

KEBIJAKAN PUBLIK TERHADAP EKSISTENSI KOMUNITAS PENDAYUNG PERAHU DESA GALALA DI TELUK AMBON

PUBLIC POLICY ON THE EXISTENCE OF THE BOAT ORANGER COMMUNITY OF GALALA VILLAGE IN AMBON BAY

Revaldo Pravasta Julian MB Salakory

Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan-Universitas Pattimura

Email: rivalsalakory92@gmail.com

ABSTRAK

Artikel ini membahas tentang kebijakan publik terhadap eksistensi komunitas pendayung perahu di Desa Galala. Dapat dilihat bahwa pendayung perahu semenjak pembangunan jembatan merah putih mulai kehilangan pekerjaan, meskipun masih ada sebagian yang tetap bertahan mengemudi perahu untuk mencari nafkah agar dapat memenuhi kebutuhan sehari-hari. Kebijakan pemerintah membangun jembatan merah putih guna mempersingkat waktu perjalanan ke wilayah Galala-Poka, namun pembangunan tersebut berdampak pada kehidupan komunitas pendayung perahu di wilayah Galala-poka. Sehingga tulisan ini agar pemerintah dapat memproyeksikan kebijakan dan perencanaan sosial demi kesejahteraan masyarakat. Strategis ini untuk mempertahankan eksistensi budaya mengembangkan potensi para pendayung perahu. Tulisan ini menggunakan metode kualitatif dan analisis SWOT untuk menjawab persoalan yang dialami masyarakat para pendayung perahu.

Kata kunci: Kebijakan publik, eksistensi, pendayung perahu, Galala-Teluk Ambon.

ABSTRACT

This article discusses public policy on the existence of the boat rower community in Galala village. It can be seen that the boat rowers since the construction of the red and white bridge have started to lose their jobs, although there are still some who still survive by boat to earn a living in order to meet their daily needs. The government's policy is to build a red and white bridge in order to shorten the travel time to the Galala-Poka area, but this development has an impact on the life of the boat rowing community in the Galala-poka area. So that this paper is so that the government can project social policies and planning for the welfare of the community. This strategy is to maintain the cultural existence of developing the potential of the boat rowers. This paper uses qualitative methods and SWOT analysis to answer the problems experienced by the boat rower community.

Keywords: Public Policy, existence, boat rowers, Galala-Ambon Bay

PENDAHULUAN

Artikel ini membahas tentang kebijakan publik perahu sebagai upaya mempertahankan eksistensi budaya kelompok pendayung perahu di Desa Galala. pendayung perahu ialah kelompok subordinat yang terkena dampak regulasi pemerintah dalam pembangunan jembatan merah putih (JMP). Penelitian terdahulu membahas kebijakan publik antara lain Suyono dalam rumusannya tentang kebijakan publik, menurutnya dalam kesejahteraan masyarakat, Negara perlu menjadi fungsi kontrol dalam mewujudkan itu.

Masyarakat memerlukan fasilitas Negara dalam memproyeksikan langkah strategis yang efektif.

Ardyansyah dalam tulisannya merumuskan pendekatan kebijakan pendidikan harus dilihat sebagai kebijakan publik. Pertama, kebijakan pendidikan terkait dengan upaya pemberdayaan peserta didik. Karena pendidikan merupakan ilmu praktis, maka kebijakan pendidikan merupakan proses memanusiakan yang terjadi di lingkungan alam dan sosial sehingga kebijakan pendidikan merupakan penjabaran dari visi

dan misi pendidikan pada masyarakat tertentu. Letaknya terletak pada seberapa besar kontribusi kebijakan terhadap proses pembebasan individu dan pengembangan pribadi individu kreatif dalam mentransformasi masyarakat dan budayanya. Kedua, kebijakan pendidikan lahir dari kebijakan pendidikan sehingga kebijakan pendidikan meliputi proses analisis kebijakan, implementasi kebijakan, dan evaluasi kebijakan.

Proses kebijakan dapat menggunakan model-model yang telah dibakukan, walaupun model-model tersebut memiliki kelemahan dan kekurangan, namun dengan kombinasi berbagai model dapat dihasilkan proses kebijakan yang tepat. Implementasi dan evaluasi kebijakan perlu didengar dan diakomodasi. Selain itu, pendidikan sebagai barang publik ditangani oleh pemerintah dan upaya memberikan pendidikan ke pasar merupakan proses komersialisasi dan ini akan merugikan kepentingan bangsa yang lebih luas daripada mempertimbangkan kelangkaan sumber pendanaan. Keempat, mengacu pada filosofi moral, kebijakan pendidikan sebagai kebijakan publik bukanlah kebijakan pendidikan yang merupakan bagian dari kebijakan publik. Selain alasan moral yang memposisikan kebijakan pendidikan sebagai kebijakan publik, juga didukung oleh teori kegagalan pasar dalam teori ekonomi politik (Ardyansyah, 2010). Suryono, kebijakan publik yang berkaitan dengan kesejahteraan rakyat dapat diartikan sebagai sistem yang terorganisir dari kebijakan pelayanan dan lembaga sosial pemerintah, yang dirancang untuk membantu dan mendorong individu dan kelompok dalam masyarakat untuk mencapai tingkat kehidupan dan kesehatan yang maksimal. (memuaskan). Dengan tujuan untuk menciptakan hubungan pribadi dan sosial yang memberikan kesempatan kepada individu untuk mengembangkan kemampuannya secara maksimal dan meningkatkan kesejahteraannya sesuai dengan kebutuhan yang diinginkan. Untuk itu perlu dikaji tiga unsur pokok, yaitu: (1) sejauh mana masalah-masalah sosial tersebut diatur; (2) sejauh mana kebutuhan terpenuhi, dan; (3) sejauh mana peluang dan peluang untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat dapat diberikan atau difasilitasi (Suryono, 2018).

Dalam tulisannya, Muis melihat transparansi sistem *good governance* dalam menghadapi pandemi Covid-19 di berbagai belahan dunia sebagai kunci sukses sejumlah pemerintahan di dunia. Keterbukaan informasi, ketepatan mobilisasi, koordinasi pemerintah pusat dan daerah, serta partisipasi masyarakat yang solid menjadi inti pendukung terselenggaranya kebijakan publik yang efektif. Kebijakan publik yang efektif akan mampu menjadi strategi nasional yang dapat menekan kasus penularan Covid-19 (Muis, 2020). Faturahman dalam pandangannya mengatakan itu di tiga kabupaten: Pacitan, Ponorogo, dan Trenggalek. Kabupaten memasukkan agenda mitigasi bencana dalam rencana pembangunan di masing-masing kabupaten. Sehingga kebijakan penanganan prabencana telah disepakati sebagai agenda publik untuk ditindaklanjuti sebagai program prioritas pembangunan daerah (Faturahman, 2018).

Berdasarkan beberapa tulisan terdahulu ditas terkait kebijakan, dapat dilihat bahwa kebijakan publik memiliki nilai yang interdisiplin sebab berkaitan dengan regulasi dan keputusan. Sehingga dapat melihat bahwa setiap bidang ilmu yang memiliki ruang berbeda (pendidikan dan kesehatan) seyogianya membutuhkan kebijakan. Kebijakan yang bersifat aturan sejatinya berasal dari pemerintah (*governance*). Berbeda dengan penulisan sebelumnya peneliti melihat bahwa perlu adanya regulasi pemerintah untuk memperhatikan kelompok ini sebab dampak sosial yang mereka rasakan dengan adanya jembatan merah putih, maka penumpang telah berkurang. Sedangkan kelompok pendayung perahu harus memenuhi kebutuhan hidup keluarga mereka. Dengan demikian apakah mereka beralih mata pencaharian ataukah mereka harus berhenti sampai disini dan tidak memiliki mata pencaharian, apakah suara minor mereka didengarkan oleh Pemerintah Kota Ambon. Masalah-masalah inilah yang melatarbelakangi peneliti untuk menelusuri lebih jauh lagi tentang kondisi masyarakat sebagai tenaga pendayung perahu penyeberangan Galala.

Kebijakan publik membantu eksistensial pendayung perahu perlu mengalami transformasi

sosial demi kesejahteraan sosial. Kebijakan yang pertama menurut Kubangun dan Salakory daerah Teluk Ambon dapat menjadi tempat wisata perahu dan kedua menjadi petugas pembersih sampah plastik di wilayah Teluk Ambon Galala-Poka. Pemerintah sejatinya merupakan abdi masyarakat yang seyogianya mensejahterakan masyarakat dan bukan sebaliknya membuat susah masyarakat. Para pendayung perahu sendiri ialah masyarakat yang membutuhkan perhatian dari Pemerintah Kota Ambon. Metode yang digunakan yaitu studi kasus untuk melihat masalah yang dialami oleh para pendayung perahu serta memproyeksikan langkah dan kebijakan strategis pemerintah dalam melihat potensi dan aktor masyarakat dalam pengembangan suatu daerah. Para pendayung dapat bertransformasi yang pertama menggunakan perahu dayung untuk membuat satu tempat wisata perahu, sejauh ini berdasarkan temuan sampai saat ini masih ada para penumpang yang menggunakan jasa perahu untuk merasakan keindahan Teluk Ambon dari laut dan kedua penulis melihat bahwa para pendayung perahu dapat menggunakan perahunya dan menjadi petugas kebersihan terhadap sampah laut di seputaran Teluk Ambon. dua hal demikian dapat terwujud apabila Pemerintah Kota Ambon lebih cermat dan gesit dalam mengeluarkan kebijakan untuk mengagendakan langkah strategis tersebut.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, penelitian kualitatif adalah jenis penelitian yang mengeksplorasi dan memahami makna di sejumlah individu atau sekelompok orang yang berasal dari masalah sosial (Cresswell, 2014). Jenis penelitian kualitatif studi kasus menurut Slamet (2006) digunakan untuk melihat masalah sosial yang di alami oleh pendayung perahu di Desa Galala. Teknik pengumpulan data observasi secara langsung. Lokasi penelitian di desa Galala, serta wawancara dilakukan dengan para pendayung perahu. Selain data lapangan penulis mencari data sekunder melalui literatur tulisan misalnya buku, jurnal ilmiah. Dalam tulisan ini untuk mencapai analisis yang efektif penulis menggunakan SWOT untuk melihat ketercapaian

masa depan bagi kelompok pendayung perahu (Rangkuti, 2015).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Eksistensi Komunitas Pendayung Perahu di Teluk Ambon

Salah satu tokoh yang membahas tentang eksistensi ialah Leferbve menurutnya baik individu atau kelompok perlu menciptakan ruang tersendiri agar dapat berkembang dalam arus globalisasi, pemikirannya dikembangkan dari sang guru Karl Marx dalam (Marandika, 2018) yang melihat bahwa masyarakat yang tidak berkembang akan terasing. Dalam tulisan sebelumnya, berdasarkan rumusan strategis dari Kubangun dan Salakory sejauh mana untuk memproyeksikan langkah wisata untuk mewujudkan kebijakan pemerintah menyelesaikan dalam JMP bagi masyarakat pendayung perahu di Poka. Namun tulisan ini melihat pada pendayung perahu di lokasi Desa Galala. Sejauh ini tradisi perahu dalam kebudayaan masyarakat Galala telah menjadi suatu keahlian dalam membantu perekonomian masyarakat. Simbol budaya yang ditransmisikan oleh leluhur menjadi kekuatan masyarakat memenuhi kebutuhan sehari-hari. Pasca pembangunan budaya perahu seakan-akan kehilangan eksistensinya, maka perlu adanya strategi aktif yang dilakukan keluarga miskin dengan cara mengoptimalkan segala potensi yang ada misalnya dengan melakukan aktifitasnya sendiri, memperpanjang jam kerja dan melakukan apapun demi menambah penghasilan. Salah satu cara untuk mengatasi ketidakberdayaan suatu kelompok dari segi ekonomi ialah strategi untuk beradaptasi. Proses adaptasi dirasakan oleh kelompok pendayung perahu di Galala-Poka pasca peresmian tahun 2016 pembangunan infrastruktur Jembatan Merah Putih yang dinilai efektif untuk mempersingkat jarak tempuh ke Desa Poka. Namun pembangunan ini berdampak pada kelompok pendayung perahu di Desa Galala, kelompok ini berupaya menyambung kebutuhan ekonomi demi menafkahi keluarga. Proses adaptasi dari kelompok ini sangat bervariasi ada yang menjadi pedagang di pasar, kerja bangunan. Namun tidak dapat dipungkiri bahwa ada beberapa para pendayung perahu yang masih beroperasi

meskipun pendapatan sudah tidak seperti dulu. Penurunan pendapatan dari pekerjaan kelompok para pendayung perahu diakibatkan perubahan pembangunan sosial masyarakat. Jembatan Merah Putih sendiri merupakan salah satu mega proyek dari Pemerintah Kota Ambon untuk mempermudah akses transportasi dari Galala ke Poka.

Kebijakan Publik Mewujudkan Kesejahteraan Pendayung Perahu di Desa Galala

Kebijakan umumnya digunakan untuk menyeleksi dan menentukan pilihan-pilihan terpenting untuk memperkuat kehidupan, baik dalam kehidupan organisasi pemerintahan maupun swasta. Kebijakan harus bebas dari konotasi atau nuansa yang tercakup dalam kata politik (*politics*), yang seringkali diyakini mengandung makna keberpihakan karena kepentingan. Kebijakan suatu ketentuan berlaku dan dicirikan oleh perilaku yang konsisten dan berulang, baik yang dibuat maupun yang terkait dengan kebijakan tersebut. Kebijakan publik (*public policy*) adalah serangkaian pilihan yang kurang lebih terkait (termasuk keputusan tindakan) yang dibuat oleh lembaga dan pejabat pemerintah. Kebijakan publik merupakan terjemahan dari istilah bahasa Inggris yaitu *public policy*. Kata *policy* diterjemahkan menjadi “policy” dan ada juga yang diterjemahkan menjadi “wisdom” (Islamy, 1992). Sedangkan Thomas Dye mendefinisikan “kebijakan” atau “kebijakan”, kebijakan adalah menggunakan istilah kebijakan. Oleh karena itu, kebijakan publik diterjemahkan ke dalam kebijakan publik. “Kebijakan publik adalah apa pun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan” (kebijakan publik adalah apa pun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan). ketika pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu, tentu ada tujuannya karena kebijakan publik merupakan “tindakan” pemerintah. Ketika pemerintah memilih untuk tidak melakukan sesuatu, itu juga merupakan kebijakan publik yang bertujuan. bahwa kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah, alasan-alasan suatu kebijakan harus dilaksanakan dan manfaat bagi

kehidupan bersama harus menjadi pertimbangan yang holistik sehingga kebijakan tersebut memuat manfaat yang besar bagi masyarakat dan tidak menimbulkan kerugian. Di sinilah Anda harus bijak dalam menetapkan suatu kebijakan. Kebijakan di masyarakat untuk mencapai tujuan kesejahteraan rakyat harus dimaknai dalam dua pengertian utama, yaitu: memecahkan masalah kesejahteraan masyarakat dan memenuhi kebutuhan sosialnya (Dye, 2002). Kebijakan publik Suryono dalam dimensi pencapaian tujuan kesejahteraan rakyat adalah: (1) Mengidentifikasi dan menentukan tujuan kesejahteraan rakyat; (2) Memecahkan masalah kesejahteraan rakyat; (3) Merumuskan kebijakan publik untuk kesejahteraan rakyat; dan, (4) Memenuhi kebutuhan sosial secara keseluruhan. Dalam hubungan ini, tujuan pemecahan masalah adalah menghasilkan sesuatu yang ada atau merupakan sesuatu yang tidak diharapkan (misalnya suatu kejadian) atau suatu peristiwa yang bersifat destruktif atau patologis yang mengganggu dan merusak tatanan masyarakat. Tujuan pemenuhan kebutuhan mengandung arti menyediakan pelayanan sosial yang diperlukan, baik karena masalah atau tanpa masalah, dalam arti preventif (mencegah masalah terjadi, mencegah masalah terjadi atau berulang, atau mencegah penyebaran masalah) atau pembangunan (meningkatkan masalah). kualitas suatu kondisi). menjadi lebih baik dari keadaan sebelumnya) (Suryono, 2014).

Kebijakan publik sangat penting dalam mengembangkan potensi demi mensejahterakan masyarakat. Pada sila kelima tentang keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia menjadi regulasi kebijakan publik untuk menyelesaikan masalah sosial yang terjadi dalam kehidupan masyarakat. Sejatinya Kota Ambon sendiri menjadi ruang modernisasi, pengembangan tata kota yang menyentuh pada aspek pembangunan. Salah satu pembangunan jembatan merah putih sendiri membantu masyarakat agar lebih mudah menjangkau wilayah yang berbeda misalnya Galala dan Poka. Sebelum pembangunan jembatan merah putih, masyarakat harus melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi darat yaitu angkutan umum dan laut (perahu dan kapal ferry). Pemerintah melihat bahwa poka yang merupakan wilayah pendidikan (Universitas



Gambar 1: Foto pembuatan Jembatan Merah Putih (Dokumentasi Pusat Komunikasi Publik Kementerian PUPR)

Pattimura), sehingga perlu melakukan langkah pembangunan agar dapat memotong jarak tempuh. Namun pembangunan jembatan merah putih memiliki dampak bagi komunitas perahu dayung (*driver laut*), sejak berdirinya Jembatan Merah Putih yang menghubungkan wilayah Galala-Poka, terdapat kerugian besar yang dialami kelompok tersebut. Perlu diketahui bahwa pendayung perahu (*driver laut*) ini berjumlah 100–400 perahu, hanya ketika pembangunan jembatan merah putih mereka sudah mulai berkurang dan memilih mencari pekerjaan lain. Penulis melihat bahwa pembangunan jembatan merah putih memiliki dampak negatif bagi kelompok perahu dayung ini, kebijakan pemerintah dalam membangun infrastruktur menimbulkan ketimpangan sosial dalam masyarakat.

Pembangunan Jembatan Merah Putih yang adalah bagian dari kebijakan publik sebaiknya lebih cermat dalam mengatasi keadaan sosial yang dihadapi. Menurut Huttman, kebijakan publik harus melihat pada strategi, tindakan terencana untuk mengatasi masalah sosial dan memenuhi kebutuhan sosial (Huttman, 1982). Bagi penulis, kelompok para pendayung perahu merupakan kelompok yang masih di bawah garis kemiskinan, sebab kelompok ini tergolong dalam kelompok yang tertindas atas kebijakan

struktural pembangunan Pemerintah Kota Ambon. Sejalan dengan apa yang dituturkan salah satu tokoh yang membahas tentang dunia ketiga, Diana Conyers, yang menyatakan ‘Negara Indonesia merupakan negara dunia ketiga yang di dalamnya kebijakan pemerintah yang hanya berpusat kepada pembangunan infrastruktur, baginya pemerintahan dunia ketiga tidak berfokus kepada dinamika sosial, politik, ekonomi dalam keseharian masyarakat’ (Conyers, 1991). Dalam konteks Maluku, dapat dilihat bahwa kebijakan pembangunan Jembatan Merah Putih menunjukkan bahwa pemerintah tidak memperdulikan sumber daya manusia, sehingga minimnya strategi terhadap pengembangan kemiskinan yang dialami kelompok akar rumput (*grass root*). Perubahan sosial yang terjadi dalam masyarakat secara cepat membuat masyarakat kelas bawah terkena dampak yang cukup besar. Hal ini membutuhkan perhatian pemerintah kota terhadap keberlanjutan para pendayung perahu di Desa Galala.

Hampir sebagian besar masyarakat di Galala mengandalkan perahu dayung (*personal service*) untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Penulis melihat bahwa keahlian mereka dalam membawa perahu melintasi laut menjadi cara efektif bagi masyarakat untuk menciptakan pekerjaan bagi

mereka. Secara teoritis, mereka tergolong dalam masyarakat marjinal (miskin) secara struktural. Kemiskinan struktural antara lain situasi miskin yang disebabkan karena rendahnya akses terhadap sumberdaya yang terjadi dalam sistem sosial budaya dan sosial politik yang tidak mendukung pembebasan kemiskinan tetapi kerap menyebabkan suburnya kemiskinan. Beberapa keluarga mengatakan bahwa sejak adanya Jembatan Merah Putih para perahu dayung mulai berkurang jumlahnya awalnya mencapai ratusan perahu, sekarang hanya sekitar 20 lebih perahu yang beroperasi. Adapun yang mencari pekerjaan lain antara lain penangkap ikan dengan motor ikan, berjualan di pasar, dan lain-lain. Belum lagi kondisi berubah sejak tahun 2020 di kota Ambon ketika masyarakat merasa kesusahan diakibatkan regulasi bekerja dari rumah pada masa Covid-19. Dalam penelusuran, sebagian besar masyarakat beralih profesi menjadi tukang bangunan dan bagi ibu-ibu yang berjualan di pasar dengan cara berjualan ikan asar (ikan bakar). Upaya yang dilakukan kelompok ini semata-mata untuk memenuhi kebutuhan keluarga. Ada yang beralasan bahwa tindakan beralih profesi ini untuk menyekolahkan anak, ada yang di jenjang SD, SMP, SMA dan perguruan tinggi. Kelompok ini menyadari apabila mereka tidak bekerja maka kebutuhan primer tidak dapat terpenuhi. Apalagi dalam pandangan mereka para pendayung perahu lebih baik mereka hidup susah yang terpenting melihat keberhasilan anak di perguruan tinggi.

Berdasarkan temuan di atas, penulis melihat bahwa perlu adanya regulasi strategis terhadap masalah yang di alami masyarakat kelas bawah, antara lain pendayung perahu. Dilansir melalui situs media *online*, mantan gubernur Maluku Said Assagaf mengatakan bila pembangunan Jembatan Merah Putih telah selesai, maka pemerintah akan memperhatikan kelompok subaltern pendayung perahu. Lebih lanjut, dirinya mengatakan bahwa para pendayung perahu akan membantu mem-branding wisata laut di Kota Ambon. Apalagi di Desa Galala sendiri, tepatnya lorong perahu, sempat viral hingga diberitakan harian Kompas, ada jembatan hias berwarna yang dibuat untuk berfoto dengan latar belakang laut dan pesona bawah jembatan yang indah. Strategi ini dapat membantu kelompok subaltern pendayung

perahu keluar dari ketidakberdayaan Sutomo (2006) mengatakan bahwa penanganan masalah kemiskinan tidak bisa dilepaskan dari faktor ekonomis, sosiologis, psikologis, dan politis. Aspek ekonomis antara lain menyangkut terbatasnya pemilikan faktor produksi, rendahnya tingkat upah, posisi tawar yang lemah dalam menentukan harga, rentan terhadap kebutuhan mendesak karena tidak punya tabungan, kemampuan yang lemah dalam mengantisipasi peluang ekonomi. Aspek psikologis terutama berkaitan dengan perasaan rendah diri, sikap fatalism, dan merasa terisolasi. Aspek sosiologis terutama rendahnya akses pelayanan sosial, terbatasnya jaringan interaksi sosial, dan terbatasnya penguasaan informasi. Aspek politik antara lain berkaitan dengan kecilnya akses terhadap berbagai fasilitas dan kesempatan, perilaku diskriminatif, lemahnya posisi dalam melakukan *bargaining* untuk menuntut hak, dan kurangnya keterlibatan dalam proses pengambilan keputusan. Berdasarkan teoritis kelompok perahu dayung tergolong kelompok subaltern yang secara struktural jauh dari status sosial kelas atas dan menengah, mereka digolongkan kelas bawah sehingga mereka tidak memiliki akses ke berbagai sumber daya.

Sejalan dengan tulisan sebelumnya, Kubangun dan Salakory (2021) memproyeksikan langkah strategis dalam mengembangkan wisata perahu para pendayung di Poka, dilihat sangat efektif dalam mem-branding keindahan laut di wilayah pesisir Teluk Ambon. Sebagaimana wisata perahu Kalimas di Surabaya yang sangat terkenal di kalangan warga Surabaya. Hal serupa seyogianya dapat di-*cloning* oleh dinas pariwisata di Maluku. Dalam aturan berikut, dengan analisis SWOT, diperlukan langkah strategis sinergitas pemerintah dan subaltern perahu dayung terhadap kemajuan pengembangan wisata perahu di wilayah Teluk Ambon. Dengan demikian, perlu kerja kolektif antara pemerintah daerah dan masyarakat dalam pemberdayaan masyarakat kelompok subaltern pendayung perahu, salah satunya di bidang wisata. Peneliti melihat bahwa perlu adanya sosialisasi serta keterlibatan dinas pariwisata terkait strategi pengembangan destinasi wisata. Advokasi dalam bentuk sosialisasi di era Covid-19



Gambar 2: Foto pribadi Penulis tempat wisata di Desa Galala, 2021.

menjadi pintu masuk pengembangan lapangan kerja bagi masyarakat di area Galala. Inskeep (dalam Alipour, 1996), mengemukakan bahwa suatu kawasan wisata yang baik dan berhasil bila secara optimal didasarkan kepada beberapa aspek yaitu: 1) Mempertahankan/menjaga kelestarian lingkungannya; 2) Meningkatkan kesejahteraan masyarakat di kawasan tersebut; 3) Menjamin kepuasan pengunjung; 4) Meningkatkan keterpaduan dan unit pembangunan masyarakat di sekitar kawasan dan zona pengembangannya. Sejalan dengan Inskeep, maka peneliti melihat bahwa destinasi wisata perahu Desa Galala, yang tergolong wisata perahu di Teluk Ambon, membutuhkan strategi dalam pengembangan keberlanjutan jangka panjang.

Dalam tindakan analisis strategi pengembangan potensi wisata perahu di Galala, penulis menggunakan analisis SWOT dari Rangkuti (2015) Penulis melihat bahwa sinergitas pemerintah dalam upaya membantu kelompok pendayung perahu akan merubah status mereka menjadi kelompok yang *survive* dalam perubahan sosial pembangunan di Maluku.

Kekuatan

1. Kelompok pendayung perahu sekitar 20–40-an. Kekuatan kelompok subaltern secara sistematis sejak diresmikan Jembatan Merah Putih, sejauh ini masih tersisa 20–40 perahu yang digunakan untuk beroperasi sebagai *personal service* di kawasan bawah Jembatan Merah Putih.
2. Perahu dayung (belang) bagian dari kebudayaan (Pela Galala dan Hitulama). Perahu sendiri secara budaya merupakan modal sosial masyarakat dalam mengikat tradisi leluhur dalam ikatan pela antara Galala (Kristen) dan Hitulama (Islam).
3. Kelompok perahu dayung memiliki kemampuan melaut di wilayah Teluk Ambon. Tradisi melaut telah menjadi kebiasaan (*habitus*) masyarakat Galala yang secara geografis hidup berdampingan dengan laut.
4. Pemerintah Desa Galala memiliki dana desa yang bersumber dari APBD (anggaran pendapatan dan belanja daerah). Berdasarkan administrasi, Desa Galala memiliki anggaran yang dialokasikan bagi negeri/desa agar

membantu pemberdayaan masyarakat di Maluku.

Kelemahan

1. Para pendayung belum memiliki kesadaran kelompok dalam pengembangan wisata perahu di Teluk Ambon. Sejauh ini masyarakat dengan segala keterbatasan belum memahami pengetahuan untuk mengembangkan wisata di daerah Galala.
2. Tidak tersedianya lapangan kerja di era Covid-19 yang berdampak bagi ekonomi masyarakat. Keterbatasan lapangan pekerjaan membuat kelompok subaltern sangat kesulitan dalam mencari pekerjaan lain selain sebagai pendayung perahu. Situasi pandemic memaksa mereka bekerja dari rumah sejak tahun 2019.
3. Melemahnya pemerintah desa dalam mempergunakan dana desa dan mengembangkan potensi wisata di Teluk Ambon. Seyogianya pemerintah Desa Galala memiliki anggaran dana desa yang dapat digunakan untuk memberdayakan masyarakat, misalnya untuk memberdayakan potensi wisata di Teluk Ambon untuk menciptakan lapangan pekerjaan.

Peluang

1. Festival Darwin yang melibatkan para pendayung perahu di Galala. Event yang dilakukan para pesiar dari Australia biasanya dilakukan di Teluk Ambon dan melibatkan para pendayung perahu.
2. Lomba Perahu Belang yang melibatkan seluruh negeri di Maluku. Perahu Belang yang merupakan tradisi adat orang Maluku upaya ini untuk menghormati laut sebagai pusat kehidupan.
3. Festival Manggurebe Arumbae yang diadakan di Teluk Ambon. Festival yang melibatkan para pendayung perahu di Maluku.
4. Kantor dinas pariwisata untuk melihat potensi wisata di Kota Ambon. Dinas pariwisata dilihat sebagai lembaga yang memiliki

peran dalam mengeksplorasi potensi wisata di Maluku.

5. Peraturan Daerah Kota Ambon nomor 4 tahun 2011 mengatur wisata budaya. Peraturan daerah yang melegitimasi potensi wisata berbasis budaya.

Ancaman

1. Pembangunan Jembatan Merah Putih di wilayah Galala-Poka. Pembangunan jembatan sendiri sangat bermanfaat, namun memiliki efek negatif bagi masyarakat perahu dayung.
2. Persaingan angkut laut spitboat area Pasar Mardika. Transportasi laut yang berada di Mardika ini memiliki dampak bagi para pendayung perahu.
3. Tempat wisata baru di wilayah negeri Halong. Salah satu wilayah di sebelah Galala yang sejauh ini dijadikan tempat wisata pantai.

Atas dasar analisis diatas faktor internal (*strengths/weaknesses*), dan analisis eksternal (*opportunities/threats*) maka ada beberapa isu strategis:

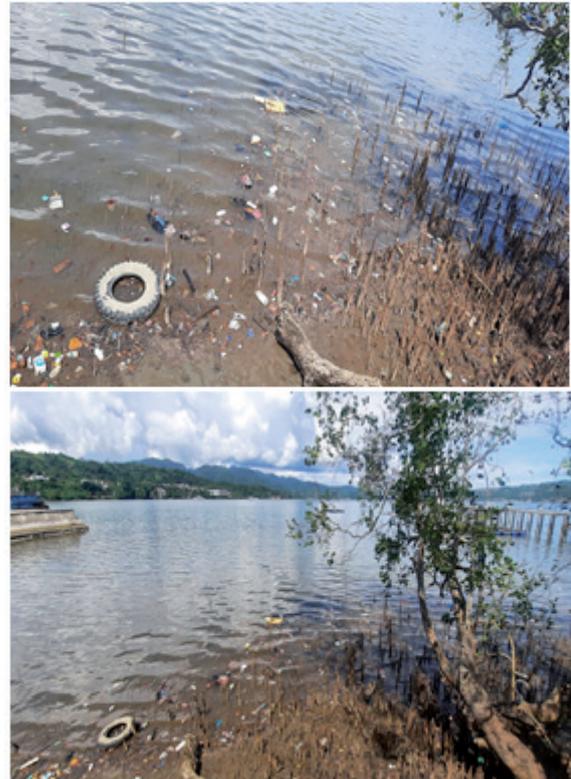
1. Perhatian terhadap pengelolaan dan penggunaan dana desa di Desa Galala yang bersumber dari APBD (anggaran pendapatan dan belanja daerah). Hal ini bermanfaat bagi pemberdayaan ekonomi pembangunan masyarakat misalnya anggaran dana desa dapat digunakan untuk mengembangkan potensi wisata (SO).
2. Kesadaran kolektif masyarakat untuk mengembangkan potensi wisata perahu sesuai dengan Peraturan daerah kota ambon nomor 4 tahun 2011 mengatur wisata budaya. Peraturan daerah yang melegitimasi potensi wisata sehingga ada pembangunan wisata berbasis budaya (WO).
3. Kelompok perahu dayung memiliki kemampuan melaut di wilayah Teluk Ambon. Pemandangan di bawah Jembatan Merah Putih digunakan untuk menarik pengunjung (ST).
4. Pengembangan wisata perahu dapat membantu para pendayung perahu dalam

menghadapi persaingan dengan *speed boat* dan wisata pantai di negeri Halong (WT) (Kubangun dan Salakory, 2021).

Pengembangan wisata perahu merupakan langkah strategis pemerintah dalam merawat kebudayaan di Maluku. Pertama, perahu yang merupakan bagian terpenting dalam budaya Maluku menjadi daya tarik tersendiri dalam konteks modernisasi. Dalam sejarah zaman leluhur simbol perahu dinilai penting bagi seluruh masyarakat di Desa Galala. Secara budaya, perahu memiliki makna sebagai lambang kekerabatan di Pela antara Galala-Hitu Lama. Dokumentasi sejarah pemerintahan yang dimiliki kedua negeri ini memuat arsip kronologis sejarah terbentuknya Pela antara keduanya. Komitmen hubungan kedua negara Muslim-Kristen dimulai sejak 58 tahun yang lalu, ketika Panglima resmi Kodam Pattimura XV, Kolonel Herman Pieterz mempertandingkan “Arumbai Manggurebe” untuk negeri-negeri di Pulau Ambon. Desa Galala pun tidak ketinggalan mengikuti lomba tersebut. Oleh karena itu, Pemerintah Desa Galala kemudian memerintahkan arumbai/belang dari tanah Hitu Lama. Setelah kesepakatan sesuai waktu yang ditentukan, delegasi dari Desa Galala datang untuk membayar pesanan “arumbai/belang”. Namun, Raja Hitu Lama menolak pembayaran tersebut dan menyarankan agar kedua negara menaikkan pela. Tawaran ini disambut hangat oleh delegasi dari Desa Galala dan masyarakatnya. Raja Hitu Lama, As’Ad Pellu yang bergelar Upu Latu Sitania dan Raja Galala, Esou Joris, menjanjikan hubungan pela antara Galala dan tanah Hitu Lama yang dikenal sebagai Pela Arumbai.

Hubungan pela antara Salam-Sarani yang berlatar belakang Arumbai memang tidak memiliki janji hukum, namun sejak saat itu masyarakat desa/kelurahan ini harus membangun kehidupan dalam kerukunan persaudaraan yang saling melindungi, menghargai, dan saling menolong dalam segala hal. Masyarakat Hitu Lama berpartisipasi langsung dalam pembangunan gedung gereja di Galala, begitu pula sebaliknya masyarakat Galala turut membantu pembangunan masjid di Hitu Lama. Karya gotong royong yang dikenal dengan Masohi ini masih lestari hingga

saat ini. Ritual tersebut ditandai dengan minum sopi yang disajikan dalam dua wadah berbahan tempurung kelapa, yang kemudian dilakukan bersama oleh kepala Desa Galala dan Raja Hitu Lama. Ini merupakan tanda bahwa kedua negara telah menyatakan sikapnya untuk tetap pela abadi selamanya. Bukan itu saja, janji mengangkat pela yang diikrarkan bersama telah diwujudkan dengan empat pesta “pela panas” (Latuny, 2017).



Gambar 3: Sampah laut di sekitar Pantai Teluk Ambon-Poka (Dokumen pribadi, 2021)

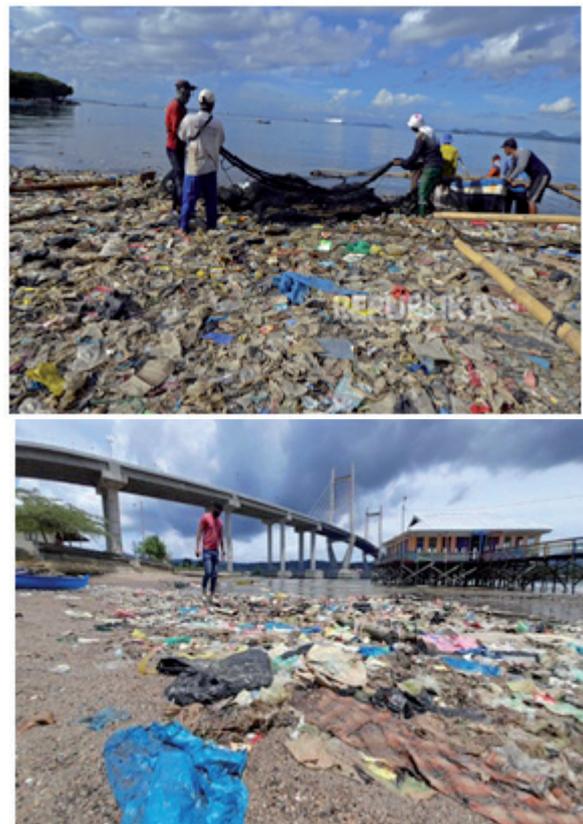
Penulis melihat, bahwa secara kultural, perahu yang digunakan oleh kelompok pendayung perahu ialah transformasi dari alat transportasi arumbae, kole-kole, dan lain-lain. Meskipun secara fungsional di zaman ini mengalami perbedaan fungsi namun memiliki nilai sosial-budaya yang tinggi. Perahu sendiri bagi masyarakat Galala sebagai *mnemonic device* dalam mengingat pesan leluhur. Sebab bila dilihat ikatan Pela antara Galala dan Hitu lama karena pemberian sebuah arumbae/belang (perahu). Dengan demikian perahu yang digunakan dalam membantu ekonomi masyarakat Galala antara lain suatu penghormatan terhadap leluhur karena tidak melupakan simbol perahu tradisional masyarakat Galala dan Hitulama. Dengan demikian, potensi

wisata perahu selain merawat simbol budaya, juga dapat menjadi sumber pendapatan berkelanjutan dari para pendayung perahu di Teluk Ambon (Galala-Poka). Kedua, begitupun dapat merawat pelestarian lingkungan bawah laut di pesisir Teluk Ambon, pemerintah dapat menggunakan jasa para pendayung perahu dalam mengangkut sampah laut di wilayah Teluk Ambon.

Penelitian tahun 2019 tentang sampah plastik Noya dan Tuahatu menunjukkan kategori dengan nilai persentase Sampah Laut Terapung minimum yaitu 0,23% dari kategori sampah jenis kain dan kertas yaitu 0,47%. Sedangkan untuk kategori jenis sampah kaca dan logam memiliki nilai persentase 1,17%. Untuk persentase SLT maksimum, termasuk dalam kategori jenis sampah plastic yaitu 93,44%. Hal ini didasarkan pada sifat dan jenis sampah plastik, yang memiliki sifat ringan sehingga mudah terapung dan berpindah. Berdasarkan sifat mudah terapung inilah, maka jenis sampah plastik merupakan jenis sampah yang paling dominan ditemukan sepanjang pesisir barat perairan TAL. Jenis-jenis sampah plastik antara lain: botol plastik, kantong plastik, kemasan makanan, minuman gelas, penutup botol, pemantik korek api, botol kemasan non makanan, *styrofoam*, plastik deterjen, sedotan plastik, botol kemasan makanan, jerigen plastik, wadah minuman, bola plastik, sendok plastik, mainan plastik, karung plastik, pena plastik, mantel plastik, dan lain-lain. Berdasarkan hasil analisis SLT, kategori plastik yang ditemukan dengan nilai presentasi tertinggi yaitu sampah plastik jenis kemasan makanan yaitu 31,38%. Banyaknya jenis kemasan makanan yang ditemukan mengindikasikan bahwa daya konsumsi dari masyarakat di sekitar TAL cukup tinggi. Hal ini juga membuktikan bahwa jenis plastik ini mampu terbawa oleh arus sampai ke area pesisir yang cukup jauh dari dari pantai (± 1 km). Untuk persentase sampah plastik terendah sekitar 0,25% yaitu jenis pemantik korek api, jerigen, sendok plastik, mainan plastik, karung plastik, pena plastik, dan mantel plastik. Jenis sampah plastik ini tidak banyak ditemukan, hal ini kemungkinan berhubungan dengan fungsi penggunaannya yang sangat jarang digunakan secara kontinyu dalam kehidupan sehari-harinya. Berbeda dengan jenis kemasan makan, yang

secara umum selalu digunakan untuk kebutuhan sehari-hari (Noya & Tuahatu, 2019).

Dilansir dari Republika.id, Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) menyatakan kepadatan sampah domestik terutama sampah plastik di Teluk Ambon bagian dalam mengalami peningkatan dalam 20 tahun terakhir. “Ada peningkatan kepadatan sampah domestik atau sampah rumah tangga, terutama sampah plastik di Teluk Ambon dalam 20 tahun terakhir. Persentase kelimpahan sampah di delapan lokasi pantai di Teluk Ambon, terbanyak berada di Desa Poka (47,42 persen).”



Gambar 4: Nelayan beraktivitas di atas tumpukan sampah rumah tangga (ilustrasi, atas) dan sampah yang berada di pesisir pantai Desa Galala (bawah).

Dapat dilihat bahwa volume sampah di perairan Teluk Ambon meningkat, dan secara khusus peningkatan tersebut berada di wilayah Poka. Pada Gambar 4, dapat dilihat para nelayan yang menggunakan perahu beraktifitas di atas tumpukan sampah. Nelayan ini sebetulnya merupakan para pendayung perahu. Menurut Ketua Perekayasa (Inovator) Ahli Madya P2LD-LIPI Daniel D Pelasula, sampah-sampah ini



Gambar 5: Aksi Ibu Iriana Jokowi memungut sampah di pesisir pantai Desa Galala pada tahun 2019

berasal dari kebiasaan masyarakat membuang sampah ke sungai, kemudian terbawa arus dan bermuara di teluk. “Sungai-sungai yang berada pada pemukiman padat dimanfaatkan masyarakat untuk membuang limbah, misalnya kawasan Air Putri, Batu Capeo, Batu Gajah, Skip, Batu Merah, Tantui, Galala, Passo, Wailela, Wayame dan Poka.” Efek negatif dari sampah ini membuat biota laut tercemar, apalagi sampah ini mengapung di wilayah yang notabene ditumbuhi mangrove (Aminah, 2021).

Sampah plastik di Teluk Ambon tidak dapat dianggap sepele, berdasarkan Gambar 5 pada tahun 2019 terlihat Ibu Iriana Jokowi melakukan aksi pemungutan sampah laut di pesisir Pantai Galala. Penulis melihat bahwa pemerintah harusnya berani mengambil kebijakan. Dapat dilihat bahwa kebijakan publik akan berguna bagi kesejahteraan sosial masyarakat. Menurut Suharto dalam negara berkembang kebijakan publik berkaitan erat dengan perencanaan sosial, keduanya sulit sekali dipisahkan, karena masing-masing konsep dalam kenyataannya seringkali terintegrasi satu sama lain. Langkah alternatif pemerintah kota dalam menggunakan jasa para pendayung perahu di pesisir Teluk Ambon

menjadi petugas pembersih sampah laut dinilai sangat baik dan efektif. Pemerintah menggunakan para pendayung perahu sebagai aktor yang terlibat dalam melestarikan laut pesisir Teluk Ambon. Dapat dilihat pada proyek pembersihan sampah laut di bibir pantai yang berserakan di sekitar pohon mangrove Desa Poka. Apalagi Pemerintah Kota Ambon sendiri gencar menyuarakan masyarakat agar menjaga dan melindungi pohon mangrove di Teluk Ambon, sebab memiliki fungsi ekonomi yang besar bila dikelola dengan baik. Salakory dalam temuannya melihat nilai ekonomi ekosistem hutan mangrove di Kecamatan Teluk Ambon Baguala adalah sebesar Rp 7.273.222.250 per tahun, tersebar di Negeri Passo sebesar Rp 3.858.009.750 per tahun, Desa Negeri Lama sebesar Rp 945.628.100 per tahun, Desa Nania sebesar Rp 650.750.400 per tahun, dan Desa Waiheru sebesar Rp1.818.834.000 (Salakory *et al.*, 2017). Sejauh ini memang kesadaran akan kebersihan laut sangat minim di kalangan masyarakat. Pemerintah perlu mengambil kebijakan untuk memimalisir ketimpangan atas ketidaksadaran masyarakat pentingnya ekosistem laut.

KESIMPULAN

Penulis melihat secara kultural, perahu yang digunakan oleh kelompok pendayung perahu ialah transformasi dari alat transportasi arumbae, kolekole, dan lain-lain. Meskipun secara fungsional di zaman ini mengalami perbedaan fungsi namun memiliki nilai sosial-budaya yang tinggi. Perahu sendiri bagi masyarakat Galala sebagai *mnemonic device* dalam mengingat pesan leluhur. Sebab bila dilihat ikatan Pela antara Galala dan Hitu lama karena pemberian sebuah arumbae/belang (perahu). Dengan demikian, perahu yang digunakan dalam membantu ekonomi masyarakat Galala antara lain suatu penghormatan terhadap leluhur karena tidak melupakan simbol perahu tradisional masyarakat Galala dan Hitulama. Potensi wisata perahu selain merawat simbol budaya, juga dapat menjadi sumber pendapatan berkelanjutan dari para pendayung perahu di Teluk Ambon (Galala-Poka). Kedua, juga dapat merawat pelestarian lingkungan bawah laut di pesisir Teluk Ambon, pemerintah dapat menggunakan jasa para pendayung perahu dalam mengangkut sampah laut di wilayah Teluk Ambon. Peneliti melihat bahwa perlu adanya regulasi pemerintah untuk memperhatikan kelompok ini sebab dampak sosial yang mereka rasakan dengan adanya Jembatan Merah Putih, maka penumpang telah berkurang. Sedangkan kelompok pendayung perahu harus memenuhi kebutuhan hidup keluarga mereka. Dengan demikian, apakah mereka beralih mata pencaharian ataukah mereka harus berhenti sampai di sini dan tidak memiliki mata pencaharian, apakah suara minor mereka didengarkan oleh Pemerintah Kota Ambon. Masalah-masalah inilah yang melatarbelakangi peneliti untuk menelusuri lebih jauh lagi tentang kondisi masyarakat sebagai tenaga pendayung perahu penyeberangan Galala.

DAFTAR PUSTAKA

Agus Suryono. (2014). Kebijakan Publik Untuk Kesejahteraan Rakyat. *Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi*, VI(September), 98–102.

- Alipour, H. (1996). Tourism development within planning paradigms: The case of Turkey. *Tourism Management*. [https://doi.org/10.1016/0261-5177\(96\)00036-2](https://doi.org/10.1016/0261-5177(96)00036-2)
- Andi Nur Aminah. (2021). LIPI: Kepadatan Sampah Plastik di Teluk Ambon Terus Naik. *Republika*, 1.
- Conyers, D. (1991). Perencanaan Sosial di Dunia Ketiga: Suatu Pengantar. In *Kecamatan Candisari dalam Angka 2018*.
- Cresswel, J. W. (2014). *Research Design_ Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. London: Sage Publication.
- Huttman, E. D. (1982). *Introduction to Social Policy*. New York: McGraw-Hill.
- Islamy, M. I. (1992). *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Bumi Aksara.
- Marandika, D. F. (2018). Keterasingan Manusia menurut Karl Marx. *TSAQAFAH*, 14(2). <https://doi.org/10.21111/tsaqafah.v14i2.2642>
- Noya, Y. A., & Tuahatu, J. W. (2019). Kepadatan dan Pola Transport Sampah Laut Terapung di Pesisir Barat Perairan Teluk Ambon Luar. *Jurnal Penelitian Sains*, 21(3), 163–167.
- Kubangun, Nur Aida & Pravasta, R., Salakory, J. M. B. (2021). *Dampak Negatif Jembatan Merah Putih terhadap Komunitas Subaltern Pendayung Perahu di Teluk Ambon (The Negative Impact of the Red and White Bridge on the Subaltern Community of Boat Rowers in Ambon Bay)*. 21(2), 225–238. <https://doi.org/10.20473/mozaik.v21i2.29294>
- Rangkuti, F. (2015). Teknik Membedah Kasus Bisnis Analisis SWOT. In *PT. Gramedia Pustaka Utama*.
- Sutomo, Rudi. (2006). *Analisis Sosial Ekonomi Rumah Tangga Miskin di Kota Palembang*. Universitas Sriwijaya-.
- Salakory, R. A. Y. B., Harahab, N., & Yanuwidi, B. (2017). Economic Valuation of Mangrove Forest Ecosystem in Teluk Ambon Baguala District. *Economic and Social of Fisheries and Marine*, 005(01), 1–12. <https://doi.org/10.21776/ub.ecsofim.2017.005.01.01>
- Dye, Thomas R. (2002). *Understanding Public Policy* (3rd ed.). New Jersey: Prentice Hall.
- Yulius Slamet. (2006). *Metode Penelitian Sosial*. UNS Press.