongkar barang setiap tahun mengalami peningkatan namun pada tiga tahun terakhir aktivitas pengangkutan dan bongkar barang mengalami penurunan karena beroperasinya kapal feri yang menyebabkan aktivitas kapal motor kayu sebagai sarana transportasi mengalami kemerosotan.

Keywords: Pelabuhan, bongkar-muat barang.

July 28, 2019

PENDAHULUAN

Secara geografis Maluku Utara merupakan daerah kelautan yang ditaburi dengan pulau besar seperti Halmahera, pulau sedang seperti Morotai, Bacan, Obi, Taliabo dan Mangoli, serta pulau-pulau kecil seperti Hiri Ternate, Maitara Tidore, Mare, Moti, Makian, Kayoa, Bacan Gebe, Aru, Batang Dua, Sula, dan masih banyak lagi pulau-pulau yang belum diberi nama dan tidak berpenduduk (Amal, 2010: 4). Keberadaan Sofifi sangat strategis dalam menghubungkan beberapa kota seperti Ternate dan Tidore. Oleh karena itu pembangunan pelabuhan dan sarana transportasi laut sangat penting. Secara sosial-ekonomi, Sofifi menjadi *transit area* bagi mobilitas manusia dan barang untuk keluar dan masuk ke Provinsi Maluku Utara. Dari segi pemerintahan, Sofifi merupakan pusat administrasi pemerintahan. Oleh karena itu sebagai provinsi kepulauan tentunya pelabuhan dan sarana transportasi laut menjadi hal yang penting sebagai pintu gerbang Provinsi Maluku Utara (Yusuf dkk., 1978: 1).

Pada tahun 1975-2006, masyarakat Sofifi masih menyebut Pelabuhan Sofifi dengan nama dermaga. Hal itu karena kondisi fisik Pelabuhan Sofifi saat itu masih sangat kecil serta belum memiliki fasilitas pendukung seperti gudang barang, lahan parkir yang cukup dan fasilitas pendukung lainnya. Sejak dibangun tahun 1975 Dermaga Sofifi hanya dimanfaatkan oleh masyarakat Sofifi dan sekitarnya (Wawancara dengan Talib Abbas, 18 Oktober 2015). Namun sejak terjadi pemekaran wilayah Sofifi pada tahun 1999, Dermaga Sofifi mulai dikenal secara lebih luas. Hal itu juga terkait dengan pembangunan akses jalan darat antar provinsi ke Kabupaten Halmaheta Timur (Hal-Tim), Halmahera Tengah (Hal-Teng), dan Halmahera Utara (Ha-Lut) (Surat Keputusan, 2006).

Pada tahun 2003 transportasi laut dari dan ke Pelabuhan Sofifi mengalami perkembangan dengan dugunakannya *speed boat* untuk angkutan penumpang. Hal itu membuat Pelabuhan Sofifi semakin ramai. Keramaian Pelabuhan Sofifi semakin bertambah ketika terjadi pemindahan trayek angkutan darat oleh Organda Halut yang awalnya ke Jailolo (Halmahera Barat) dipindahkan ke Sofifi pada tahun 2005. Dengan pemindahan trayek tersebut maka terdapat 113 mobil yang beroperasi dari Halut ke Sofifi dan sebaliknya. Sejak saat itu perlahan-lahan Pelabuhan Sofifi menjadi semakin ramai dengan penumpang yang melakukan penyebrangan dari Sofifi ke Ternate dan Sofifi ke Tidore. Petugas pelabuhan saat itu bahkan kewalahan untuk mengurus penumpang serta mobil-mobil yang tiba di terminal Sofifi karena jumlah *speed boat* masih sedikit dan lahan parkir mobil belum tersedia (Wawancara dengan Umar Abdul Kader, 29 Agustus 2015).

Melihat kondisi Pelabuhan Sofifi yang semakin ramai, maka pada tahun 2006 dibangun beberapa fasilitas di Pelabuhan Sofifi seperti ruang tunggu, talud, lahan parkir, WC dan kamar mandi, serta penerangan listrik oleh pemerintah kota Tidore

July 28, 2019

Kepulauan melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) tahun 2006 (Surat Keputusan, 2006). Sekalipun di Pelabuhan Sofifi telah berdiri beberapa bangunan yang dibangun oleh pemerintah Kota Tidore Kepulauan, namun masih terdapat kekurangan fasilitas, terutama lahan parkir yang belum memadai dan ruang tunggu yang tidak mampu menampung seluruh penumpang yang datang dari beberapa kabupaten/kota. Selain itu kapasitas pelabuhan juga sangat kecil dan kondisi fisik pelabuhan sangat diragukan kekuatannya karena semua bangunan menggunakan material kayu. Oleh karena itu pada tahun 2010 pemerintah Kota Tidore Kepulauan membangun kembali Pelabuhan Sofifi dengan bentuk fisik pelabuhan semi permanen menggunakan tiang beton dan lantai papan tersebut dari kayu besi. Pelabuhan Sofifi merupakan pelabuhan penumpang dan barang dengan skala regional (Surat Keputusan, 2010).

Arus keluar masuk barang di Kecamatan Oba Utara melalui Pelabuhan Sofifi juga sangat penting. Komoditi tertentu seperti cengkih, pala, kopra, pisang, ubi, dan sayur-sayuran yang dibawa ke pasar Ternate dan Tidore diangkut melalui Pelabuhan Sofifi. Begitu juga barang yang diangkut dari kota Ternate dan Tidore, kebanyakan dibongkar di Pelabuhan Sofifi (Kecamatan Oba Utara, 2003: 4). Meskipun demikian Pemerintah Daerah belum memberi perhatian yang semestinya kepada Pelabuhan Sofifi. Hal itu dikarenakan keadaan geografis Sofifi yang terpisah dari kota Tidore Kepulauan. Oleh karena itu pembangunan lebih difokuskan di ibukota Tidore Kepulauan.

Pada awalnya Pelabuhan Sofifi dikelola oleh pemerintah Desa Sofifi hingga tahun 2005. Dalam pengelolaannya pemerintah desa memang belum menerapkan manajemen pelabuhan yang baik. Untuk memperlancar aktivitas pelabuhan dengan manajemen yang baik, pemerintah Kota Tidore Kepulauan mengambil alih pengelolaan pelabuhan sejak tahun 2005. Pergantian manajemen tersebut dimaksudkan untuk lebih memajukan Pelabuhan Sofifi dalam berbagai hal (Peraturan Daerah, 2005).

Perkembangan Pelabuhan Sofifi mendorong perkembangan sarana transportasi di Maluku Utara. Hal itu membawa dampak positif dan negatif. Di satu sisi, sarana transportasi yang semula hanya berupa kapal motor kayu kemudian berkembang dengan hadirnya *speed boat* dan kapal feri, sehingga ada beberapa pilihan alat transportasi. Di sisi lain kehadiran *speed boat* dan kapa feri di Sofifi menyebabkan jumlah kapal motor kayu yang melakukan bongkar muat barang di Pelabuhan Sofifi semakin berkurang. Pada tahun 2010, kapal motor kayu yang beroperasi di Pelabuhan Sofifi tinggal tersisa satu buah (Kecamatan Oba Utara, 2010: 8).

METODE

Penelitian ini menggunakan data yang diperoleh dari Pelabuhan Sofifi dan sumber lain yang tergolong sumber primer maupun sekunder yang relevan. Studi dokumen

July 28, 2019

dilakukan dengan meneliti berbagai laporan tahunan dari beberapa kantor, di antaranya Kantor Syabandar Sofifi, Kantor Kepelabuhanan Kota Tidore Kepulauan, Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, dan Kantor Dinas Perhubungan Kota Ternate. Dalam kunjungan di beberapa kantor di atas, peneliti menemukan data tentang Pelabuhan Sofifi. Adapun data primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain surat penyerahan bantuan material dari PT. Darco terhadap pembangunan Pelabuhan Sofifi, Surat Keputusan (SK) dari Pemerintah Kota Tidore Kepulauan tentang pembangunan terminal penumpang Sofifi tahun 2006, Surat Keputusan (SK) pembangunan Pelabuhan Sofifi tahun 2010, data bongkar dan muat barang di Pelabuhan Sofifi pada tahun 1982-2010, foto-foto Pelabuhan Sofifi, serta hasil wawancara dengan beberapa informan kunci yang dianggap mengetahui perkembangan Pelabuhan Sofifi sesuai dengan temporal dalam penelitian ini. Selain itu, juga digunakan data sekunder seperti artikel dengan surat kabar bersama, buku-buku dan karya ilmiah yang relevan. Kemudian data-data tersebut dianalisis melalui Metode Sejarah dan dibantu dengan menggunakan pendekatan Ilmu Sosial dan Ekonomi. Tahap pertama dalam penelitian ini adalah heuristik atau pengumpulan sumber. Setelah semua sumber terkumpul selanjutnya dilakukan kritik terhadap sumber tersebut, baik kritik ektern untuk memperoleh sumber yang otentik maupun kritik intern untuk memperoleh sumber yang kredibel. Tahap ketiga dalam penelitian sejarah adalah interpretasi. Pada tahap ini dituntut kecermatan dan sikap objektif, terutama dalam hal interpretasi subjektif terhadap fakta sejarah. Tahap yang terakhir adalah historiografi, yaitu proses penulisan kembali peristiwa sejarah.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Fisik Pelabuhan Sofifi

Dalam perkembangannya, sebuah pelabuhan sangat membutuhkan ketersediaan infrastruktur dan pengelolaan yang baik demi berkembangnya aktivitas bongkar muat barang dan naik turun penumpang (Idriyanto, 2013: 190). Kondisi fisik Pelabuhan Sofifi sejak dibangun pada tahun 1975 cukup menyita perhatian pemerintah desa dan masyarakat Sofifi, sebab berdirinya Pelabuhan Sofifi harus menggunakan anggaran dari swadaya masyarakat, khususnya masyarakat yang memiliki kapal motor kayu dan yang berdomisili di sekitar pelabuhan. Pelabuhan Sofifi pada saat pertama kali dibangun menggunakan peralatan seadanya (manual). Sebagai contoh, tiang pelabuhan ditanam tanpa menggunakan mesin penggali lubang tiang pancang. Pada awal dibangun, tiang pancang Pelabuhan Sofifi menggunakan batang pohon kelapa dengan rantai papan kayu. Ukuran Pelabuhan Sofifi kurang lebih 50 x 2,5 meter dengan kedalaman air sekitar 5 (lima) hingga 6 (enam) meter. Pelabuhan dapat menampung dua kapal motor kayu sekaligus dengan panjang kurang lebih 20 meter dengan kedalaman 1-1,5 meter dan bermuatan rata-rata 5-6 ton. Adapun areal untuk penumpang dan barang berukuran 50 meter (Wawancara dengan Ade Yusuf, 30 Agustus 2015).

July 28, 2019

Pada tahun 1982 dilakukan perbaikan pelabuhan. Panjang pelabuhan yang semula hanya 50 meter diperpanjang menjadi 65 meter, sedangkan lebar yang semula 2,5 meter ditambah menjadi 4,5 meter. Tiang pancang yang semula menggunakan batang kelapa diganti dengan tiang pancang dari kayu *badengan (bangka)* yang lebih kuat ketika berada di dalam air. Pelabuhan dapat menampung 4 (empat) kapal motor kayu sekaligus dengan ukuran rata-rata 25 meter dengan kedalaman 1,5-2 meter dan bermuatan rata-rata 7-8 ton. Dalam aktivitas bongkar muat barang posisi sandar kapal motor kayu berada pada bagian sisi kiri dan kanan pelabuhan. Pelabuhan Sofifi saat itu memiliki fasilitas areal lapangan penumpang dan barang seluas kurang lebih 150 meter². Fasilitas lain yang tidak terdapat di Pelabuhan Sofifi adalah gudang barang dan ruang tunggu untuk penumpang serta fasilitas penerangan listrik. Kondisi demikian membuat masyarakat menampung barang-barang bawannya di tengah-tengah lapangan dan ditutup dengan terpal untuk menghindari barang dari air hujan dan embun pada malam hari. Adapun untuk penerangan pelabuhan digunakan lampu *strongking* (petromaks) jika bongkar muat barang dilakukan pada malam hari. Kondisi demikian berlangsung hingga tahun 2003 (Wawancara dengan Ade Yusuf, 5 September 2015).

Seiring dengan perkembangan di pelabuhan dan fasilitas pendukungnya, pemerintah merasa perlu untuk memperbaiki manajemen pelabuhan. Oleh karena itu pada tahun 2005 pemerintah Kota Tidore Kepulauan mengambil alih pengelolaan manajemen pelabuhan. Selanjutnya Pada tahun 2006, pemerintah Kota Tidore Kepulauan membangun fasilitas terminal di Pelabuhan Sofifi dengan penambahan ruang tunggu, lahan parkir, WC dan kamar mandi, serta penerangan listrik melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) tahun 2006 (Surat Keputusan, 2006). Anggaran pembangunan Pelabuhan Sofifi dapat dilihat pada tabel 1.1 berikut ini:

Tabel I. Biaya Pembangunan Terminal di Pelabuhan Sofifi Tahun 2006.

Jenis	Jumlah Biaya (Rp)
Bangunan terminal meliputi:	570.000.000
Ruang Tunggu	967.000.000
Penangkis ombak dan Lahan Parkir	35.217.000
WC dan Kamar Mandi	50.300.000
Penerangan Listrik	112.000.000
Kantor Syabandar dan Pos Keamanan	
	1.734.517.000
Total	

Sumber: Surat Keputusan (SK) Penganggaran Fasilitas Terminal di Pelabuhan Sofifi Tahun 2006.

July 28, 2019

Pada tahun 2006, kondisi fasilitas terminal semakin baik namun kondisi fisik pelabuhan masih kurang memadai. Oleh karena itu pemerintah Kota Tidore Kepulauan merasa perlu untuk membangun Pelabuhan Sofifi yang sejajar dengan terminal yang dibangun pada tahun 2006 tersebut. Untuk itu pemerintah Kota Tidore Kepulauan bersama Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) Kota Tidore Kepulauan melakukan rapat untuk membicarakan mengenai pembangunan Pelabuhan Sofifi secara semi parmanen. Rapat yang diadakan oleh dua lembaga tersebut langsung menyetujui anggaran sebesar Rp 1.853.785.000. Proses pembangunan pelabuhan juga tidak begitu lama, sehingga pada akhir tahun 2010 Pelabuhan Sofifi yang baru sudah dapat digunakan (Surat Keputusan, 2010).

Tabel 2. Biaya Pembangunan Pelabuhan Sofifi Tahun 2010

Jenis	Jumlah Biaya (Rp)
Bangunan Pelabuhan Sofifi meliputi:	
Pelabuhan	1.173.000.000
Talud dan Tempat Parkir	650.785.000
Penerangan Listrik	30.000.000
Total	1.853.785.000

Sumber: Surat Keputusan (SK) Penganggaran Penambahan Fasilitas di Pelabuhan Sofifi Tahun 2010.



Gambar: Pelabuhan Sofifi pada Tahun 2010. (Koleksi Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan Tahun 2011).

Pelabuhan Sofifi pada tahun 2010 memiliki ukuran dan bentuk yang sedikit berbeda karena memakai tiang pancang beton dan berlantai papan kayu besi (ulin) berukuran 50 x 5 meter dengan kedalaman air lima hingga enam meter (Dinas

July 28, 2019

Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, 2010). Pada saat itu jumlah kapal motor kayu di Pelabuhan Sofifi yang semula berjumlah 9 buah menurun hingga tersisa 1 (satu) buah. Kondisi demikian membuat pelabuhan dibanjiri oleh *speed boat* yang beraktivitas di pelabuhan sejak tahun 2003. Surutnya kapal motor kayu tidak terlepas dari masuknya kapal feri di Sofifi pada tahun 2006 yang memiliki jalur pelayaran sama dengan kapal motor kayu.

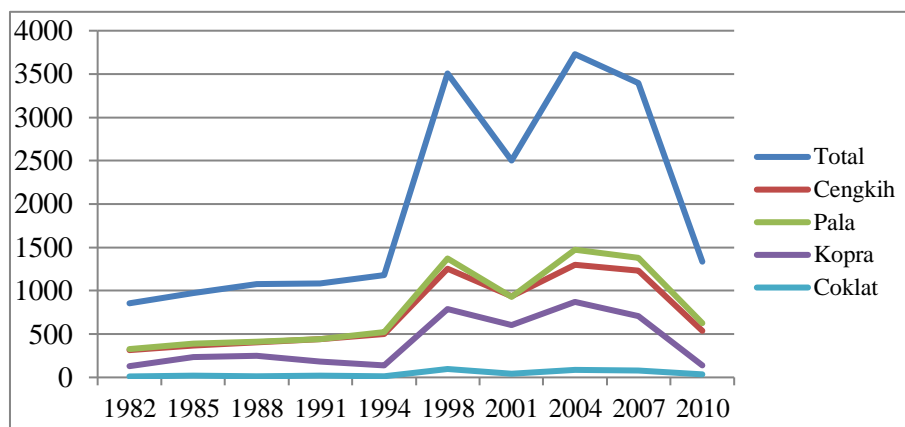
Aktivitas Pengangkutan Barang pada Tahun 1982-2010

Kelancaran aktivitas pengangkutan dan bongkar muat barang di Pelabuhan Sofifi mulai terjadi ketika pelabuhan dibangun kembali pada tahun 1982. Sejak saat itu, aktivitas di Pelabuhan Sofifi mulai berkembang, baik secara fisik pelabuhan maupun aktivitas pengangkutan dan bongkar muat barang. Barang-barang yang diangkut dari Pelabuhan Sofifi adalah hasil perkebunan, seperti cengkih, pala, kopra, coklat, dan hasil kebun seperti pisang, ubi, sagu, buah-buahan, serta hasil ternak seperti sapi, kambing, dan ayam. Sementara barang-barang yang dibongkar di Pelabuhan Sofifi adalah hasil industri seperti beras, gula, terigu, dan lain-lain (Kantor Kecamatan Oba Utara, 2004). Dalam hal ini, ada hubungan saling melengkapi kebutuhan masing-masing daerah. Artinya, Ternate dan Tidore membutuhkan pasokan bahan pertanian dan perkebunan, sedangkan Sofifi dan daerah sekitarnya membutuhkan barang-barang industri yang dihasilkan oleh kedua kota tersebut. Hasil industri seperti beras, gula, terigu, dan bahan industri lainnya memang tidak dihasilkan oleh Ternate, tetapi merupakan barang impor dari Surabaya dan Bitung (Sulawesi Utara). Bahan-bahan tersebut didistribusikan ke daerah-daerah yang membutuhkannya di wilayah Halbar, Halut, Haltim, Halteng, dan daerah sekitarnya.

Aktivitas bongkar muat barang yang dilakukan di Pelabuhan Sofifi disesuaikan dengan hari pasar di Ternate dan Tidore. Jadwal pasar di Ternate adalah setiap hari Selasa dan Sabtu, sedangkan hari pasar di Tidore setiap hari Rabu dan Minggu. Pada tahun 1998, jadwal pasar di Ternate berkembang menjadi setiap hari. Perkembangan tersebut mendorong jadwal kapal motor kayu di Pelabuhan Sofifi berubah menjadi setiap hari. Aktivitas pengangkutan barang di Pelabuhan Sofifi pada umumnya dilakukan pada dini hari sehingga barang bisa tiba di pelabuhan Ternate pada pagi hari. Hal itu antara lain dilakukan karena pada dini hari hingga menjelang pagi cuaca di laut masih teduh. Pengangkutan barang komoditi lokal di Pelabuhan Sofifi dapat dilihat pada grafik 1.1 di bawah ini.

July 28, 2019

Grafik 1. Jumlah Pengangkutan Cengkih, Pala, Kopra, dan Coklat melalui Pelabuhan Sofifi Tahun 1982-2010 (dalam ton)



Sumber: Pemerintah Desa Sofifi, Laporan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Sofifi Tahun 1982-2010.

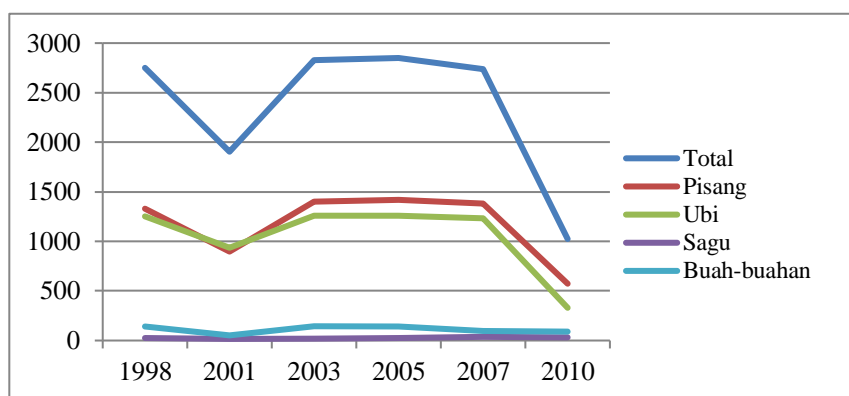
Berdasarkan grafik 1 di atas dapat diketahui bahwa jumlah pala dan cengkih yang diangkut dari Pelabuhan Sofifi pada tahun 1982 hingga tahun 2010 menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan, setelah itu disusul kopra. Sementara itu pengangkutan coklat tidak banyak menunjukkan peningkatan karena masyarakat lebih cenderung memilih mengembangkan tanaman pala dan cengkih, sebab kedua komoditas tersebut lebih tinggi harganya dibandingkan dengan coklat. Jumlah pengangkutan barang komoditi di Pelabuhan Sofifi dipengaruhi oleh musim panen setiap tahun. Semakin tinggi hasil panen maka semakin tinggi jumlah barang yang diangkut. Sebaliknya semakin rendah hasil panen masyarakat, semakin rendah pula jumlah barang yang diangkut (Wawancara dengan Husen Mustafa, 9 Oktober 2015). Selain dari faktor panen, aktivitas di Pelabuhan Sofifi juga dipengaruhi oleh fasilitas pelabuhan yang semakin memadai serta jadwal keberangkatan kapal motor kayu yang semakin rutin dan meningkat. Hal itu menyebabkan jumlah barang yang diangkut mulai menunjukkan peningkatan sejak tahun 1994 hingga tahun 1998. Namun pada tahun 2001 jumlah barang yang diangkut menurun lagi karena hasil panen yang kurang maksimal. Selain hasil panen, penurunan volume pengangkutan juga disebabkan oleh konflik antar agama yang terjadi pada tahun 1999-2000 (Klinken, 2007: 199). Pengangkutan komoditas dagang mulai terlihat meningkat lagi pada tahun 2004. Namun angka tersebut tidak bertahan lama dan menurun kembali pada tahun 2007 hingga tahun 2010 karena beroperasinya kapal feri sejak tahun 2006 (Pemerintah Kota Tidore Kepulauan, 2006).

Hasil kebun seperti pisang, ubi, kelapa, dan sagu juga merupakan barang-barang yang diangkut melalui Pelabuhan Sofifi dalam jumlah yang tidak kecil. Hal itu karena hampir sebagian besar masyarakat Sofifi memiliki kebun pisang, ubi, kelapa, dan sagu. Hasil kebun dari Sofifi tersebut diperdagangkan di Ternate dan Tidore pada hari-hari

July 28, 2019

pasar di kedua pulau tersebut. Mengenai jumlah pengangkutan hasil kebun dapat dilihat pada grafik 2 berikut ini.

Grafik 2. Jumlah Pengangkutan Ubi, Pisang, Kelapa, dan Sagu melalui Pelabuhan Sofifi Tahun 1998-2010 (dalam ton)



Sumber: Pemerintah Desa Sofifi, Laporan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Sofifi Tahun 1998-2010.

Penurunan pengangkutan hasil kebun pada tahun 2001 juga disebabkan oleh terjadinya konflik antar agama pada tahun 1999. Hal itu dikarenakan Sofifi merupakan salah satu wilayah yang mendapatkan ketegangan pada konflik antar agama saat itu. Kondisi tersebut membuat masyarakat sedikit terganggu dalam melakukan aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Sofifi. Namun jumlah pengangkutan hasil kebun mulai meningkat kembali pada tahun 2003 hingga 2007. Pada grafik 1.2 di atas juga terlihat bahwa jumlah hasil kebun yang paling banyak diangkut adalah pisang dan ubi. Hal itu karena sebagian besar penduduk di kota Ternate dan Tidore menjadikan pisang dan ubi sebagai salah satu makanan pokok sehari-hari. Oleh sebab itu permintaan terhadap kedua jenis hasil kebun tersebut cukup tinggi.

Perkembangan aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Sofifi tentu sangat berhubungan dengan tiga faktor. Pertama, ketersediaan jalan sebagai fasilitas pendukung pelabuhan yang merupakan faktor sangat penting dalam perkembangan Pelabuhan Sofifi. Jalan merupakan salah satu fasilitas pendukung pelabuhan/pelabuhan untuk mempermudah atau mempercepat pengangkutan barang ke dan dari pelabuhan. Kedua, manajemen Pelabuhan Sofifi yang semakin membaik setelah pelabuhan diambil alih oleh Pemerintah Kota Tidore Kepulauan pada tahun 2005. Ketiga, berakhirnya konflik antar agama pada tahun 1999 di Maluku Utara yang telah memberi kesempatan kepada masyarakat untuk melanjutkan aktivitas perekonomian mereka, sehingga aktivitas di Pelabuhan Sofifi juga meningkat kembali.

July 28, 2019

SIMPULAN

Perkembangan Pelabuhan Sofifi dari tahun 1975 hingga 2010 didukung oleh beberapa faktor. Pertama, faktor geografis, yaitu keberadaan Sofifi yang tepat di tengah pulau Halmahera, merupakan faktor pendorong dalam perkembangan Pelabuhan Sofifi sebab Pelabuhan Sofifi merupakan pelabuhan yang sangat dekat dengan kota Ternate dan Tidore. Hal itu membuat masyarakat Halmahera yang ingin melakukan perjalanan ke kota Ternate dan Tidore kebanyakan melewati Pelabuhan Sofifi. Kedua, Sofifi merupakan salah satu daerah penghasil tanaman perkebunan seperti cengkih, pala, coklat, dan copra. Komoditas dagang itu diangkut melalui Pelabuhan Sofifi untuk dijual di kota Ternate dan Tidore. Hal itu membuat Pelabuhan Sofifi selalu ramai dengan aktivitas pengangkutan dan bongkar muat barang.

Adapun faktor penghambat perkembangan Pelabuhan Sofifi dari tahun 1975 hingga 2010 terutama adalah faktor biaya. Pelabuhan Sofifi yang dikelola oleh Pemerintah Desa Sofifi dari tahun 1975-2005 selalu mengalami keterbatasan biaya untuk pengembangan fisik pelabuhan. Hal itu membuat perkembangan fisik Pelabuhan Sofifi berjalan sangat lambat. Kedua, secara administratif Sofifi masuk di wilayah kota Tidore Kepulauan namun secara geografis Sofifi terpisah dengan kota induknya yaitu Tidore. Kondisi geografis yang demikian membuat Pelabuhan Sofifi kurang tersentuh pembangunan dari Pemerintah Kota Tidore Kepulauan, sebab sebagian besar pembangunan difokuskan pada perkembangan ibukota yaitu Kota Tidore. Hal itu membuat infrastruktur yang ada di Sofifi seperti pelabuhan, jalan, dan infrastruktur lainnya sangat lambat berkembang. Namun perkembangan pelabuhan mulai terlihat ketika terjadi penyerahan pengelolaan Pelabuhan Sofifi dari Pemerintah Desa Sofifi ke Pemerintah Kota Tidore Kepulauan pada tahun 2005.

Setelah Pelabuhan Sofifi diserahkan oleh Pemerintah Desa Sofifi kepada Pemerintah Kota Tidore Kepulauan, maka penerapan manajemen pelabuhan juga semakin baik. Hal itu mengakibatkan pendapatan Pelabuhan Sofifi mulai mengalami peningkatan. Pemasukan Pelabuhan Sofifi diperoleh dari biaya sandar kapal motor kayu, *speed boat*, tarif parkir mobil penumpang dan barang, serta biaya-biaya yang harus dibayar oleh pengguna yang beraktivitas di Pelabuhan Sofifi. Perkembangan Pelabuhan Sofifi telah membuka kesempatan kerja bagi masyarakat sekitar pelabuhan seperti buruh bongkar muat barang di kapal motor kayu, dan ABK di kapal motor kayu atau *speed boat*. Selain itu perkembangan Pelabuhan Sofifi juga membuat aktivitas penumpang dan bongkar muat barang semakin meningkat.

Beroperasinya kapal feri pada tahun 2006 telah mengakibatkan penurunan jumlah bongkar muat barang di Pelabuhan Sofifi. Meskipun aktivitas kapal feri menggunakan pelabuhan tersendiri, namun dengan fasilitas yang lebih moderen dan praktis maka masyarakat lebih cenderung untuk menggunakan kapal feri dalam melakukan aktivitas pengangkutan barang dan penumpang. Hal itu membuat sebagian

July 28, 2019

besar kapal motor kayu di Pelabuhan Sofifi harus menarik diri dari usahanya, karena tidak bisa bersaing dengan kapal feri yang lebih moderen.

DAFTAR PUSTAKA

- Beng, Isra, 2016, "Dari Dermaga ke Pelabuhan: Perkembangan Pelabuhan Sofifi, Tidore Kepulauan Tahun 1975-2010" (Tesis pada Program Magister Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro)
- Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, 2006, Jumlah Penumpang di Pelabuhan Sofifi.
- Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, 2010, Laporan Evaluasi Kondisi Pelabuhan Sofifi di Kota Tidore Kepulauan.
- Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, 2010, Jumlah Penumpang di Pelabuhan Sofifi.
- Dinas Perhubungan Kota Tidore Kepulauan, "Manajemen Retribusi Trayek Darat dan Laut" Nomor 11 tahun 2005.
- Gerry Van Klinken, 2007, *Perang Kota Kecil, Kekerasan Komunal dan Demokrasi di Indonesia*, Jakarta, KITLV dan Obor.
- Idriyanto, 2013, *Pelabuhan dan Masyarakat Surabaya, 1940-1975*, dalam Djuliaty Suroyo, *Membedah Sejarah dan Budaya Maritim Merajaut Keindonesiaan*, Semarang: Kerja Sama Program Magister Ilmu Sejarah Undip, Masyarakat Sejarawan Jawa Indinesisa Cabang Tengah, dan UPT UNDIP Press.
- Kecamatan Kecamatan Oba Utara, 2003, Data Statistik Kecamatan.
- Kantor Kecamatan Oba Utara, 2010, Data Statistik Kecamatan.
- Taufik Madjid, 2013, *Pembangunan Sektor Transportasi Untuk Rakyat*, Dinas Perhubungan Kominfo Provinsi Maluku Utara.
- Kantor Kecamatan Oba Utara, 2009, Data Statistik Kecamatan.
- Kantor Kecamatan Oba Utara, 2002, Data Statistik Kecamatan.
- Kantor Kecamatan Oba Utara, 2005, Data Statistik Kecamatan.
- Kantor Kecamatan Oba Utara, 2010, Data Statistik Kecamatan.
- M. Adnan Amal, 2010, *Kepulauan Rempah-Rempah Perjalanan Sejarah Maluku Utara 1250-1950*, Jakarta, Gramedia.
- Yunus R. Yusuf, dkk. 1978, "Terminal Penumpang Pelabuhan Laut di Sofifi: Metafora; Kora-Kora". (Laporan Penelitian pada Pusat Penelitian Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sam Ratulangi Manado.
- Peraturan Daerah Kota Tidore Kepulauan Nomor 11 Tahun 2005. Tentang "Manajemen Retribusi Trayek Laut".
- Pemerintah Daerah Provinsi Maluku Utara, 2013, Hasil Kajian Hukum Peningkatan Status Kota Sofifi Tahun.
- Pemerintah Kota Todere Kepulauan, 2006, Surat Keputusan (SK) Penganggaran Fasilitas Terminal di Pelabuhan Sofifi.

July 28, 2019

Pemerintah Kota Tidore Kepulauan, Surat Keputusan (SK) Nomor: 93 21/ DPRD / KT / 2010.

Pemerintah Desa Sofifi, 1980, Jadwal Kapal Motor Kayu di Pelabuhan Sofifi.

Pemerintah Kota Tidore Kepulauan, 2006, Surat Edaran Beroperasi Kapal Feri.

Surat Keputusan (SK) Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Tidore Kepulauan, Nomor 170: 22/ DPRD / KT / 2006.

Surat Keputusan (SK) Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Tidore Kepulauan, Nomor: 93 21/ DPRD / KT / 2010.