

BARI GOOD & RANGKO BAD!
(Masalah Pembangunan Pelabuhan Niaga di Bari)
P Alexander Jebadu SVD
Dosen Ekonomi Neoliberal pada STFK Ledalero

Harian *Flores Pos* 16 Desember 2019 menurunkan sebuah tulisan di kolom opini. Judulnya adalah *Pelabuhan Niaga di Bari Harus Segera Dibangun*. Seruan ini memiliki beberapa alasan yang sangat kuat. Pertama, pelabuhan niaga di Kabupaten Mabar ini sudah resmi dipindahkan dari Labuan Bajo ke Bari di Kecamatan Macang Pacar. Tujuannya supaya Labuan Bajo difokuskan hanya menjadi pelabuhan penumpang dan pusat wisata premium yang berkelas dunia. Kedua, rencana pemindahan pelabuhan niaga dari Labuan Bajo ke Bari sudah berlangsung hampir sepuluh tahun sejak tahun 2011.

Bari & Rangko Menurut Kajian PT Adhy Karya

Pemerintah pusat melalui Menteri Perhubungan telah melakukan kajian teknis tahun 2012. Pengerjaannya dilakukan oleh PT Adhy Karya (Persero) Tbk Jakarta. Menurut seorang informan yang tak mau disebutkan namanya, salah satu pihak yang ikut dalam survei waktu itu adalah Bapak Yosef Nai Soi. Waktu itu ia masih menjabat sebagai anggota DPR RI dan ikut melakukan survei calon lokasi pemindahan pelabuhan niaga Kabupaten Mabar di Bari. Oleh sebab itu Bapak Yosef Nai Soi yang sekarang menjadi Wakil Gubernur NTT tahu persis rencana proyek nasional ini.

Hasil kajian teknis PT Adhy Karya Jakarta tahun 2012 tentang Bari sebagai calon pelabuhan niaga Kabupaten Mabar sempat dipresentasikan di Kantor Syah Bandar di Labuan Bajo. Seingat informan yang tidak mau disebutkan namanya, salah satu rangkap dari dokumen kajian teknis itu diserahkan PT Adhy Karya kepada Kepala Syah Bandar di Labuan Bajo.

Menurut hasil kajian teknis PT Adhy Karya, teluk Liwuliang di Bari merupakan sebuah pilihan terbaik. Lautnya langsung dalam hingga 10 meter hanya puluhan meter dari bibir pantai. Dermaga yang dibangun nanti tidak perlu menjulur hingga ratusan meter dari daratan ke laut. Panjang dermaga sekitar 20-an meter ke arah laut sudah cukup.

Dari segi biaya, dermaga yang pendek ini jelas akan menghemat uang negara yang merupakan uang rakyat karena bersumber dari pajak rakyat. Selain itu, teluk Liwuliang di Bari aman dari amukan gelombang karena Pulau Longos yang berada di depannya menjadi benteng alam yang melindunginya dari amukan gelombang sejak dulu kala. Menurut seorang informan, teluk Liwu Liang di Bari merupakan tempat persembunyian perahu-perahu dan sampan para nelayan sejak dulu kala ketika musim gelombang yang keras pada musim hujan dan badai yang umumnya datang dari arah barat. Ketenangan laut di Liwuliang bisa dilihat dari arti nama tempat ini. *Liwu* dalam bahasa setempat artinya air genangan atau danau yang tenang dan *liang* artinya gua. Dari arti harfiah ini, Liwuliang artinya sebuah gua atau teluk yang lautnya amat tenang.

Sebaliknya, demikian menurut kajian teknis dari PT Adhy Karya Jakarta, Rangko sama sekali bukan pilihan yang baik untuk menjadi pelabuhan niaga. Laut di Rangko dangkal dan berbatu karang. Kalaupun harus dibuat dermaga maka dermaga harus menjulur lebih dari 200 meter dari pantai ke arah laut lepas. Karena dasar lautnya berbatu karang, kemungkinan untuk

mengadakan pendalaman dasar laut di Rangko dengan lakukan pengerukan menjadi sangat tidak mungkin. Selain itu, pantainya terbuka dengan laut lepas. Hempasan gelombang dari laut lepas sangat besar sepanjang waktu karena tidak ada benteng alam berupa pulau. Laut di Rangko bukan teluk. Di Rangko juga tidak ada muara sungai.

Selain itu, jarak tempuh Labuan Bajo sebagai ibukota kabupaten Mabar dan pelabuhan niaga di Bari melalui jalan negara pantura Flores yang sedang dibangun juga tidak seberapa. Menurut seorang konsultan pembangunan jalan negara pantura Flores, Labuan Bajo ke Bari hanya 40 hingga 50 km. Jarak tempuh ini lebih pendek dari Pelabuhan Kendindi ke Ruteng, 62,3 km. Jarak Labuan Bajo ke Bari akan jauh lebih pendek lagi kalau jalan negara pantura ini di wilayah Boleng dan Terang tidak dipaksa berkelok-kelok melewati tanah-tanah milik para politisi di Jakarta.

Biarpun demikian, menurut informan yang mendampingi Pak Yosef Nai Soi dan PT Adhi Karya yang melakukan kajian teknis terhadap kelayakan Teluk Liwuliang di Bari, bupati selaku kepala pemda Kabupaten Mabar waktu itu sempat memperlihatkan keenggannya untuk menerima hasil kajian teknis Pemerintah Pusat yang dikerjakan oleh PT Adhi Karya ini. Ia tetap memilih Rangko.

Tapi kata sang informan yang mendampingi tim teknis dari PT Adhi Karya Jakarta ini: “Oh tidak! Kepala Syah Bandar Labuan Bajo yakinkan dia bahwa Rangko sama sekali tidak memenuhi syarat. Kalau pun dibangun, biayanya nanti sangat besar karena dermaga nanti akan menjulur panjang 200 meter lebih dari pantai ke arah laut. Laut Rangko dangkal dan berkarang selain sangat terbuka dengan laut lepas.”

Keunggulan-keunggulan yang dimiliki Teluk Liwuliang di Bari telah membuat tempat ini menjadi pilihan tunggal sebagai lokasi pelabuhan niaga yang dipindahkan dari kota wisata premium Labuan Bajo. Di pantai utara Manggarai Barat tidak ada lokasi lain yang seaman teluk Liwuliang di Bari. Begitu unggulnya Bari sebagai calon tunggal lokasi pelabuhan niaga Kabupaten Mabar menurut kajian teknis PT Adhi Karya Jakarta, selama sepuluh tahun digulirkannya pembangunan pelabuhan niaga di Bari ini tidak ada tempat lain yang disebutkan sebagai alternatif. Rangko juga tidak pernah masuk dalam wacana.

Bari Diamankan Perda No.9/2012

Pilihan tunggal Liwuliang di Bari sebagai lokasi pelabuhan niaga yang dipindahkan dari Labuan Bajo diamankan melalui Perda No. 9/2012 tentang Tata Ruang Wilayah Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2012-2032. Pasal 10 ayat 3 huruf a) berbunyi: “***Pelabuhan Pengumpul yaitu Pelabuhan Niaga/Peti Kemas adalah di Desa Bari Kecamatan Macang Pacar.***” Lalu Pasal 10 ayat 3 huruf b) berbunyi: “***Pelabuhan Penumpang dan Pelabuhan Wisata Internasional adalah di Labuan Bajo.***” Perda ini berlaku sampai hari ini dan belum direvisi.

Untuk warga masyarakat Kecamatan Macang Pacar dan warga masyarakat Manggarai Barat Dapil II pada umumnya (Kec. Pacar, MNdoso, Kuwus, Kuwus dan Kuwus Barat), rencana pembangunan pelabuhan niaga di Bari telah menjadi berita gembira. Perwujudan berita gembira ini telah dinanti sejak tahun 2011. Keuntungan ekonomi yang merembes kepada mereka juga tidak akan luar biasa banyak. Akan tetapi bagi mereka, biar imbas keuntungannya sedikit ketimbang tidak ada sama sekali.

Dalam rangka pelabuhan niaga ini, sekurang-kurangnya jalan raya, listrik dan air akan diperhatikan oleh negara di kawasan ini. Warga masyarakat Mabar Dapil II akan ikut menikmatinya. Selain itu, salah satu cita-cita Sukarno untuk keadilan sosial ekonomi bagi seluruh rakyat Indonesia dengan membangun mulai dari daerah pedesaan yang dikenal dengan Nawacita No 3 seperti diwacanakan pemerintahan sejak Jokowi sejak tahun 2014 perlahan-lahan terealisasi.

Kesimpulannya sangat jelas. Dari segala segi, hampir tidak ada alasan masuk akal yang menjadi dasar pertimbangan untuk memindahkan lokasi pelabuhan niaga dari Bari di Kecamatan Macang Pacar ke tempat lain. Jika ada, maka ini mestinya merupakan konspirasi kepentingan sejumlah elite politik dan para pebisnis. Ini tidak boleh terjadi. Konspirasi kepentingan pribadi para politisi dan kepentingan kelompok pebisnis ini harus dibongkar dan dilawan. Karena pembangunan di bidang apapun pada prinsipnya bertujuan untuk melayani kebutuhan warga masyarakat dan bukan untuk melayani kepentingan pribadi para politisi, pemerintah dan pebisnis.@@@