



Pelayaran Rakyat di Kabupaten Maluku Tengah yang Terpinggirkan dan Respon Stakeholder

The Marginalized of People Shipping in Central Maluku Districts and Stakeholder Response

Ratna Indrawasih *

Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan –LIPI
Jln. Jend. Gatot Subroto No. 10 Jakarta Selatan. 12170

Diterima 18 April 2018; Disetujui 14 Juni 2018; Diterbitkan 18 Juni 2018

Abstrak

Di negara Indonesia yang wilayahnya merupakan kepulauan dan perairan, angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang penting untuk mengembangkan interaksi masyarakat dalam berbagai bidang. Pelayaran rakyat merupakan salah satu sarana angkutan yang dapat menjangkau wilayah-wilayah kepulauan. Pada perkembangannya, saat ini keberadaan pelayaran rakyat itu telah terpinggirkan oleh beroperasinya kapal-kapal modern, serta kebijakan yang menyertainya, sehingga mengalami keterpurukan. Berkaitan dengan keterpurukan tersebut, menarik untuk dipertanyakan, faktor-faktor apa saja yang telah menyebabkannya? Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif, pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, FGD dan observasi lapangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terpinggirkannya pelayaran rakyat di Maluku Tengah adalah karena sarana pelayaran rakyat yang ada kalah bersaing dengan beroperasinya kapal cepat dari perusahaan angkutan laut dan kapal perintis (kapal ferry) yang disediakan oleh pemerintah. Keberadaan pelabuhan yang lebih suka bongkar muat dengan mesin juga merupakan permasalahan tersendiri yang dihadapi oleh pelayaran rakyat, sehingga pelayaran rakyat ditolak karena melakukan bongkar muat dengan tenaga manusia. Di samping itu, kebijakan pemerintah juga merupakan faktor yang kurang mendukung perkembangan pelayaran rakyat di Maluku. Padahal pelayaran rakyat berupa kapal kecil masih dibutuhkan oleh masyarakat kepulauan. Oleh karena itu perlu pengelolaan yang baik agar kapal pelayaran rakyat tetap ada.

Kata kunci: Kualitatif; Maluku Tengah; Pelayaran rakyat; respon Stakeholder; Terpinggirkan

Abstract

In Indonesia country is the territory which consist of archipelago and most of it are waters, therefore shipping is an important means of transportation to develop community interaction in various fields. The people shipping is one of the means transportation for them to reach the spread islands. In the present, the existence of the people's shipping were pressurised by the operation of modern ships, as well as the implementation of related policies, thus experiencing a downturn. In this case, the slumped of the traditional local people shipping become the interesting matter to be discussed, have to find out the causing factors. The research was conducted with qualitative approach, data collection was obtained through in-depth interview, FGD and field observation. From the result of the research, it shows that the discontinuation of the local people's shipping in Central Maluku mostly caused by the existing facilities cannot be competed with the operation of modern shipping companies and ferry boats provided by the government. The existence of port with modern loading and unloading facilities are also an obstacle for the local people shippings, because the local people's shipping still utilised the human power for loading and unloading. In addition, the less of government support also a tendency the development of local people shippings in Maluku. In fact, the local people shipping, even its small ship still needed by the people in the islands. Therefore it is necessary to maintain the local people shipping in a good manner.

Keywords: Qualitative; Central Maluku; People Shipping; Response of Stakeholder; Marginalized

1. Pendahuluan

Sebagai negara kepulauan Indonesia memiliki 17.504 pulau dan memiliki garis pantai sepanjang 99.093 kilometer. Wilayah perairan Indonesia mencapai 6,32 juta km², atau sekitar 70% dari luas wilayah Indonesia

* Corresponding author. Tel: +62 858 9115 1122
E-mail: ratnapmb@yahoo.co.id

doi: <http://dx.doi.org/10.25104/transla.v20i1.795>

1411-0504 / 2548-4087 ©2017 Jurnal Penelitian Transportasi Laut.

Diterbitkan oleh Puslitbang Transportasi Laut, Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Balitbang Perhubungan, Kementerian Perhubungan

Artikel ini disebarluaskan di bawah lisensi CC BY-NC (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

(Kelautan dan Perikanan dalam Angka 2014). Geografi Negara Kesatuan Republik Indonesia berupa kepulauan dan perairan memperlihatkan kebutuhan sarana perhubungan dan transportasi, untuk membangun komunikasi guna menjalin dan mengembangkan interaksi masyarakat dalam berbagai bidang. Dalam membangun jaringan dan jalinan tersebut maka peranan angkutan laut (pelayaran rakyat) menjadi penting. Selain itu, kelancaran lalu lintas angkutan laut yang lebih efisien juga penting untuk menopang perekonomian nasional.

UU no. 17 Tahun 2008 menyebutkan bahwa “pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.” Oleh karena itu, angkutan perairan meliputi kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Jenis angkutan di perairan meliputi angkutan laut, angkutan sungai dan danau, dan angkutan penyeberangan. Adapun angkutan Laut dirinci menjadi angkutan dalam negeri, luar negeri, khusus, dan pelayaran-rakyat. Angkutan Laut Pelayaran-Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional dan mempunyai karakteristik tersendiri untuk melaksanakan angkutan di perairan dengan menggunakan kapal layar, kapal layar bermotor, dan/atau kapal motor sederhana berbendera Indonesia dengan ukuran tertentu.

Sepanjang sejarahnya, pelayaran perahu yang dikenal juga dengan pelayaran rakyat, memiliki peranan penting bagi transportasi laut di Indonesia. Bangsa Indonesia sudah mengenal pelayaran perahu sejak ratusan tahun yang lalu. Namun karena tuntutan modernisasi, khususnya sejak dekade 1980-an, pelayaran rakyat tidak lagi menjadi salah satu alat transportasi penting, karena mulai ada banyak pilihan bagi para pemilik barang untuk mengapalkan barang-barang mereka, antara lain dengan menggunakan kontainer.

Sejak tahun 1970-an ada dua jenis perahu layar, yaitu perahu layar tanpa mesin dan perahu layar dengan mesin. Sebagai alat transportasi tradisional, armada pelayaran rakyat mempunyai pangsa pasar sendiri, yaitu para pedagang dan pengusaha kecil. Meskipun demikian, sebagaimana pernah ditulis oleh H.W. Dick dan à Campo, (1987), pada masa penjajahan Belanda armada pelayaran rakyat sempat menjadi saingan yang tidak ringan bagi kapal-kapal milik *Koninklijk Paketvaart Maatschappij* (KPM) yang tergolong sebagai alat transportasi modern, dalam pelayaran antar pulau. Berbagai upaya dilakukan oleh KPM untuk mengeliminasi gerak armada perahu layar yang sering dijuluki “armada semut” tersebut, misalnya dengan menurunkan tarif dan mereduksi ongkos pengangkutan barang-barang tertentu, serta mengeluarkan berbagai kebijakan agar perkembangan armada perahu layar dapat dihambat (Basoman Nur, D.M, 1969).

Pada beberapa dekade berikutnya, pelayaran perahu tetap menjadi primadona pelayaran antar pulau, karena para pengguna jasa masih tetap membutuhkannya. Kejayaan armada perahu baru mulai memudar ketika transportasi laut semakin berkembang sesuai dengan tuntutan jaman. Awal kemunduran pelayaran rakyat mulai tampak sejak tahun 1980-an karena munculnya persaingan dengan kapal-kapal pelayaran lokal yang lebih “modern” jika dibandingkan dengan armada perahu (Susilowati, 2013).

Pada perkembangannya, saat ini keberadaan pelayaran rakyat itu telah terpinggirkan oleh beroperasinya kapal-kapal moderen, serta kebijakan yang menyertainya. Padahal, pelayaran rakyat memiliki peran yang cukup besar dalam memperkuat poros maritim, untuk mewujudkan nawacita. Peran pelayaran rakyat itu antara lain adalah sebagai penguat identitas bangsa Indonesia sebagai bangsa maritim, yang ditunjukkan oleh adanya simbol-simbol budaya maritim yang tersimpan dalam aktivitas pelayaran rakyat, baik yang terwujud dalam bentuk-bentuk fisik perahu yang digunakan dalam pelayaran maupun dalam sistem organisasi pelayaran, yang masing-masing bercorak khas mewakili tradisi budaya maritim di setiap daerah.

Pelayaran rakyat juga telah berfungsi sebagai penggerak roda perekonomian masyarakat di wilayah-wilayah pedalaman yang terpencil dan pulau-pulau terluar untuk mendistribusikan barang hasil bumi dan jasa, maupun untuk mendistribusikan barang-barang kebutuhan pokok yang diperlukan masyarakat. Dengan beroperasinya pelayaran rakyat maka masyarakat yang tinggal di wilayah pedalaman dan pulau-pulau terluar yang terisolasi telah dipermudah dalam memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari, dan disparitas kesenjangan harga dapat ditekan. Peran pelayaran rakyat ini tidak tergantikan oleh kapal-kapal bertonase besar mengingat kedalaman perairan pantai dan sungai yang semakin dangkal akibat proses sedimentasi yang tidak dapat dikendalikan.

Dalam kaitan dengan isu diplomasi maritim, kehadiran aktivitas pelayaran rakyat tradisional di pulau-pulau terluar juga dapat dijadikan sebagai kekuatan diplomasi maritim dengan menunjukkan kepada dunia, bahwa benar-benar keberadaan suatu pulau berada dalam penguasaan NKRI. Pentingnya diplomasi maritim ini secara konkret dapat mencegah lepasnya suatu pulau ke dalam penguasaan negara lain, sehingga terjadinya kasus yang menimpa Pulau Simpadan dan Ligitan dapat dihindari. Di bidang keamanan laut, peran pelayaran rakyat tradisional juga tampak dalam kontribusinya sebagai mata telinga pemerintah dalam menjaga wilayah perairan dari berbagai bentuk tindak kriminal seperti *illegal fishing* dan *human trafficking*, perdagangan obat-obat terlarang seperti narkoba, penyelundupan, perompakan, dan terorisme. Peran penjaga keamanan laut ini sangat penting mengingat keterbatasan aparat pemerintah dan sarana yang dimilikinya yang tidak sebanding dengan luas wilayah perairan yang harus dijaga. Secara politis peran pelayaran rakyat tradisional juga sangat strategis dalam menjaga keutuhan kedaulatan NKRI. Sederet peran tersebut telah ditorehkan dalam catatan sejarah maritim Indonesia, maupun dalam kondisi sekarang.

Peran strategis pelayaran rakyat tersebut oleh pemerintah Jokowi–JK telah dikerangkai ke dalam point ke tiga dari sembilan butir Agenda Pembangunan dan pilar ke tiga dari lima pilar Poros Maritim Dunia. Dengan sederet program tersebut, kiranya tidak diragukan lagi komitmen pemerintah Jokowi–Jk dalam membangun kembali kejayaan maritim Indonesia sebagaimana telah dibuktikan dalam sejarah maritim Nusantara. Setelah dua tahun perjalanan pemerintahan presiden Jokowi– JK, ide besar “Poros Maritim Dunia” ternyata belum menunjukkan hasilnya. Sektor

maritim masih terpuruk, yang diindikasikan dengan terpuruknya perusahaan pelayaran nasional, termasuk pelayaran rakyat. Aktivitas pelayaran nasional memang berkembang, tetapi lebih banyak dikuasai oleh beroperasinya kapal asing.

Implikasi lebih lanjut dari penguasaan pelayaran asing ini adalah rendahnya daya saing produk dari Indonesia. Sekedar contoh seiring dengan berjalannya program tol Laut, nasib pelayaran rakyat di Pelabuhan Kalimas Surabaya, dirasakan semakin banyak kapal yang menganggur, waktu tunggu semakin lama, volume angkutan semakin sedikit, dan imbasnya banyak truk-truk pengangkut dipelabuhan yang diparkir saja. Pada hal semakin lama kapal yang tidak jalan dan truk terparkir akan semakin banyak biaya yang dikeluarkan, yaitu untuk uang makan awak kapal dan truk. Begitu pula di Banjarmasin. Sebagai pusat perdagangan yang terpenting di Indonesia, pada abad ke-19 hingga pertengahan abad ke 20 armada pelayaran rakyat telah menjadi penghubung terpenting bagi pelabuhan Banjarmasin dengan pelabuhan- pelabuhan di pantai utara Jawa dan Madura, Sulawesi Selatan, dalam kaitan dengan aktivitas perdagangan. Sayang tuntutan modernisasi, khususnya sejak tahun 1980-an menyebabkan pelayaran rakyat tidak lagi menjadi salah satu alat transportasi penting, karena ada banyak pilihan bagi para pedagang untuk mengkapalkan barang dagangannya, antara lain dengan menggunakan kapal container. Jauh sebelumnya, pada tahun 1965 di Banjarmasin juga telah dibangun pelabuhan baru yang lebih modern, yaitu pelabuhan Trisakti, di tepi Sungai Barito. Hal ini berdampak sepiunya pelayaran rakyat di Martapura. Sementara itu pemeliharaan terhadap pelabuhan rakyat Martapura mulai diabaikan, sehingga kondisinya semakin memprihatinkan (Susilowati, 2013).

Berkaitan dengan terpinggirkannya pelayaran rakyat, menarik untuk dipertanyakan kembali, apa faktor-faktor penyebabnya? Baik dari faktor internal (dari sisi pelaku pengusaha pelayaran rakyat tradisional sendiri) maupun faktor eksternal (kebijakan pemerintah serta kondisi lingkungan baik sosial maupun fisik yang berpengaruh terhadap eksistensi pelayaran rakyat).

Bertolak dari permasalahan di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk :

1. Mengidentifikasi kondisi pelayaran rakyat
2. Mengetahui permasalahan dalam pelayaran rakyat
3. Mengetahui respons pelaku usaha pelayaran rakyat dalam menyikapi kondisi yang dihadapi.

2. Metode

Data yang digunakan untuk penulisan artikel ini merupakan bagian hasil penelitian Dipa Tematik Pusat Penelitian Kemasyarakatan dan Kebudayaan LIPI yang berjudul Pelayaran Tradisional Komunitas Maritim Indonesia : Penelusuran Kembali Pelayaran tradisional di Perairan *Indonesia* yang penulis lakukan di Kabupaten Maluku Tengah pada bulan Mei 2017. Sebagaimana diketahui bahwa Maluku merupakan daerah kepulauan dan tentu sangat membutuhkan sarana angkutan laut pelayaran rakyat. Tulisan ini akan membahas kondisi pelayaran rakyat di Maluku saat ini, khususnya di wilayah kabupaten Maluku Tengah.

Penelitian dilakukan dengan pendekatan kualitatif, pengumpulan data dilakukan melalui wawancara mendalam, FGD dan observasi lapangan. Wawancara dilakukan dengan beberapa nakhoda dan ABK kapal penumpang dan barang (cargo), baik kapal cepat, kapal kayu maupun speedboat kecil yang memiliki berbagai trayek pelayaran antar pulau di kabupaten Maluku Tengah. Selain itu juga dengan penumpang termasuk penumpang yang membawa hasil kebun dari pulau untuk dijual ke Ambon, para pemilik kapal angkutan pelayaran rakyat, petugas pelabuhan (Syahbandar) di beberapa pelabuhan yang ada di Kabupaten Maluku Tengah, para pejabat Dinas Perhubungan tingkat kabupaten, provinsi maupun pusat, serta dari DPP Pelra. Wawancara mendalam dipandu dengan pedoman wawancara dan pertanyaan-pertanyaan dikembangkan pada saat wawancara. Observasi dilakukan di beberapa pelabuhan antara lain Pelabuhan Haria-Saparua, Amahai –Seram, Tulehu, Hitu dan Hila di pulau Ambon.

Analisa data dilakukan secara deskriptif-analitik, yakni mengelompokkan lebih dulu data yang sudah diperoleh, dengan cara memilah antara satu data dengan data lainnya. Data yang sudah dikelompokkan kemudian dianalisis dan disajikan dalam bentuk narasi.

3. Hasil dan Pembahasan

Provinsi Maluku merupakan wilayah kepulauan yang terdiri atas lebih dari seribu pulau besar dan kecil, maka transportasi laut memegang peranan yang sangat penting, baik bagi pengembangan di dalam maupun antar wilayah. Pengembangan antar wilayah ditujukan untuk mengembangkan interaksi antar wilayah Maluku dengan wilayah sekitarnya maupun dengan wilayah Indonesia Bagian Barat (IBB). Untuk itu jaringan transportasi laut harus dapat mempromosikan pengembangan intra wilayah yang ditujukan untuk meningkatkan kemudahan hubungan antar pulau dan sebagai upaya pemerataan pembangunan antara wilayah maju dengan yang masih terbelakang.

Pertumbuhan dan penyebaran aktivitas ekonomi di Provinsi Maluku saat ini terpusat di kota Ambon sebagai wilayah transit dan wilayah jasa potensial. Kondisi ini sebagai konsekuensi jarak antar wilayah, yang dalam perkembangannya menjadi titik lemah bagi wilayah lain di Maluku, seperti di wilayah tengah (Kabupaten Maluku Tengah, Seram Bagian Barat, Seram Bagian Timur), dan wilayah selatan dan tenggara Maluku (Kabupaten Maluku Tenggara Barat dan Maluku Tenggara) (Bappeda Maluku, 2005). Untuk menjembatani hubungan antar wilayah yang berjauhan itulah maka dibutuhkan sarana transportasi laut yang efektif, dalam arti memiliki tingkat ketersediaan yang tinggi dan waktu tempuh yang relatif cepat.

Struktur jaringan transportasi laut di wilayah Maluku diklasifikasikan dalam beberapa kategori:

1. Jaringan pelayaran nusantara oleh kapal-kapal penumpang Pelni dan operator pelayaran nasional. Jaringan pelayaran ini umumnya hanya singgah di pelabuhan penting di Maluku (Ambon dan Tual) serta beberapa pelabuhan lokal (Samluaki dan Banda);
2. Jaringan pelayaran perintis yang melayani sebagian besar pelabuhan lokal;
3. Jaringan pelayaran rakyat lokal dengan rute pelayaran yang relatif lebih bebas, melayani hampir semua pelabuhan lokal di Maluku .

3.1 Kondisi Kapal dan Persebarannya

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat tiga armada kapal yang melayani transportasi laut antar pulau yang berbasis di pelabuhan Tulehu, yaitu *speed boat*, kapal kayu dan kapal cepat berukuran besar di atas 100GT. *Speed boat* adalah kapal berukuran kecil (di bawah 7 GT) yang dibuat dari fiber, dengan mesin berkekuatan 40 PK. *Speed boat* merupakan sarana transportasi laut antar pulau oleh penduduk di Kepulauan Lease yang sudah berlangsung sejak tahun 1980-an, yaitu mencakup Pulau Saparua, Pulau Haruku dan Pulau Nusa Laut. Dibandingkan dengan kapal kayu, *speed boat* lebih layak digunakan sebagai sarana transportasi karena selain waktu tempuhnya lebih cepat, juga sudah memperhatikan aspek keselamatan berlayar. Jika dibandingkan dengan kapal cepat besar, *speed boat* memiliki jadwal keberangkatan yang lebih fleksibel, karena tidak memiliki jadwal keberangkatan yang tetap. Setiap saat penduduk dapat menggunakan *speed boat* dengan jumlah maksimal kapasitas penumpang 5-6 orang. *Speed boat* bisa dicarter dengan bayaran senilai dengan bayaran kapasitas penumpang penuh (6 penumpang).

Kapal kayu memiliki keunggulan dibandingkan dengan *speed boat*. Selain memiliki kapasitas angkut penumpang yang lebih banyak, kapal kayu juga memiliki kapasitas jumlah muatan yang lebih banyak. Peran kapal kayu dapat menggerakkan perekonomian di Maluku Tengah tidak diragukan lagi karena berfungsi sebagai kapal muatan barang yang dapat menjangkau sampai ke pelosok desa atau pulau terpencil. Kapal kayu untuk angkutan penumpang sampai saat ini yang masih bertahan adalah KM “Matahari”, yang melayani route Tulehu-P. Saparua.

Kapal cepat yang berukuran besar di atas 100 GT yang beroperasi di Maluku Tengah ini semakin memperlancar transportasi untuk mobilitas penduduk antar pulau. Namun di sisi lain, kehadirannya juga mempengaruhi keberadaan *speed boat* dan kapal kayu. Dengan kehadiran kapal cepat berukuran besar tersebut maka jumlah *speed boat* semakin berkurang karena banyak penumpang yang pindah ke kapal cepat. Akibatnya pengoperasian *speed boat* hanya tinggal 2-3 hari berlayar dalam satu minggu.

Tabel 1.
Perairan Pelabuhan dan Kondisi Hidrooceanografi

No	Uraian	Sat.	Jumlah	Keterangan
Perairan pelabuhan				
1	DLKr perairan	Ha	3.573,5	
2	DLKp perairan	Ha	2.046,5	
Kondisi hidrooceanografi				
3	Pasang surut			
	• Pasang tertinggi (HWL)	MLWS	+ 1,40	
	• Duduk tengah (MSL)	MLWS	+ 0,70	
	• Muka air terendah (LWS)	MLWS	+ 0,00	
4	Kedalaman dasar laut lumpur dan pasir	MLWS	- 12,00	Pantai sekitar pelabuhan terbentuk dari batuan dan karang dengan kelandaian yang relatif curam.
5	Arus			
	• Kecepatan arus rata-rata	cm/detik	4,40	
	• Kecepatan arus maksimum	cm/detik	11,30 – 11,80	
6	Gelombang			
	• Tinggi gelombang di perairan dalam	meter	0,2 – 0,3	
	• Tinggi gelombang di perairan luar	meter	0,5 – 0,7	
7	Kecepatan Angin rata-rata	knot	5 – 6	Juli – Desember arah barat laut/tenggara dan Desember – Juli arah Barat/Timur

Sumber: data diolah, 2017

Ketiga jenis kapal penumpang tersebut berangkat dari lokasi yang berbeda. Kapal cepat ukuran besar dan kayu bersandar di pelabuhan Tulehu, sedangkan *speed boat* berlabuh di luar kawasan pelabuhan, yang dikelola oleh UPTD kabupaten. Sebelumnya, tempat bersandar *speedboat* berada di dalam kawasan pelabuhan. Namun tempat bersandar *speed boat* kemudian direlokasi ke tempat lain, karena perkembangan kawasan menjadi pelabuhan.

Berdasarkan daftar register kapal di bawah 7 GT yang berdomisili /beroperasi di Kabupaten Maluku Tengah, di wilayah ini terdapat 281 kapal. Kapal-kapal tersebut, terutama kapal penumpang dan barang sebagian besar memiliki bobot 1 GT. Hanya beberapa saja yang berbobot 2 -3 GT, dan yang memiliki bobot 6 – 7 GT adalah kapal ikan. Jenis mesin yang digunakan pada umumnya adalah mesin Yamaha, menggunakan mesin satu buah sampai 4 buah, dengan ukuran 15 PK sampai 40 PK, tetapi kebanyakan dengan ukuran 40 PK. Hanya ada beberapa saja yang menggunakan mesin selain Yamaha, yaitu Juandong, Toyota dan Mitsubishi.

Tabel 1.
Daftar Register Kapal < 7 GT
yang Berdomisili/ Beroperasi Di Kabupaten Maluku Tengah

No.	Jenis Kapal	Jumlah
1	Kapal Penumpang	185 buah
2	Kapal Barang	16 buah
3	Kapal Penangkap Ikan	80 buah
Jumlah		281 buah

Sumber : Diolah dari Register Kabupaten Maluku Tengah Tahun 2017

Perubahan kondisi pelayaran rakyat yang terjadi di kabupaten Maluku Tengah antara lain moda angkutan laut yang digunakan. Menurut informan dari Dinas Perhubungan Provinsi Maluku, perubahan mulai terjadi sekitar tahun 2014. Pada masa sebelumnya, sarana angkutan laut untuk menyeberang dari pulau Ambon ke pulau-pulau lain di sekitarnya dan sebaliknya dari pulau lain ke pulau Ambon, menggunakan kapal kayu. Pada tahun 1980 an, di pelabuhan Tulehu masih terdapat 4 buah kapal kayu yang melayani rute Haria (Saparua) – Tulehu, yaitu KM Los Angeles, KM California, KM Laut Mega dan KM Matahari. Dalam perkembangannya, pada saat penelitian dilakukan kapal kayu yang ada, khususnya kapal penumpang yang masih ada di pelabuhan Tulehu hanya satu, yaitu KM Matahari milik pengusaha Saparua, yang melayani rute pulau Saparua (pelabuhan Haria) ke pulau Ambon (pelabuhan Tulehu).

Kapal tersebut berbobot 34 GT dengan kapasitas 150 orang penumpang. Tetapi pada hari hari biasa penumpang yang ada hanya antara 30 – 50 orang saja. Penumpang penuh pada hari-hari tertentu seperti menjelang hari raya atau natal, bisa mencapai 200 orang dan barang. Kapal kayu yang lain satu persatu hilang dari peredaran, seperti kapal California terbakar tahun 2000- an, kapal Los Angeles dan Laut Mega dijual setelah beroperasinya kapal cepat.

KM Matahari ini masih bertahan, menurut pengakuan pemiliknya karena kondisinya masih bagus dan meskipun hasilnya kadang tidak memadai tetapi keberadaannya masih disenangi oleh masyarakat pengguna. Kokohnya kapal Matahari tersebut karena bahan yang digunakan untuk bahan baku *body* benar-benar dari kayu pilihan, yaitu jenis *matila*, kayu pohon *palaka* dan kayu hitam. Kayu untuk pembuatan kapal tersebut diambil dari pulau Seram dan tidak dicampur dengan jenis kayu lain yang kurang baik kualitasnya.

Menurut penjelasan seorang nakhoda, kapal kayu masih disenangi penumpang karena tidak terlalu oleng pada saat dihantam ombak. Penumpang kapal matahari pada umumnya terdiri dari pedagang dari Saparua yang membawa hasil kebun seperti durian, kelapa, cengkih, pala, alpukad, keladi, dan sagu lempeng untuk di jual di pasar Ambon. Dari ambon mereka membawa minyak, bensin dan sembako untuk dijual ke pedagang atau langsung ke konsumen di Saparua.



Gambar 7. “KM Matahari” satu-satunya Kapal Kayu yang melayani penumpang dari Pelabuhan Haria (Pulau Saparua) ke Pelabuhan Tulehu (Pulau Ambon)

Sumber: Foto Ratna Indrawasih

Selain KM Matahari, masih banyak kapal kayu sejenis yang ada, tetapi *bodynya* bukan *body* kayu dan kapal tersebut merupakan kapal angkutan barang ke berbagai rute. Kapal pengangkut barang yang berlabuh di pelabuhan ini pada umumnya adalah kapal kayu yang berukuran di atas 30 GT, antara lain KLM Karya Sejati (90 GT), KLM Uleo Putra 03 (104 GT), dan KLM Karya Sejati (90 GT). Berikut nama kapal kayu yang mengangkut kebutuhan pokok penduduk Maluku, yang masih beroperasi dan berlabuh di pelabuhan Tulehu.

Tabel 2.
Kapal Pelayaran Rakyat yang Berlabuh Di Pelabuhan Tulehu

No	Nama Kapal	GT	Pelabuhan Asal	Rute	Jenis Muatan
1	KM. Matahari	34	Haria	Haria – Tulehu pp	Penumpang
2	KLM. Sumber Bahagia	41	Bula	Bula – Tulehu -Waisala pp	Beras Kopra Campuran
3	KM. Taman Pelita	80	Pasanea	Pasanea – Tulehu pp	Beras
4	KLM. Uleo Putra	104	Tehoru	Tehoru – Telehu – Bitung pp	Kopra
5	KLM. Karya Sejati	90	Namlea	Namlea – Tulehu pp	BBM Campuran
6	KM. Rifky Simal	14	Kairatu	Kairatu –Tulehu pp	BBM Campuran
7	KLM. Firman Jaya 2	34	Bemo	Bemo – Tulehu – Tehoru pp	Semen Campuran
8	KLM. Sampoerna Indah	27	Tehoru	Tehoru – Tulehu pp	BRG Campuran
9	KLM. Panorama	56	Air Kasa	Saparua	Beras Campuran
10	KLM. Niar Arafah	33	Banda	Banda – Tulehu pp	Campuran
11	KLM. Lina Bahari	51	Bitung	Bitung –Tulehu –Tehoru pp	Campuran
12	KM. Yubelium	33	Tehoru	Tehoru Tulehu pp	Campuran Beras
13	KM. Siola Star	7	Kairatu	Kairatu –Tulehu pp	BBM
	KLM. Adi Valen - 2	48	Sinahuri	Sinahuri – Tulehu - Buru Utara pp	
14	KLM. Pindito	257	Banda	Banda – Tulehu pp	
15	KM. Tiga Saudara	6	Kairatu	Kairatu – Tulehu - Banda pp	Es
16	KLM. Merah Buana	112	Makasar	Makasar- Tulehu- Merauke pp	
17	KLM. Cahaya Jaya	26	Namlea	Namlea – Tulehu –Ambon pp	Garam
28	KM. Anugerah	23	Masohi	Masohi – Tulehu – Banda pp	Beras Campuran
19	KM. Jusmawati	103	Namlea	Namlea – Tulehu pp	Campuran Semen Beras
20	KM. Mujur Indah	33	Banda	Banda – Tulehu pp	Beras Campuran

Sumber : Kantor Unit Pelayanan Pelabuhan (UPP) KELAS II TULEHU, Maluku Tengah

Selain kapal-kapal tersebut juga terdapat jenis *speedboat* yang bersandar di beberapa pelabuhan khusus *speedboat*, antara lain di Mamongke dan pelabuhan Tulehu Lama. Sebagian besar pemilik *speedboat* tersebut adalah orang Saparua. Mayoritas *speedboat* yang ada berukuran kecil yaitu berkapasitas penumpang 7 orang, dan hanya beberapa saja yang kapasitasnya sampai 20 orang. Menurut informasi, di pelabuhan tersebut dulunya terdapat lebih dari seratus *speedboat* yang tambat, yang siap melayani penumpang yang akan menyeberang ke Nusaulaut, Haruku dan Saparua. Namun setelah adanya kapal cepat ke Saparua, keberadaan *speedboat* di pelabuhan tersebut berkurang, dan hanya hanya tersisa sekitar 30 *speedboat* yang masih bertahan beroperasi di pelabuhan Mamongke .

Selain di pelabuhan di Kecamatan Salahutu, jenis angkutan laut berupa *speedboat* juga terdapat di pelabuhan lain di pulau Ambon dan termasuk dalam wilayah Kabupaten Maluku Tengah, yaitu di Kecamatan Leihitu. Pelabuhan tersebut terletak di Desa Hitu dan di Desa Hila. Moda angkutan laut yang ada di dua pelabuhan tersebut awalnya juga berupa kapal kayu dengan bobot 7 GT dengan kapasitas 100 orang, namun sudah 10 tahun terakhir ini tergantikan oleh kapal modern dari fiber, yaitu *speedboat* 6 GT ke bawah dengan kapasitas 40 orang. Kapal fiber jenis *speed boat* merupakan sarana yang digunakan untuk mengangkut penumpang yang dikelola secara perorangan. Kemunculan jenis *speed boat* ini sudah lama terjadi. Tahun 1980-an *speed boat* sudah digunakan untuk transportasi laut antar pulau di Maluku Tengah. Dibandingkan dengan kapal tradisional, kapal sejenis *speed boat* memang memiliki waktu tempuh lebih cepat dibandingkan kapal kayu.

Jalur transportasi antar pulau yang menghubungkan desa-desa pesisir di pedalaman di Maluku Tengah pada umumnya belum terjangkau oleh kapal cepat ukuran besar. Oleh karena itu pelayaran di Maluku cenderung dilayani oleh kapal fiber ukuran kecil (*speed boat* dibawah 6 GT), sebagaimana dapat dilihat pada kegiatan transportasi laut di pelabuhan Hitumesing. Yaitu pelabuhan rakyat yang melayani tujuan berbagai desa-desa pesisir di Pulau Seram.



Gambar 2. *Speedboat* yang biasa melayani penumpang dari pulau Seram ke Hila
Sumber : Foto Ratna Indrawasih

Speedboat banyak digunakan oleh masyarakat yang tidak membawa barang dan yang bepergian sewaktu-waktu di luar jadwal keberangkatan kapal. Selain itu juga dari daerah yang tidak ada kapal angkutan lain. Moda angkutan tersebut banyak digunakan oleh masyarakat dari kota Ambon dan pulau Saparua, Haruku dan Nusa Laut, serta kampung-kampung di pulau Seram. Walaupun memiliki waktu tempuh lebih cepat dibandingkan kapal kayu, namun *speedboat* juga memiliki kekurangan, yakni tidak dapat memuat banyak barang dagangan sebagaimana kapal kayu.

Kapal kayu juga sudah menghilang dari pelabuhan Hila sebelum th 1999. Sekitar tahun 1985 masih ada 5-7 kapal kayu. Namun pada saat penelitian, di pelabuhan Hila hanya tersisa dua kapal kayu yang beroperasi untuk penumpang dan barang. Kapal kayu yang kecil sudah diganti dengan *speedboat*. Menurut informasi yang diterima, menghilangnya kapal kayu juga disebabkan oleh sulitnya mencari bahan baku (kayu) untuk pembuatannya, yang memerlukan kayu khusus yaitu kayu *matila*, kayu pohon *palaka* dan kayu hitam. Selain itu, biaya pembuatan kapal kayu jauh lebih besar yaitu mencapai sekitar Rp 100 juta dibandingkan biaya pembuatan *speedboat* yang hanya Rp 25 juta.

Tabel 3.
Jumlah Angkutan Laut (Kapal/Speedboat Penumpang) dan Trayeknya
Di Kecamatan Leihitu (Pelabuhan Hila dan Hitu)

No	Dusun Asal Kapal	GT	Jumlah	Jenis Angkutan	Trayek
1	Desa Luhu Kec. Huamual. Kab. SBB	2 - 6	11	Penumpang	Desa Hulu
2	Dusun Saluku Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Saluku
3	Dusun Lela Kec. Huamual. Kab. SBB	4	3	Penumpang	Dusun Lela
4	Dusun Limboro. Kec. Huamual. Kab. SBB	4 - 5	2	Penumpang	Dusun Saluku
5	Dusun Los. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Los
6	Dusun Nasiri. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Nasiri
7	Dusun Mangge. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Nasiri
8	Dusun Lirang. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Nasiri

No	Dusun Asal Kapal	GT	Jumlah	Jenis Angkutan	Trayek
9	Dusun Erang. Kec. Huamual. Kab. SBB	4 -5	2	Penumpang	Dusun Erang
10	Dusun Batulubang. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Batulubang
11	Dusun Batulubang. Kec. Huamual. Kab. SBB	5	1	Angkutan Barang	Desa Temalehu
12	Dusun Melati. Kec. Huamual. Kab. SBB	5	1	Penumpang	Dusun Melati
13	Dusun Telaga Nifa. Kec. Huamual. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Dusun Telaga
14	Dusun Tihu. Kec. Waisala. Kab. SBB	4 - 5	3	Penumpang	Dusun Tihu.
15	Dusun Tonu. Kec. Waisala. Kab. SBB	4	2	Penumpang	Desa Tonu
16	Dusun Tone. Kec. Waisala. Kab. SBB	4	1	Penumpang	Dusun Tihu.
17	Dusun Tahalupu. Kec. Waisala. Kab. SBB	4 - 5	2	Penumpang	Desa Tahalupu.
18	Dusun Tumalehu. Kec. Waisala. Kab. SBB	5 -6	2	Penumpang	Dusun Tahalufu.
19	Dusun Tiang Bendera . Kec. Waisala. Kab. SBB	5	1		Manipa Belakang
20	Dusun Waeyasel. Kec. Leihitu	4 - 5	3	Barang	Dusun Waeyasel
21	Dusun Kalauli. Kec. Leihitu	4	2	Penumpang	Dusun Waeyasel
22	Dusun Waiputih. Kec. Leihitu	2-3	4	Penumpang	Dusun Waiputih
23	Dusun Waelapa. Kec. Leihitu Barat	3 - 4	4	Penumpang	Dusun Waelapa
24	Dusun Waitomu. Kec. Leihitu	4	2	Barang	Dusun Thulesi
25	Dusun Thulesi. Kec. Leihitu	4	1	Penumpang	Dusun Thulesi
26	Dusun Asilulu. Kec. Leihitu	4	3	Barang	Dusun Lauma Kasuari
27	Dusun Tahoku. Kec. Leihitu	4	1	Penumpang	Dusun Thulesi
28	Dusun Tahoku. Kec. Leihitu	4	2	Barang	Kab. Buru dan sekitarnya
29	Dusun Waitomu. Kec. Leihitu	4 -5	2	Barang	Dusun Thulesi
30	Dusun Waitomu. Kec. Leihitu	4	2	Penumpang	Kab. SBB dan Sekitarnya
31	Dusun Kalauli. Kec. Leihitu	4	1	Barang	Kab. SBB dan Sekitarnya

Sumber : Diolah dari data yang dibuat oleh Staf Kantor Pelabuhan Hila, Kecamatan Leihitu, Kabupaten Maluku Tengah

Beberapa dusun, yaitu Dusun Telaga, Saluku, Lela, Limboro, Los, Nasiri, Mangge, Lirang, Erang, Melati, Telaga Nifa, Hulung dan Batu Lubang sebenarnya termasuk wilayah Desa Hulu. Akan tetapi, oleh karena jarak dusun berjauhan maka masing-masing dusun mempunyai tempat tambat *speedboat* sendiri-sendiri untuk melayani penumpang yang akan menyeberang ke Ambon atau hanya sampai ke Hitu atau Hila. Hal itu menunjukkan bahwa pelayaran rakyat yang bisa menembus setiap dusun di desa-desa pesisir dengan perairan pantai yang dangkal, yang tidak memungkinkan bisa dilewati kapal-kapal besar, masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Pada saat ini jumlah penumpang *speedboat* semakin berkurang. Selain karena berkurangnya hasil kebun yang akan dibawa ke kota, sebagian penumpang juga beralih ke kapal cepat. Masalah yang timbul adalah kapal cepat yang masuk ke pelabuhan di wilayah pulau Ambon hanya dapat berlabuh di pelabuhan Tulehu. Kapal cepat tidak dapat masuk ke pelabuhan lain di Pulau Ambon seperti pelabuhan Hitu dan Hila, karena perairan pantai di pelabuhan-pelabuhan tersebut tidak bisa mendukung untuk pendaratan kapal cepat.



Gambar 3. Kapal Cepat yang melayani penumpang dari Pelabuhan Amahai - P. Seram ke Tulehu - Ambon pp
Sumber : Foto Ratna Indrawasih

Tabel 4.
Kapal Cepat yang Masuk Pelabuhan Tulehu dan Rutenya.

No	Nama Kapal	GT	Pelabuhan Asal	Rute
1	KM. CANTIKA TORPEDO	281	Amahai	Amahai –Tulehu – Amahai
2	KM. CANTIKA 88	266	Amahai	Amahai –Tulehu - Amahai
3	KM. BAHARI I B	148	Haria	Haria – Tulehu – Haria
4	KM. BAHARI 2 B	108	Haria	Haria – Tulehu – Haria
5	KM. CANTIKA - 99	257	Haria	Haria – Tulehu – Haria
6	KM. PRISILLIA 99	300	Amahai	Amahai –Tulehu - Amahai
7	LCT CITA - XII	145	Amahai	Amahai –Tulehu - Amahai
8	LCT. BERKALA PRIMA	167	Ambon	Ambon – Tulehu – Nabire pp
9	LCT. BINTANG SAMUDERA	567	Saparua	Ambon – Tulehu- Tidore pp
10	TB.BAHTERA ARAFURA 888	217	Gersik	Gresik – Tulehu – Kaimana pp
11	TB.BAHTERA ARAFURA 999	210	Gersik	Gresik – Tulehu - Kaimana

Sumber : Kantor Unit Pelayanan Pelabuhan (UPP) Kelas II Tulehu, Maluku Tengah

Sekitar tahun 1985, setelah munculnya kapal Fery, kapal-kapal tradisional banyak yang menghilang, disebabkan banyak penumpang yang beralih menggunakan kapal Fery, terutama penumpang yang membawa banyak hasil kebun. Hal itu disebabkan kapal fery bisa mengangkut kendaraan yang membawa hasil kebun yang dibawa penumpang, tanpa harus bongkar muat dari kendaraan darat ke kapal dan dari kapal ke kendaraan lagi untuk dibawa ke pasar atau ke tempat penjualan di kota Ambon. Sebagaimana dikemukakan oleh seorang informan yang berasal dari Saparua yang biasa menumpang KM Matahari (satu-satunya kapal kayu yang masih melayani rute Haria (Saparua) –Tulehu), jika mereka membawa durian cukup banyak untuk dijual di Ambon, maka memilih naik kapal Fery karena kendaraan yang disewanya untuk membawa durian bisa masuk Fery, tanpa harus melakukan bongkar muat lagi. Dengan melakukan bongkar muat dari kendaraan ke kapal dan dari kapal ke kendaraan lagi ketika sudah sampai di tempat tujuan, akan membutuhkan tenaga dan ongkos yang relatif tinggi, sehingga tidak efisien.

Sebagai contoh kapal tradisional yang hilang dari peredaran adalah Kapal Kayu (body kayu), yaitu kapal motor tempel berbobot di bawah 7 GT dengan kapasitas penumpang 50 orang yang tambat di Nusa Laut, dengan rute Haruku, Seram, Tulehu. Kapal ini tidak berlayar lagi setelah adanya kapal Fery tersebut, kemudian diganti dengan *longboat* ukuran 1 GT menggunakan motor tempel dengan kapasitas 10 orang, untuk melayani penumpang yang terlambat menggunakan kapal-kapal yang terjadwal. Namun itupun tidak bertahan lama, dan kemudian mengalihkan usahanya ke nelayan pancing.

Terdapat empat kapal Fery yang disediakan oleh pemerintah untuk melayani penyeberangan Pulau Seram ke Pulau Ambon (dari pelabuhan Hinimua - Waipirit Seram ke pelabuhan Liang – Salahitu Ambon), yaitu: KMP Inalika, KMP Tanjung Kuako, KMP Terubuk dan KMP Samandar. Selain itu juga terdapat tiga lintasan, yaitu pelabuhan Tulehu menuju Desa Kailolo P.Haruku - Umeputi dan Wailey yang dilayani KMP Layur, dan lintasan pelabuhan Tulehu - Umeputi - Nalahia - Amahai yang dilayani KMP Samandar.

Melihat berbagai moda angkutan laut yang ada di wilayah Maluku Tengah, dapat diketahui bahwa bahan yang digunakan untuk pembuatan *body* kapal sudah tidak menggunakan kayu atau dalam istilah lokal disebut *body batang*, tetapi sudah modern, yaitu menggunakan fiber. Selain lebih hemat biaya, juga karena bahan baku berupa kayu sudah sulit diperoleh. Meskipun demikian jika dilihat dari ukurannya, kapal-kapal itu masih termasuk dalam kriteria pelayaran rakyat, apalagi banyak trayek atau rute yang menghubungkan dusun-dusun ke kota (pulau Ambon). Hal itu sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1 dan Pasal 54 Peraturan Menteri Perhubungan No 93 Tahun 2013, yaitu pelayaran rakyat yang dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur.

Dilihat dari sisi penumpang, pemilihan kapal ditentukan oleh kebutuhannya. Penumpang dari Saparua yang akan ke Ambon misalnya, mereka memiliki tiga pilihan angkutan laut yang bisa digunakan, yaitu kapal Matahari, kapal cepat dan *speedboat*. Jika rencana keberangkatan sesuai dengan jadwal kapal Matahari, terutama bagi masyarakat ekonomi bawah cenderung akan menggunakan kapal Matahari karena biayanya lebih murah dibanding kapal cepat. Namun jika memerlukan waktu yang cepat untuk sampai tujuan, maka mereka akan menggunakan kapal

cepat ataupun menggunakan *speedboat*. Begitu pula jika waktu keberangkatan tidak sesuai dengan jadwal keberangkatan kapal Matahari, walaupun biaya yang harus dibayar lebih mahal. Adapun penumpang yang membawa banyak barang, mereka akan cenderung menggunakan kapal besar (kapal Matahari atau kapal cepat). Adapun pedagang yang membawa banyak barang dagangan sehingga harus menyewa mobil untuk pengangkutan di darat, mereka cenderung menggunakan Fery agar tidak perlu melakukan bongkar muat barang.

Penumpang yang turun di pelabuhan Tulehu tidak semuanya bertujuan ke Ambon, tetapi sebagian ada yang melanjutkan perjalanan ke luar Maluku, antara lain ke Sorong (Papua) menggunakan kapal. Hal ini menunjukkan bahwa angkutan laut masih sangat dibutuhkan masyarakat, meskipun sudah banyak transportasi udara dengan biaya yang relatif rendah.

3.2. Permasalahan Pelayaran Rakyat

Permasalahan yang dihadapi transportasi laut antar pulau di Maluku Tengah antara lain adalah minimnya infrastruktur yang tersedia, terutama pelabuhan dan ketersediaan sarana angkutannya.

3.2.1. Permasalahan Pelabuhan

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 2009, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan kepengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan atau bongkar muat barang berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Mengacu pada peraturan pemerintah tersebut, maka tempat berlabuh *speed boat* atau kapal lainnya yang berukuran kecil sebetulnya belum layak disebut pelabuhan, karena umumnya minim dari sarana dan prasarana kepelabuhanan. Tempat bersandar kapal berukuran kecil seperti *speed boat* dipisahkan dari kawasan pelabuhan, yaitu di luar kawasan pelabuhan besar. Sarana berlabuh untuk kapal penumpang yang melayani rute pelayaran ke desa atau pulau terpencil yang tidak dilayani kapal penumpang ukuran besar biasanya berbentuk sederhana, yaitu tempat bertambat kapal ukurannya kecil, dan tidak mengenal kawasan pelabuhan. Karena itu kantor UPT Dinas Perhubungan Kabupaten biasanya hanya berbentuk bangunan pos.

Minimnya sarana dan prasarana ini disebabkan keterbatasan anggaran pemerintah kabupaten, sehingga pemerintah kabupaten tidak mampu membangun sebuah pelabuhan yang memadai untuk mendukung pelayanan publik di bidang transportasi laut. Oleh sebab itu, kondisi tempat berlabuh kapal kecil yang berada dalam kewenangan pemerintah kabupaten minim dari sarana dan prasarana. Kegiatan kepelabuhanan yang berjalan hanya kegiatan pemungutan karcis pas kapal.

Permasalahan lain yang terkait dengan permasalahan pelabuhan di Maluku Tengah adalah terkait kewenangan pemerintah kabupaten. Sebagaimana disebutkan dalam Undang-undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Pemerintah Daerah sebenarnya memiliki kewenangan mengelola pelabuhan laut jenis pelabuhan pengumpan dan sungai/danau. Meskipun demikian dalam kenyataannya tidak ada pelabuhan di Maluku Tengah dan sekitarnya yang dikelola oleh pemerintah daerah. Semua pelabuhan di Maluku dikelola oleh pemerintah pusat, dalam hal ini oleh Dirjen Perhubungan Laut, Kementerian Perhubungan melalui UPP (Unit Penyelenggara Pelabuhan), atau kementerian BUMN yang dikelola PT. Pelabuhan Indonesia (Pelindo), tergantung status kepelabuhannya. Pemerintah daerah selama ini tidak dilibatkan dalam membangun dan mengelola pelabuhan, dan keterlibatan daerah hanya memberikan lahan untuk kawasan pelabuhan. Setelah itu pembangunan dan pengelolaannya diserahkan ke pusat. Jadi dengan demikian tidak ada desentralisasi di bidang pengelolaan pelabuhan.

Pengelolaan pelabuhan belum diserahkan ke daerah antara lain disebabkan belum adanya anggaran yang dikeluarkan pemerintah pusat untuk anggaran otonomi di bidang kepelabuhan. Oleh karena itu selama ini pembangunan pelabuhan berasal dari anggaran pemerintah pusat, sehingga sebagai konsekwensinya pengelolaan pelabuhan berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Jika pada awalnya sebuah tempat berlabuh kapal yang dikuasai kabupaten kemudian dibangun dengan menggunakan anggaran pemerintah pusat karena kawasan bersandar kapal ukuran kecil memiliki potensi berkembang sebagai pelabuhan, maka pengelolaannya akan diambil alih oleh pemerintah pusat atau BUMN (PELINDO).

Model seperti itu maka pemerintah kabupaten tidak memiliki kewenangan mengelola pelabuhan, kecuali memiliki dana untuk membangun pelabuhan sendiri. Akan tetapi, oleh karena pemerintah kabupaten tidak mampu membangun infrastruktur pelabuhan di wilayahnya, maka pemerintah pusat belum menyerahkan mandat dan tanggungjawab pengelolaan pelabuhan lokal kepada pemerintah daerah, disamping alasan lain seperti kualitas SDM di bidang kepelabuhanan yang dianggap belum siap.

Kewenangan daerah untuk mengelola kawasan pelabuhan juga ditentukan oleh ukuran tonase kapal laut yang bersandar di pelabuhan tersebut. Kapal di atas 30 GT misalnya, pengelolaannya dilakukan oleh kantor UPP Tulehu. Sedangkan kapal-kapal kecil dibawah 30 GT menjadi wewenang daerah. Oleh sebab itu, pelabuhan bersandar kapal besar dan kecil selalu beda lokasinya, meskipun lokasi berdekatan. Di Tulehu misalnya, selain dermaga kapal besar terdapat pula pangkalan *speed boat* (kapal fiber berukuran 7 GT) di desa Momoking. Begitu pula di Pulau Saparua terdapat lokasi pendaratan *speed boat* (Porto), sedangkan kapal besar bersandar di pelabuhan Haria. Pangkalan *speedboat* itulah yang dikelola oleh pemerintah kabupaten.

Faktor lain yang bersifat eksternal terkait dengan permasalahan pelabuhan adalah kebijakan pengelolaan pelabuhan yang membedakan tempat sandaran kapal berdasarkan izin operasi yang mengeluarkan. Pada kapal kayu

ukuran besar, izin operasi dikeluarkan oleh pemerintah pusat, sedangkan *speed boat* izinnya dikeluarkan oleh pemerintah daerah. Karena itu di Maluku Tengah pemerintah daerah hanya dapat mengelola tempat bersandar kapal *speed boat* yang berukuran kecil, yang sebenarnya tidak layak disebut pelabuhan, melainkan hanya sebagai tempat berlabuh kapal berukuran kecil. Di tempat itu tidak ada sarana bangunan perkantoran, kecuali hanya berupa pos pemungutan retribusi penumpang *speed boat* yang dikelola oleh UPTD Dinas Pelabuhan Kabupaten. Hal itu berbeda dengan pelabuhan yang dikuasai pemerintah pusat, yang merupakan kawasan pelabuhan yang memiliki sarana yang lengkap mulai dari tempat bongkar muat, tempat berlabuh, perkantoran dan sarana lain pendukung fungsi pelabuhan.

Pengelolaan pelabuhan tidak hanya pengelolaan dermaga atau sarana dan prasarana pelabuhan yang bersifat fisik tetapi menyangkut keselamatan lalu-lintas pelayaran, sistem navigasi, perizinan kapal yang akan berlabuh atau berlayar dan administrasi bongkar-muat. Hal-hal seperti ini yang oleh pemerintah pusat daerah dianggap belum mampu untuk mengelola pelabuhan. Kewenangan teknis seperti itu belum dimiliki SDM di daerah, sehingga pemerintah pusat belum memberikan kewenangan pengelolaan pelabuhan kepada pemerintah daerah.

Pelayaran rakyat merupakan transportasi laut yang digunakan penduduk untuk menjangkau trayek yang tidak dilakukan oleh kapal berukuran besar. Definisi ini tampaknya sulit diterapkan di provinsi atau kabupaten yang lokasinya merupakan daerah kepulauan. Di Maluku Tengah misalnya, jalur transportasi laut yang menghubungkan pelabuhan Tulehu di Pulau Ambon menuju Pelabuhan Haria di Pulau Saparua tidak hanya dilayani oleh kapal ukuran kecil tetapi juga oleh kapal berukuran besar.

Jika merujuk pada definisi pelayaran rakyat sebagaimana disebut dalam UU Pelayaran, *speedboat* tidak sepenuhnya merupakan bagian dari pelayaran rakyat karena tidak berbahan kayu meskipun berbobot kurang dari 7 GT. Sebagian besar *speedboat* berukuran kecil. Kapasitas tempat duduk hanya untuk 7 penumpang di (Pelabuhan Tulehu) dan 20 penumpang (Pelabuhan). Meskipun demikian, *speedboat* mampu menyerap tenaga kerja lokal yang cukup besar. *Speedboat* mampu menghidupi rakyat dan melayani transportasi penduduk antar pulau yang belum dijangkau kapal cepat berukuran besar. Sebagian besar pemilik *speedboat* tersebut adalah orang Saparua.

3.2.2. Permasalahan Sarana Kapal

Sebagaimana telah diuraikan, pelayaran rakyat di Maluku, khususnya Kabupaten Maluku tengah telah mengalami perubahan besar, terutama sarana kapal. Sebelum tahun 1980-an mayoritas kapal pelayaran rakyat berupa kapal kayu. Namun seiring dengan perkembangan waktu, satu demi satu kapal kayu hilang dari peredaran, baik karena rusak atau karena kalah bersaing dengan kapal cepat dan kapal perintis (kapal Ferry) yang disediakan oleh pemerintah, sehingga mereka menghentikan trayeknya. Meskipun demikian, pelayaran rakyat berupa kapal kayu tetap dianggap memiliki kelebihan, karena *speed boat* sebagai penggantinya memiliki kapasitas sangat terbatas sehingga tidak mampu mengangkut barang dalam jumlah besar. Permasalahan lain terkait dengan *speedboat* adalah potensi terjadinya kecelakaan laut lebih besar.

Selain permasalahan internal, juga terdapat permasalahan eksternal yang dihadapi oleh pelayaran rakyat di Maluku Tengah, yaitu bermunculannya kapal cepat dan kapal perintis yang disediakan oleh pemerintah. Keberadaan pelabuhan yang lebih suka bongkar muat dengan mesin juga merupakan permasalahan tersendiri yang dihadapi oleh pelayaran rakyat, sehingga pelayaran rakyat ditolak karena melakukan bongkar muat dengan tenaga manusia.

Kebijakan pemerintah juga merupakan faktor yang kurang mendukung perkembangan pelayaran rakyat di Maluku, yaitu adanya Surat Edaran tanggal 9 Maret 2006 yang ditujukan kepada Empat Gubernur Di Kalimantan yang mengatur tentang larangan pemanfaatan kayu ulin. Larangan tersebut berdampak pada pembuatan kapal untuk pelayaran rakyat, karena umumnya mereka menggunakan kayu ulin yang lebih kuat terkena air. Kapal dengan kayu ulin ini bisa bertahan hingga 40 tahun, lebih kuat dari kapal berbahan dasar besi yang paling lama hanya bisa bertahan 30 tahun. Bandingkan dengan yang bukan kayu ulin, yang hanya 5 tahun sudah hancur. Akibat sulitnya memperoleh kayu ulin, maka harga kayu ulin menjadi sangat mahal. Kondisi itulah yang mendorong masyarakat untuk memilih membuat kapal *speedboat* dengan bahan dasar fiber, karena biayanya lebih murah. Jika bodi kapal dibuat dengan bahan kayu selain Ulin akan mudah keropos dan rusak, berbeda dengan kayu Ulin yang semakin lama akan semakin kuat, sedangkan jika dengan fiber akan relative mudah pecah terhantam gelombang.

Kebijakan lain yang menghambat pelayaran rakyat di Maluku Tengah adalah terkait dengan peraturan tentang operator kapal angkutan. Untuk memperoleh izin operasi maka nakhoda harus memiliki ijazah Mualim Pelayaran rakyat, kepala kamar mesin harus memiliki Ijazah Juru Motor Pelayaran rakyat yang tingkatan keduanya itu disesuaikan bobot (GT) kapal. Semakin besar bobot (GT) kapal semakin tinggi tingkatan izazah yang diperlukan. Adapun untuk ABK harus memiliki sertifikat *Basic Safety Training* (BST). Kemamuan seperti itu yang tidak dimiliki oleh anak buah kapal di pelayaran rakyat pada umumnya, karena mereka hanya mengandalkan kemampuan otodidak yang didapat dari pengalaman berlayar.

3.2.3 Permasalahan Keselamatan Penumpang

Terkait dengan masalah keselamatan penumpang, pengoperasian kapal pelayaran rakyat tersebut harus dilakukan dengan menjamin unsur keselamatan, keamanan, kelancaran, keteraturan, kenyamanan dan efisiensi. Dalam Pasal 1 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran sebagai pengganti UU Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, disebutkan bahwa pelayaran adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Kemudian dalam Pasal 40 Ayat (1) disebutkan bahwa perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan

penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Terkait dengan ketentuan tersebut, untuk menjamin keselamatan dan keamanan penumpang pelayaran rakyat, ada tahapan-tahapan yang harus dipenuhi sebelum kapal dioperasikan, yaitu mengurus izin operasi, dengan mengurus sertifikasi.

Untuk mendukung keselamatan penumpang, maka dalam penjelasan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 telah dinyatakan bahwa pengaturan bidang keselamatan dan keamanan memuat ketentuan yang mengantisipasi kemajuan teknologi dengan mengacu pada konvensi internasional yang cenderung menggunakan peralatan mutakhir pada sarana dan prasarana keselamatan pelayaran, di samping mengakomodasikan ketentuan mengenai sistem keamanan pelayaran yang termuat dalam *International Ship And Port Facility Security Cod*. Sesuai dengan ketentuan tersebut, setiap kapal sesuai dengan ukurannya harus dilengkapi dengan alat-alat penolong (*life saving appliance*) seperti :

- a) Sekoci penolong (*life boat*), yaitu alat untuk menyelamatkan pelayar dari kapal yang telah ditinggalkan karena tenggelam atau terbakar, untuk menyelamatkan ke kapal yang terdekat yang memberi pertolongan. Sekoci diturunkan ke air dengan alat yang disebut dewi-dewi. Terdapat 2 jenis sekoci penolong yaitu sekoci penolong biasa (memakai dayung) dan sekoci penolong bermotor. Kapasitas maksimum sebuah sekoci adalah 150 orang.
- b) Rakit penolong kembang (*inflatable life raft (ILR)*), yaitu alat yang dilemparkan ke laut jika kapal dalam keadaan bahaya tenggelam atau terbakar. Alat ini secara otomatis akan mengembang sehingga membentuk rakit yang memiliki penutup (*canopy*). Untuk kapal penumpang, ILR harus dari tipe yang dapat diluncurkan ke air dengan menggunakan alat peluncur khusus sesuai ketentuan SOLAS. Alat ini dapat bertahan selama 30 hari dalam segala bentuk cuaca.
- c) Rakit penolong (*rigit liferaft*), yang dilempar ke laut dari tempatnya di geladak kapal. Alat ini digunakan untuk mengangkut penumpang yang telah berada di laut sehingga dapat bertahan sambil menunggu datangnya bantuan.
- d) Sekoci penyelamat (*rescue boat*). Alat ini adalah alat yang hampir serupa dengan sekoci penolong tetapi ukurannya lebih kecil dan mempunyai alat penggerak sendiri (*inboard / outboard motor*). *Rescue boat* dapat memuat 5 orang yang duduk dan 1 orang berbaring. *Rescue boat* digunakan untuk keperluan khusus seperti mencari/menolong orang yang jatuh ke laut dan atau mengumpulkan sekoci penolong dan menundanya sampai ke tempat yang aman.
- e) Baju penolong (*life jacket*), yaitu berbentuk rompi yang digunakan agar tetap terapung jika kapal mengalami musibah kecelakaan. Baju ini dilengkapi smprian dan sebuah lampu baterai.
- f) Pelampung penolong (*life buoy*). Alat ini digunakan untuk menolong orang yang terjatuh atau tercebut ke laut. Bentuknya bulat dan mempunyai diameter tidak lebih dari 40-80 cm, dan beratnya 2,5 kg (Nikson. S.W, 2009).

Selain beberapa peralatan tersebut, peralatan lain yang harus ada di setiap kapal adalah alat pemadam kebakaran, sebagai pertolongan pertama untuk memadamkan api jika terjadi kebakaran. Akan tetapi dari berbagai peralatan tersebut, hasil pengamatan menunjukkan bahwa peralatan yang tersedia di kapal penumpang di wilayah Maluku Tengah hanya pelampung dan alat pemadam kebakaran. Itu pun hanya tersedia di kapal Matahari dan kapal cepat, sedangkan pada *speedboat*, kedua peralatan tersebut tidak tersedia. Hal itu menunjukkan bahwa perhatian terhadap keselamatan berlayar penumpang masih kurang.

Kapal penumpang ukuran kecil seperti *speed boat* yang memiliki potensi besar mengalami kecelakaan di laut justru tidak dilengkapi jaket pelampung. Awak kapal kurang mematuhi peraturan keselamatan berlayar. Penumpang yang naik *speed boat* hanya dicatat nama oleh petugas dari UPT Dinas Perhubungan, dan tidak jelas ada atau tidaknya asuransi jasa rahardja jika terjadi kecelekaan di laut.

3.3. Respon Stakeholders

3.3.1. Repon Pemerintah Pusat

Untuk mengatasi dampak pelarangan penggunaan kayu ulin dalam pembuatan kapal, maka agar pelayaran rakyat tetap bertahan, Kementerian Perhubungan mendorong para pengusaha pelayaran rakyat (Pelra) untuk tidak lagi membuat konstruksi kapal berbahan baku kayu, tetapi menggunakan besi.

Terkait dengan kebijakan pemerintah harus dipenuhinya persyaratan pendidikan dan pelatihan untuk menjadi pemimpin kapal maupun ABK dalam pelayaran rakyat, Kemenhub memberikan bantuan peningkatan kualitas sumber daya manusia (SDM) di bidang pelayaran, berupa diklat vokasi di bidang pelayaran kepada 1.000 pemuda dan pemudi Maluku. Kesempatan itu diberikan kepada sekitar 1.000 pemuda dan pemudi Maluku yang memiliki pendidikan minimal SLTP, masih sehat, dan bersemangat bekerja di bidang pelayaran. Penyelenggaraan program diklat dilakukan Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM) Kemenhub, bekerja sama dengan Universitas Pattimura dan Pemprov Maluku. Diklat gratis ini terutama diprioritaskan kepada masyarakat yang kurang mampu dan putus sekolah.

Diklat vokasi tersebut dilaksanakan di sekolah perhubungan, yaitu di PIP Makassar dan BP2IP Barombong, selama kurang-lebih 15 hari. Mereka akan mendapatkan tiga sertifikat, yaitu *basic safety training*, *security awareness training*, *advance fire fighting*, dan ditambah buku pelaut. Dengan modal sertifikat dan buku pelaut tersebut, mereka bisa langsung bekerja di kapal sebagai anak buah kapal (ABK). Mereka juga bisa melanjutkan pendidikan lagi untuk meningkatkan *rating*-nya. Pada tahap pertama telah terjaring 240 siswa sebagai peserta diklat vokasi, 120 siswa akan mengikuti diklat di PIP Makassar dan 120 lainnya mengikuti diklat di BP2IP Barombong.

Terkait dengan masalah keselamatan dalam pelayaran rakyat, Kemenhub mengharapkan agar seluruh kapal nantinya menggunakan alat GPS (*Global Positioning System*) agar bisa di deteksi dimanapun operasionalnya. Hal itu perlu dilakukan, karena banyaknya kejadian kecelakaan di laut yang lambat terdeteksi, selain seringnya kapal di

tangkap aparat di tengah laut. Untuk meningkatkan keselamatan di laut, Kementerian Perhubungan melalui kantor pelabuhan UPP Tulehu juga menyediakan bantuan *life jacket* untuk kapal angkutan penumpang pelayaran rakyat. Selain itu, sesuai dengan laporan Menteri Perhubungan kepada Presiden saat meninjau dua kapal penyeberangan bantuan Kemenhub di Pelabuhan Ambon, pada Acara Puncak HPN 2017, di Lapangan Polda Maluku, kota Ambon, Menteri Perhubungan juga sudah menyerahkan bantuan sebanyak 1.600 buah *life jacket* yang disumbangkan oleh PT. Pelindo IV dan INSA kepada kapal-kapal rakyat yang beroperasi di provinsi Maluku, sebagai bentuk pembinaan Pelayaran Rakyat.

3.3.2. Respon Pemerintah Daerah

Pemerintah Kabupaten Maluku Tengah merasa tidak berdaya untuk dapat memperoleh retribusi dari sektor perhubungan laut, termasuk pengelolaan kepelabuhan sebagai sumber PAD, karena tidak jelasnya kewenangan daerah mengelola pelabuhan. Alasan yang selalu dikemukakan oleh pemerintah pusat mengapa daerah belum dapat mengelola pelabuhan disebabkan belum siapnya SDM daerah di bidang kepelabuhanan. Hal itu karena kepelabuhanan merupakan salah satu unsur penyelenggaraan pelayaran yang tidak berdiri sendiri, tetapi terkait dengan masalah navigasi, perkapalan dan lainnya. Untuk itu diperlukan kesiapan aparatur SDM yang menguasai bidang transportasi laut, agar keamanan dan keselamatan pelayaran sebagai salah satu moda transportasi dapat lebih terjamin.

Selain soal SDM, pertimbangan lain yang dianggap penting dan tidak dimiliki daerah adalah kesiapan daerah dalam melihat keberadaan pelabuhan yang harus dipadukan dalam suatu Tataan Kepelabuhanan Nasional guna mewujudkan penyelenggaraan pelabuhan yang handal dan berkemampuan tinggi, menjamin efisiensi nasional dan mempunyai daya saing global dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah. Terkait dengan hal ini, daerah pun menghadapi kendala struktural, yaitu UU No. 32 Tahun 2004 yang tidak memasukan pelabuhan (perhubungan) sebagai urusan wajib kabupaten/kota. Meskipun demikian tidak berarti daerah tidak memiliki kewenangan karena dalam UU No. 22 Th. 1999 yang secara eksplisit menghendaki desentralisasi pelabuhan. Begitu pula UU No 17 Thun 2008 tentang Pelayaran juga menyebutkan bahwa pemerintah daerah tidak hanya sebagai pelaksana (membangun dan mengoperasikan), tetapi berkewenangan mengelola pelabuhan laut, yaitu jenis pelabuhan pengumpan, dan pelabuhan sungai/danau.

Diterbitkannya Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah yang terakhir semakin menunjukkan bahwa sector pelayaran rakyat sangat kecil dikelola pemerintah daerah. Jika melihat lingkup urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan pemerintah daerah sebagaimana diatur dalam UU No 23 Tahun 2014, perhubungan laut (dalam konteks pelayaran rakyat di Maluku Tengah) mestinya menjadi kewenangan dari pemerintah daerah karena jalur pelayaran masih dalam lingkup kabupaten Maluku Tengah yang wilayah lokasi merupakan wilayah kepulauan. Hal ini terlihat dalam UU 23 tahun 2014, pasal 13 ayat (4) yang menyebutkan bahwa kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah kabupaten/kotayaitu:

- (a) Urusan Pemerintahan yang lokasinya dalam Daerah kabupaten/kota;
- (b) Urusan Pemerintahan yang penggunaanya dalam Daerah kabupaten/kota;
- (c) Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya hanya dalam Daerah kabupaten/kota; dan/atau
- (d) Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah kabupaten/ kota.

Meskipun, kabupaten Maluku Tengah memiliki peluang mendapatkan kewenangan mengelola pelabuhan, tetapi mereka dihadapkan pada realitas tuntutan profesionalitas pengelolaan pelabuhan sebagai persyaratan aturan yang sulit dipenuhi. Karena itu Kabupaten Maluku Tengah selama ini juga tidak pernah melakukan upaya menuntut pemerintah pusat untuk bisa mengelola pelabuhan kewenangan, atau sebatas membangun dan mengoperasikan pelabuhan yang ada di wilayah Maluku Tengah.

Kabupaten Maluku Tengah tidak pernah memikirkan untuk membangun infrastruktur dermaga pelabuhan, disebabkan tidak memiliki anggaran untuk membangun pelabuhan. Hal ini terjadi karena belum ada anggaran dari APBN yang dikeluarkan pemerintah pusat, khususnya Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan. Akibatnya, dermaga pelabuhan yang menghubungkan antar pulau dibangun dari anggaran pemerintah pusat, dengan implikasi kewenangan pengelolaan pelabuhan tidak berada di tangan daerah. Kabupaten Maluku Tengah hanya dapat memungut retribusi dari penduduk yang melakukan mobilitas antar pulau di tempat-tempat bersandar kapal penumpang ukuran kecil yang tidak dikategorikan sebagai pelabuhan.

Untuk membuat pelabuhan, pemerintah daerah hanya menyediakan lahan, sedangkan pembangunan pelabuhan mulai dari kontraktor dan pengelolaan pelabuhan dikerjakan oleh pusat. Jika terdapat tempat bersandar kapal-kapal ukuran kecil yang memiliki potensi berkembang dan dikelola daerah, maka kemudian dibangun dermaga pelabuhan oleh pusat, dan pengelolaannya diambil alih oleh pemerintah pusat. Ini dapat dilihat antara lain pada pemindahan tempat bersandar *speed boat* di Maluku Tengah ke luar kawasan pelabuhan yang dikelola oleh UPP Ditjen Perhubungan laut.

Selain tidak berdaya menghadapi pemerintah pusat dalam mengelola pelabuhan, Pemerintah Kabupaten Maluku Tengah juga tidak berdaya menghadapi Ketua Adat (Raja) yang ikut memungut retribusi dari *speed boat* yang berlabuh di tempat sandar yang tidak dibangun oleh pemerintah kabupaten. Hal itu karena dalam konteks kesejarahan di Maluku Tengah, otonomi adat juga sangat kuat di samping pemerintah kabupaten.

3.3.3. Respon Pelaku Usaha

Langkah yang diambil oleh pengusaha pelayaran rakyat untuk mengatasi permasalahan angkutan pelayaran rakyat yang mengalami kemunduran, adalah sesuai yang dikemukakan oleh Campo, sebagaimana dikutip oleh Susilowati (2013), yaitu melakukan adaptasi terhadap kelangkaan bahan kayu yang tersedia. Cara adaptasi yang dilakukan adalah dengan membuat kapal dengan bahan fiber (*speedboat*). Selain itu mereka juga melakukan relokasi, yaitu mengalihkan rute angkutan. Beberapa pengusaha kapal angkutan pelayaran rakyat yang tidak bisa bertahan menjalankan usahanya disebabkan oleh kurangnya penumpang bahkan menarik diri dari usaha pelayaran rakyat dan mengalihkan usahanya ke bidang perikanan, dengan mengalihkan penggunaan kapalnya untuk menangkap ikan.

4. Kesimpulan

Di Maluku Tengah, terdapat desa-desa pesisir yang belum terjangkau oleh kapal besar karena belum terdapat pelabuhan yang memadai. Pelabuhan-tempat berlabuh masih berupa tempat bertambat kapal-kapal ukuran kecil. Kegiatan transportasi laut dapat dilayani oleh kapal yang dimiliki oleh pemerintah, perusahaan, dan perorangan. Namun untuk transportasi laut yang melayani route antar desa atau antar pulau kecil biasanya dilayani oleh kapal yang dikuasai oleh perusahaan swasta atau perorangan. Kapal milik pemerintah, seperti Kapal Peln, Kapal Penyeberangan milik ASDP tidak melayani route pelayaran ke desa atau pulau terpencil.

Kapal kecil yang melayani transportasi antar pulau terpencil di Maluku Tengah pada umumnya adalah speed boat. Peranan *speed boat* sangat besar, yaitu selain mengantar penumpang juga mendistribusikan barang yang dibeli dari kota (Ambon) ke desa-desa pedalaman di Pulau Seram. Disamping kapal kecil berupa speedboat dari fiber juga terdapat kapal kayu. Meskipun kapal kayu tersebut kebedaannya sudah semakin hilang, yang pada saat penelitian berlangsung hanya tinggal satu buah kapal kayu yang masuk yang melayani penumpang, yaitu dari pelabuhan Haria Pulau Saparua ke pelabuhan Tulehu Ambon, Demikian pula keberadaan speedboat juga sudah berkurang.

Hilangnya kapal kayu dan berkurangnya speedboat disebabkan oleh masuknya kapal cepat yang melayani penumpang dengan rute yang sama dengan kapal kayu dan speedboat tersebut. Hilangnya kapal kayu antara lain disebabkan oleh sulitnya mencari bahan baku (kayu) untuk pembuatannya, yang dipengaruhi adanya kebijakan pemerintah yang melarang penggunaan kayu Ulin (kayu yang bagus untuk pembuatan kapal). Selain itu, biaya pembuatan kapal kayu jauh lebih besar dibanding kapal dari fiber.

Dilihat dari aspek sosial budaya, dengan lancarnya transportasi laut memberikan sarana aksesibilitas bagi masyarakat pulau yang memungkinkan terjadinya hubungan antara kelompok masyarakat pada satu pulau dengan masyarakat di pulau lainnya. Demikian pula dengan masyarakat di kota terutama dalam hubungan ekonomi, karena banyak penduduk pulau yang pergi ke kota untuk membawa hasil kebunnya untuk dijual ke kota Ambon.

Dengan demikian pelayaran rakyat berupa kapal kecil masih dibutuhkan masyarakat kepulauan. Oleh karena itu perlu pengelolaan yang baik agar kapal pelayaran rakyat tetap eksis. Demikian pula pengaturan terkait dengan keselamatan penumpang mengingat kondisi fasilitas keselamatan penumpang yang ada masih kurang memadai.

Peraturan yang melarang penggunaan kayu ulin untuk bahan dasar kapal tidak hanya berdampak pada hilangnya kapal angkutan pelayaran rakyat yang berupa kapal kayu, tetapi juga juga berdampak pada hilangnya budaya maritim. Budaya masyarakat yang tercermin dalam kegiatan ritual penembangan kayu yang dipakai untuk bahan pembuatan kapal, ritual sebelum memulai pembuatan serta budaya artefaknya, yaitu seni pembuatan kapal dengan berbagai bentuk termasuk ukiran penghiasnya jelas akan hilang jika penggunaan kapal kayu tidak dipertahankan. Padahal dalam program yang dikemukakan presiden Joko Widodo terkait dengan Poros Maritim Dunia terdapat lima pilar, yang antara lain adalah menguatkan kembali budaya maritim. Untuk itu, budaya pembuatan kapal dengan bahan dasar kayu harus dipertahankan, meskipun penggunaannya perlu dibatasi.

Daftar Pustaka

- Bappeda Maluku, 2005, Konsep Gugus Pulau Propinsi Maluku. Laporan Tata Ruang Wilayah Propinsi Maluku, Ambon;
- Basoman Nur, D.M., "Mengenal Potensi Rakjat di Bidang Angkutan Laut" dalam Dunia Maritim, XIX, No.6, Agustus 1969, hlm. 14-15.;
- Dick. H.W dan à Campo, "Prahu Shipping in Eastern Indonesia in the Interwar Period" dalam BIES, Vol. 23, No. 1, April 1987, hlm. 104 – 121;
- DPP Perla, 2000. Himpunan Peraturan Pelayaran Rakyat. Jakarta;
- J.N.F.M. à Campo, "Perahu Shipping in Indonesia 1870-1914" dalam Review of Indonesian and Malaysian Affairs (RIMA), Volume 27, 1993, hlm. 33 – 60;
- Keputusan Bersama Menteri Perhubungan, Menteri Kehutanan dan Menteri Perindustrian dan Perdagangan No. KM 3 Tahun 2003, No. 22/KPTS-II/2003 dan No. 33/MPP/Kep/1/2003 tentang Pengawasan Pengangkutan Kayu Melalui Pelabuhan;
- Pusat Data Statistik dan Informasi Kementerian Kelautan dan Perikanan, Kelautan dan Perikanan dalam Angka Tahun 2014;

Susilowati, E., 2013. Dari Pelabuhan Martapura Ke Pelabuhan Trisakti: Pelayaran Perahu Rakyat; Diantara Derap Modernisasi 1965-1995 dalam Jurnal Sejarah Citra Lekha. Vol XVII. No.1 Febuari 2013: 19-32; <http://kalimantan.bisnis.com/read/20180204/263/734050/peluang-usaha-meneropong-celah-bisnis-wisata-pantai>; <https://news.detik.com/berita/d-3417750/tingkatkan-keselamatan-pelayaran-menhub-bagikan-life-jacket>; <http://www.tribunnews.com/bisnis/2017/02/09/komitmen-meningkatkan-keselamatan-pelayaran-rakyat>.