

Perahu Penyeberangan sebagai Sarana Mobilisasi Masyarakat Pesisir di Kabupaten Luwu Timur

Floating Crossing Raft (RAP) as a Means of Transportation for Coastal Communities in East Luwu Regency

Muhammad Fajar Firmansyah^{1✉}, Maridana E. Fachry¹, Andi Adri Arief¹, Firman¹

¹Program Studi Agrobisnis Perikanan Departemen Perikanan, Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan,
Universitas Hasanuddin

✉corresponding author: fajarfirmaryah01@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini menganalisis peran perahu penyeberangan (RAP) terhadap mobilisasi masyarakat pesisir antar Desa Nuha dan Desa Sorowako di Kabupaten Luwu Timur. Perahu rakit apung penyeberangan (RAP) merupakan salah satu angkutan penyeberangan yang digunakan sejak dahulu di danau Matano yang digunakan oleh masyarakat rata-rata 500 orang per hari untuk menyeberang dari Pelabuhan Sorowako menuju Pelabuhan Nuha dan sebaliknya. Pelayaran dari sorowako menuju nuha ditempuh dengan waktu pelayaran selama dua sampai tiga jam tergantung banyaknya muatan yang dibawa. Penentuan lokasi secara purposive dengan pertimbangan dilokasi terdapat dermaga penyeberangan yang memiliki perahu yang disebut Rakit Apung Penyeberangan (RAP) yang melakukan mobilisasi masyarakat antar Desa Nuha dan Desa Sorowako. Perahu penyeberangan (RAP) memainkan peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat antar Desa Nuha dan Desa Sorowako, Kabupaten Luwu Timur. Sebagai sarana transportasi utama yang menghubungkan kedua desa tersebut, perahu (RAP) memungkinkan pendistribusian barang dan jasa yang lebih cepat, termasuk hasil tangkapan ikan, hasil pertanian, dan kebutuhan pokok lainnya. Perahu (RAP) memainkan peran penting dalam meningkatkan efisiensi waktu dan biaya perjalanan, khususnya melalui pengelolaan infrastruktur dan transportasi di sekitar Danau Matano. Dengan adanya perahu (RAP), akses ke danau dan kawasan sekitarnya dapat diperbaiki, sehingga mendukung kegiatan wisata dan meningkatkan daya tarik destinasi ini bagi wisatawan lokal maupun mancanegara. Selain itu, perahu (RAP) juga berkontribusi terhadap pengelolaan sumber daya perikanan melalui pengaturan yang lebih baik untuk kegiatan penangkapan ikan dan pelestarian spesies endemik, seperti ikan butini dan opudi.

Kata kunci: Rakit apung penyeberangan (RAP), angkutan penyeberangan, mobilisasi, masyarakat pesisir

Abstract

This study analyzes the role of crossing boats (RAP) on the mobilization of coastal communities between Nuha Village and Sorowako Village in East Luwu Regency. Floating rafting boats (RAP) are one of the crossing transportation used since ancient times in Lake Matano which is used by the community on average 500 people per day to cross from Sorowako Port to Nuha Port and vice versa. The cruise from Sorowako to Nuha is taken with a cruise time of two to three hours depending on the amount of cargo carried. The location is determined purposively with the consideration that at the location there is a crossing pier that has a boat called a Floating Crossing Raft (RAP) which mobilizes the community between Nuha Village and Sorowako Village. Crossing boats (RAP) play an important role in supporting community mobility between Nuha Village and Sorowako Village, East Luwu Regency. As the main means of transportation connecting the two villages, boats (RAPs) allow for faster distribution of goods and services, including fish catches, agricultural products, and other basic necessities. Boats (RAPs) play an important role in improving travel time and cost efficiency, particularly through the management of infrastructure and transportation around Lake Matano. With the existence of boats (RAP), access to the lake and the surrounding area can be improved, thereby supporting tourism activities and increasing the attractiveness of this destination for local and foreign tourists. In addition, boats (RAPs) also contribute to the management of fishery resources through better arrangements for fishing activities and the preservation of endemic species, such as butini and opudi.

Keywords: floating crossing raft (RAP), crossing transportation, mobilization, coastal community

Pendahuluan

Secara geografis Indonesia membentang dari 60 LU sampai 110 LS dan 920 sampai 1,420 BT, terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil yang jumlahnya kurang lebih 17.504 pulau. Tiga per-empat wilayahnya adalah laut (5,9 juta km²), dengan panjang garis pantai 95.161 km, terpanjang kedua setelah Kanada. Posisi geografis kepulauan Indonesia sangat strategis karena merupakan pusat lalu lintas maritim antar benua. Indonesia juga memiliki kedaulatan terhadap laut wilayahnya meliputi; perairan pedalaman, perairan nusantara, dan laut teritorial (sepanjang 12 mil dari garis dasar). Di samping itu ada juga zona tambahan Indonesia, yang memiliki hak-hak berdaulat dan kewenangan tertentu. Selain itu, ada juga Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) sejauh 200 mil dari garis pangkal, dimana Indonesia mempunyai hak-hak berdaulat atas kekayaan alam (perikanan), kewenangan untuk memelihara lingkungan laut, mengatur dan mengizinkan penelitian ilmiah kelautan, pemberian izin pembangunan pulau-pulau buatan, instalasi dan bangunan-bangunan lainnya (Lasabuda, 2013).

Secara umum transportasi merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Fungsi pengangkutan dan pengantaran orang dan atau barang dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan sistem tertentu. Seiring dengan kemajuan dan modernisasi peradaban manusia, perkembangan transportasi semakin beragam sehingga memungkinkan terjadinya berbagai macam aktivitas yang dapat diangkut melalui jalan darat, udara maupun laut dengan berbagai jenis transportasi yang berbeda-beda. Menurut Nasution (2013 : 2-3) Transportasi adalah perpindahan benda dan manusia dari suatu tempat ke tempat lain tempat atau tempat pemberangkatan ke tempat tujuan (Fahrudin et al., 2022).

Transportasi merupakan sektor yang sangat berperan dalam mendukung pengembangan wilayah atau pertumbuhan ekonomi suatu daerah, bahkan berfungsi sebagai urat nadi pembangunan. Sektor tersebut diperlukan karena mobilitas penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain membutuhkan sarana dan prasarana transportasi. Transportasi merupakan kebutuhan turunan (derived demand) dari kegiatan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi suatu negara atau wilayah tercermin pada peningkatan intensitas transportasinya (Imanuddin, 2024).

Dalam konteks masyarakat pesisir, sektor perikanan memainkan peranan penting yang diatur oleh Undang-Undang Dasar (UUD) 1945, terutama terkait pengelolaan sumber daya alam untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Pasal 33 Ayat (3) UUD 1945 menegaskan bahwa sumber daya alam, termasuk kekayaan laut, harus dikuasai oleh negara dan dimanfaatkan untuk kepentingan masyarakat secara berkeadilan. Ini berarti masyarakat pesisir, yang kehidupannya erat kaitannya dengan perikanan, memiliki hak untuk mengakses dan mengelola sumber daya laut secara berkelanjutan. Lebih jauh, Pasal 28H UUD 1945 menggarisbawahi hak masyarakat untuk hidup sejahtera dalam lingkungan yang sehat. Selain itu, UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang

Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil memberikan kerangka kerja bagi pengelolaan wilayah pesisir secara terpadu, termasuk pengakuan terhadap hak masyarakat lokal.

Pendekatan berbasis komunitas yang melibatkan masyarakat pesisir secara aktif juga diakui sebagai cara yang efektif untuk memastikan kelestarian sumber daya laut dan peningkatan kesejahteraan mereka. Selain itu, Pasal 27 Ayat (2) menjamin hak setiap warga negara untuk mendapatkan pekerjaan dan penghidupan yang layak, yang relevan bagi nelayan tradisional dalam mengakses sumber daya perikanan serta memperoleh perlindungan hukum dan dukungan ekonomi. Pasal 18B Ayat (2) juga mengakui hak masyarakat adat, termasuk komunitas pesisir yang memiliki kearifan lokal dalam pengelolaan perikanan, seperti penggunaan metode tradisional yang ramah lingkungan. Namun, tantangan seperti degradasi lingkungan, konflik dengan industri besar, serta keterbatasan teknologi dan akses pasar masih menjadi kendala utama (Kemenhumkam RI, 2007).

Perikanan memiliki peranan penting dalam memobilisasi masyarakat pesisir, terutama dalam meningkatkan kesejahteraan dan menggerakkan ekonomi lokal. Mobilisasi masyarakat pesisir merujuk pada upaya peningkatan kapasitas dan partisipasi aktif masyarakat dalam memanfaatkan sumber daya perikanan secara berkelanjutan. Mobilisasi masyarakat pesisir juga terkait erat dengan pengelolaan wilayah pesisir secara terpadu. UU Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil menekankan pentingnya keterlibatan masyarakat lokal dalam perencanaan dan pengelolaan wilayah pesisir. Pendekatan ini tidak hanya memberikan ruang bagi masyarakat untuk berpartisipasi dalam pengambilan keputusan, tetapi juga mendorong penguatan ekonomi berbasis komunitas melalui diversifikasi usaha perikanan, seperti pengolahan hasil laut dan ekowisata (Kemenhumkam RI, 2007).

Akses dan konektivitas menjadi masalah utama bagi negara kepulauan karena tantangan geografis yang melekat pada distribusi pulau-pulau yang tersebar (Judijanto et al., 2024). Kesulitan dalam menghubungkan pulau-pulau dengan sistem transportasi yang efisien seperti kapal feri, pesawat, atau jembatan dapat meningkatkan biaya logistik dan mempersulit mobilitas barang dan manusia. Hal ini sering mengakibatkan harga barang yang lebih tinggi di pulau-pulau terpencil dan membatasi peluang ekonomi lokal. Selain itu, keterbatasan infrastruktur transportasi dapat menghambat akses ke layanan penting seperti kesehatan dan pendidikan, serta memperlambat respons terhadap situasi darurat. Keterbatasan akses ini juga dapat menyebabkan isolasi sosial dan budaya, mengurangi interaksi antar komunitas, dan menghambat pertukaran informasi dan inovasi. Secara keseluruhan, tantangan dalam akses dan konektivitas mempengaruhi banyak aspek kehidupan di negara kepulauan, dari ekonomi hingga kesejahteraan sosial, dan memerlukan perhatian serta solusi strategis untuk mengatasinya.

Di Sulawesi Selatan, akses dan konektivitas menjadi masalah signifikan yang mempengaruhi berbagai aspek kehidupan karena karakteristik geografisnya sebagai bagian dari negara kepulauan. Meskipun Makassar, ibu kota provinsi, merupakan pusat ekonomi dan transportasi utama, banyak daerah terpencil dan pulau-pulau kecil di Sulsel mengalami keterbatasan dalam hal transportasi dan

infrastruktur. sering kali memperlambat mobilitas barang dan manusia, meningkatkan biaya logistik dan menghambat pertumbuhan ekonomi di daerah-daerah yang terisolasi. Upaya mobilisasi sangat penting dilakukan untuk mengakomodir permasalahan tersebut baik dari segi kebijakan, rekonstruksi pembangunan tata wilayah serta kemandirian masyarakat untuk menangani persoalan tersebut.

Masyarakat pesisir merupakan masyarakat yang bertempat tinggal di daerah pantai yang sebagian besar merupakan nelayan memiliki karakteristik yang berbeda dengan masyarakat lainnya (Putra et al., 2022). Perbedaan ini dikarenakan keterkaitan erat dengan karakteristik ekonomi wilayah, latar belakang budaya dan ketersediaan sarana dan prasarana penunjang. Pada umumnya masyarakat pesisir memiliki budaya yang berorientasi selaras dengan alam sehingga teknologi memanfaatkan sumberdaya alam adalah teknologi adaptif dengan kondisi pesisir. Masyarakat pesisir pada umumnya adalah berprofesi sebagai nelayan, di mana nelayan didalam ensiklopedia Indonesia digolongkan sebagai pekerja, yaitu orang yang secara aktif melakukan kegiatan menangkap ikan, baik secara langsung maupun secara tidak langsung sebagai mata pencahariannya.

Mobilitas merupakan suatu kemampuan, kesiapan dan mudahnya bergerak. Bergerak di sini tidak hanya diartikan berjalan tetapi lebih luas dari itu. Bergerak bisa dari suatu posisi ke posisi yang lain atau dari suatu tempat ke tempat lain. Bergerak dari suatu posisi ke posisi lain misalnya menggerakkan tangan dari posisi menggenggam ke posisi tangan terbuka atau dari posisi badan duduk ke posisi badan berdiri. Bergerak dari suatu tempat ke tempat lain mengandung arti adanya perpindahan. Mobilitas sebagai sesuatu yang digunakan untuk mendeskripsikan gerakan tubuh dari suatu posisi atau tempat semula ke posisi atau tempat lain yang diharapkan, jadi mobilitas bukan hanya sekedar berjalan tetapi lebih dari itu. Mobilitas lebih dari sekedar berjalan, di dalam mobilitas mengancung banyak manfaat terutama terhadap pengembangan fisik dan mental (Azwardi, 2014).

Dalam konsep Indonesia sebagai negara kepulauan mobilitas antar pulau merujuk pada proses perpindahan manusia, barang, dan layanan dari satu pulau ke pulau lain dalam suatu negara kepulauan atau wilayah yang terdiri dari banyak pulau. Proses ini mencakup berbagai aspek, termasuk transportasi laut, udara, dan kadang-kadang darat jika ada jembatan atau infrastruktur penghubung. Mobilisasi antar pulau sangat penting untuk memastikan aliran ekonomi yang lancar, akses terhadap sumber daya, dan pelayanan sosial seperti kesehatan dan pendidikan sehingga tercapai integrasi antar pulau.

Mobilitas penduduk adalah pergerakan penduduk secara geografis. Mobilitas penduduk bisa berlangsung dalam jangka waktu sementara atau lama. Mobilitas ini bisa bersifat permanen maupun non permanen. Migrasi merupakan pergerakan penduduk secara geografis, sementara mobilitas non permanen meliputi sirkuler dan komutasi. Awalnya, mobilitas penduduk lebih banyak bersifat non permanen, yaitu perpindahan pada jarak pendek dan dalam waktu singkat, tanpa menetap di tempat tujuan. Dapat disimpulkan bahwa mobilitas penduduk adalah pergerakan penduduk yang melewati batas administrasi tanpa ada niat untuk menetap di daerah tujuan.

Masyarakat sering termotivasi untuk mencari pekerjaan di daerah lain meskipun harus meninggalkan daerah asal untuk sementara waktu pergerakan atau perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain dalam jangka waktu tertentu juga termasuk dalam definisi mobilitas penduduk non permanen.

Komutasi merujuk pada perjalanan rutin yang dilakukan secara teratur dari tempat tinggal ke tempat kerja, sekolah, atau aktivitas lainnya, biasanya dalam konteks harian, seperti pekerja yang melakukan perjalanan pagi ke kantor dan kembali sore hari. Sebaliknya, pola sirkuler menggambarkan pergerakan yang terjadi secara berulang dalam siklus tertentu, sering kali berdasarkan waktu atau aktivitas musiman, seperti petani yang mengikuti jadwal tanam dan panen tahunan atau wisatawan yang mengunjungi destinasi pada waktu tertentu setiap tahun. Sementara komutasi fokus pada perjalanan harian yang terjadwal, sikuler berkaitan dengan ritme atau pola pergerakan yang lebih luas dan teratur dalam periode waktu tertentu.

Mobilitas penduduk, baik yang permanen maupun non permanen, memainkan peran krusial dalam dinamika sosial dan ekonomi suatu daerah. Mobilitas permanen, yaitu pergerakan penduduk yang berpindah tempat tinggal secara tetap, berkontribusi pada distribusi populasi yang lebih merata, memungkinkan penyebaran tenaga kerja ke area yang membutuhkan, dan mendukung pertumbuhan ekonomi regional. Sementara itu, mobilitas non permanen, seperti perjalanan harian untuk bekerja atau sekolah, juga sangat penting karena memungkinkan individu untuk mengakses peluang pendidikan dan pekerjaan yang mungkin tidak tersedia di tempat tinggal mereka. Kedua bentuk mobilitas ini mendukung integrasi sosial, meningkatkan aksesibilitas layanan dan fasilitas, serta berkontribusi pada pembangunan ekonomi dengan memastikan aliran tenaga kerja dan konsumen ke berbagai sektor. Dengan memahami dan mengelola mobilitas penduduk secara efektif, daerah dapat mengoptimalkan penggunaan sumber daya, mengurangi ketimpangan, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan (Afat, 2024).

Desa Sorowako dan Desa Nuha adalah dua desa di Kecamatan Nuha, Kabupaten Luwu Timur, Sulawesi Selatan, yang memiliki peran strategis dalam konteks ekonomi, sosial, dan lingkungan. Desa Sorowako dikenal sebagai pusat industri tambang nikel yang dikelola oleh PT Vale Indonesia Tbk, perusahaan multinasional yang awalnya beroperasi sejak tahun 1968. Sorowako memiliki salah satu cadangan nikel terbesar di dunia, menjadikannya tulang punggung ekonomi daerah dan kontributor penting bagi ekspor nasional. Selain sektor tambang, Sorowako memiliki keunggulan alam yang luar biasa, seperti Danau Matano, yang merupakan danau terdalam di Asia Tenggara dengan kedalaman lebih dari 590 meter. Danau ini dikenal karena airnya yang jernih, keberadaan spesies endemik seperti ikan butini (*Glossogobius matanensis*), dan potensi wisatanya (Achmad et al., 2020).

Kawasan Danau Matano sangat potensial untuk dikembangkan. Potensi tersebut meliputi kondisi bintang alam pada kawasan ini yang memiliki keindahan panorama alam, udara yang sejuk, dan kejernihan air sampai kedalaman 20 meter. Beberapa tempat di kawasan ini memiliki obyek daya tarik seperti potensi fisik berupa Pantai Ide, Pantai Salonsa, Pantai Molino, sumber mata air,

gua bawah air, kedalaman danau, kejernihan air danau, sungai dingin, pulau Kembar, serta terdapat hewan khas Luwu Timur seperti binatang Anoa, jenis ikan endemik Botini (*Glosogobius matanesis*) dan ikan Opudi (*thelmaterina*) maupun budaya masyarakat sekitar kawasan yaitu “maopudi” atau mencari ikan di perairan Danau Matano, bercocok tanam di sekeliling kawasan Danau Matano (Nasrullah & Baharuddin, 2024).

Untuk memaksimalkan potensi tersebut perlu adanya mobilisasi. Mobilisasi yang ada di Danau Matano seperti perahu penyeberangan (RAP) sebagai sarana transportasi memainkan peran esensial dalam mobilisasi masyarakat pesisir, dari menyediakan akses ke layanan publik hingga mendukung ekonomi lokal dan konektivitas sosial. Pemahaman mendalam mengenai peran perahu ini penting untuk merancang kebijakan dan program yang mendukung keberlanjutan dan kesejahteraan masyarakat di wilayah sekitar Danau Matano.

Perahu penyeberangan (RAP) adalah bentuk transportasi yang dirancang untuk memenuhi kebutuhan masyarakat pesisir dalam hal aksesibilitas, ekonomi, dan sosial. Dalam konteks geografis Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau dengan jarak yang sering kali memerlukan penyeberangan laut, perahu penyeberangan menjadi jembatan penting yang menghubungkan komunitas-komunitas yang terpisah. Perahu penyeberangan (RAP) berperan penting dalam mobilisasi masyarakat pesisir dengan menyediakan akses ke layanan publik, mendukung aktivitas ekonomi, memfasilitasi hubungan sosial, dan membantu dalam situasi darurat. Memahami peran ini memberikan wawasan tentang bagaimana sarana transportasi yang efektif dan terjangkau dapat mendukung kehidupan komunitas pesisir dan berkontribusi pada pembangunan berkelanjutan di daerah tersebut.

Metode Penelitian

Waktu dan Tempat Penelitian

Penelitian dilakukan bulan Juni - Juli 2024 bertempat di Desa Nuha dan Desa Sorowako, Kecamatan Nuha, Kabupaten Luwu timur. Penentuan lokasi secara purposive dengan pertimbangan dilokasi terdapat dermaga penyeberangan yang memiliki perahu yang disebut Rakit Apung Penyeberangan (RAP) yang melakukan mobilisasi masyarakat antar Desa Nuha dan Desa Sorowako.

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif merupakan rencana dan struktur penyelidikan untuk memperoleh jawaban atas pertanyaan peneliti berupa data deskriptif yang diperoleh dari hasil interview atau wawancara. Studi ini dilaksanakan guna menganalisis mengenai perahu penyeberangan yang digunakan dalam memobilisasi masyarakat.

Metode Penentuan Sampel

Penentuan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik (*purposive sampling*) atau sampel bertujuan. Teknik ini dipilih karena penelitian berfokus pada kegiatan aktivitas para pedagang ikan dengan adanya perahu penyeberangan yang digunakan dalam memobilisasi kendaraan barang dan jasa (Sugiyono, 2015). *Purposive sampling* memungkinkan peneliti untuk memilih informan yang paling relevan dan memiliki informasi sesuai dengan kebutuhan penelitian (Etikan, 2016).

Menurut Sugiyono, (2010) populasi adalah wilayah generalitas yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Dalam penelitian ini yang menjadi informan adalah pemilik (RAP) dan pedagang ikan di Desa Nuha dan Desa Sorowako di Kabupaten Luwu Timur. Terdapat 20 populasi pemilik (RAP) dan 30 pedagang ikan. Sampel pemilik (RAP) dipilih 5 orang dan pedagang ikan sebanyak 15 orang. Total informan 20 orang.

Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang akan dilakukan dalam penelitian ini adalah :

- a. Observasi, yaitu metode pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung pada objek yang diteliti dengan tujuan untuk memperoleh informasi yang jelas
- b. Kuesioner, yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan dan pernyataan tertulis kepada responden
- c. Wawancara, yaitu metode untuk mendapatkan data dengan cara memberikan pertanyaan-pertanyaan secara langsung kepada pihak yang bersangkutan guna mendapatkan data dan keterangan yang menunjang analisis dalam penelitian.
- d. Dokumentasi, yaitu melengkapi analisis dan memperkuat kesimpulan, seluruh data dan kegiatan dalam penelitian didokumentasikan dalam bentuk gambar
- e. Teknik kepustakaan adalah suatu teknik penelitian dengan cara membaca dan menelaah buku kepustakaan dan sumber-sumber yang bersifat tekstual yang erat hubungannya dengan masalah yang saat ini sedang diteliti oleh peneliti. Masalah yang akan diteliti oleh penulis adalah tentang penggunaan teknologi informasi dalam aktivitas mata pencaharian nelayan.

Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

- a. Data Primer diperoleh secara langsung dari sumber asli dari informan melalui wawancara untuk menunjang keakuratan data, dimana informan merupakan pemilik (RAP) dan pedagang ikan, antar Desa Nuha dan Desa Sorowako di Kabupaten Luwu Timur, serta pengamatan langsung melalui observasi.
- b. Data Sekunder adalah sumber data penelitian yang diperoleh dari hasil-hasil penelitian jurnal, skripsi dan sebagainya.

Analisis Data

Penelitian ini mengadopsi teknik analisis data yang bertujuan untuk mengumpulkan, menyusun, menganalisis, dan memberikan penafsiran terhadap sekumpulan bahan terkait penggunaan perahu penyeberangan terhadap mobilisasi masyarakat pesisir dan aktivitas para pedagang ikan yang ada di daerah tersebut. Untuk menjawab masalah pertama dan masalah kedua dilakukan analisis deskriptif kualitatif dengan menghubungkan variabel-variabel pengamatan sesuai dengan tujuan penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Keadaan Umum Lokasi

Adapun gambaran umum lokasi penelitian pelabuhan penyeberangan Sorowako di Kabupaten Luwu Timur sebagai berikut.



Gambar 1. Lokasi penelitian

Kondisi Geografis

Kecamatan Nuha merupakan kecamatan yang terletak di sebelah utara ibukota Kabupaten Luwu Timur. Kecamatan ini terbentuk jauh sebelum Kabupaten Luwu Timur terbentuk pada tahun 2003. Kecamatan Nuha pada awalnya terdiri dari tiga kecamatan yakni Wasuponda, Towuti dan Nuha sendiri. Letak Astronomis Kecamatan Nuha berada pada posisi $2^{\circ} 18' 00''$ - $2^{\circ} 39' 00''$ Lintang Selatan dan $121^{\circ} 3' 00''$ - $121^{\circ} 34' 30''$ Bujur Timur dengan luas wilayah 808,27 km². Kecamatan Nuha menempati urutan kelima kecamatan terluas di Kabupaten Luwu Timur dengan persentase sebesar 11,64 persen. Kecamatan Nuha berbatasan dengan Kecamatan/Provinsi sebagaiberikut:

- Sebelah Timur : Kecamatan Towuti
- Sebelah Barat : Kecamatan Wasuponda

- Sebelah Selatan : Kecamatan Towuti
- Sebelah Utara : Provinsi Sulawesi Tengah

Kecamatan Nuha terdiri dari empat desa (Sorowako, Nikkel, Matano, Nuha) dengan satu kelurahan (Kelurahan Magani). Status Desa Magani berubah menjadi kelurahan tepatnya terjadi pada tahun 2012. Desa yang memiliki wilayah terluas di kecamatan ini adalah Desa Matano dengan luas 242 km² atau 29,94 persen dari luas kecamatan, sedangkan desa dengan wilayah terkecil adalah Desa Nuha dengan luas wilayah 86 km² atau 10,64 persen dari luas kecamatan.

Keadaan Demografi Penduduk

Penduduk merupakan orang-orang yang bertempat tinggal atau berdiam di suatu daerah pada waktu tertentu yang dapat menjadi gambaran potensi kemampuan penduduk dalam menjalankan suatu usaha yang berhubungan dengan kehidupannya.

Tabel 2. Jumlah Penduduk Kecamatan Nuha

Jenis Kelamin	Jumlah (Orang)	Persentase %
Laki – Laki	12,751	52,28%
Perempuan	11,638	47,71%
Jumlah	24,389	100,00

Sumber: BPS Kecamatan Nuha 2022

Jumlah penduduk di Kecamatan Nuha mencapai angka 24,389 orang. Dalam komposisi tersebut, tergambar bahwa jumlah penduduk perempuan mencapai 11,638 jiwa, sementara jumlah penduduk laki-laki mencapai 12,751 jiwa. Bisa kita lihat bahwa yang mendominasi jumlah orang di kecamatan nuha adalah laki-laki dan memang sangat berpengaruh terhadap perahu penyeberangan (RAP) sebagai mata pencaharian mereka, sampai beberapa tahun ke depan kita akan lihat lebih banyak lagi perahu penyeberangan (RAP) di daerah tersebut. Jumlah penduduk di Desa Nuha dan Desa Sorowako di Kabupaten Luwu Timur menjadi salah satu indikator penting dalam memahami dinamika sosial ekonomi kedua wilayah. Pertumbuhan penduduk di kedua desa dipengaruhi oleh tingkat migrasi dan urbanisasi, terutama ke Desa Sorowako yang memiliki akses infrastruktur lebih baik dan peluang kerja yang lebih banyak. Selain itu, struktur demografis kedua desa menunjukkan dominasi kelompok usia produktif, yang mencerminkan potensi besar bagi pembangunan ekonomi lokal. Namun, tantangan muncul dalam hal penyediaan fasilitas publik, seperti kesehatan, pendidikan, dan transportasi, yang harus disesuaikan dengan kebutuhan populasi yang terus berkembang (Mackiewicz, 2018).

Data penduduk ini juga memiliki relevansi dalam pengembangan transportasi perahu penyeberangan. Semakin banyak penduduk, semakin tinggi pula kebutuhan akan sarana mobilitas antar desa. Oleh karena itu, keberadaan perahu penyeberangan memainkan peran penting tidak hanya dalam mendukung aktivitas ekonomi, tetapi juga sebagai sarana integrasi sosial antar penduduk. Dalam konteks pembangunan berkelanjutan, pengelolaan transportasi yang baik dapat meningkatkan kualitas hidup masyarakat di kedua desa.

Sarana dan Prasarana

Sarana adalah semua fasilitas yang diperlukan dalam proses belajar mengajar, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak agar pencapaian tujuan pendidikan berjalan dengan lancar, teratur, efektif dan efisien. Prasarana adalah fasilitas yang secara tidak langsung menunjang jalannya proses pendidikan, seperti: halaman, kebun atau taman sekolah, jalan menuju ke sekolah, tata tertib sekolah, dan sebagainya.

Sarana dan prasarana merupakan suatu alat atau bagian yang memiliki peran sangat penting bagi keberhasilan dan kelancaran suatu proses, termasuk juga dalam lingkup pendidikan. Sarana dan prasarana adalah fasilitas yang mutlak dipenuhi untuk memberikan kemudahan dalam menyelenggarakan suatu kegiatan walaupun belum bisa memenuhi sarana dan prasarana dengan semestinya.

Bangunan-bangunan penting seperti gedung pemerintahan tidak hanya menjadi simbol keberadaan negara di daerah tersebut, tetapi juga pusat kegiatan administratif yang mendukung proses pengaturan dan pelayanan publik bagi penduduk setempat. Sementara itu, keberadaan sekolah sebagai bagian dari sarana pendidikan tidak hanya menciptakan ruang untuk pembelajaran, tetapi juga menjadi tempat bagi pertumbuhan dan perkembangan intelektual generasi muda. Bangunan umum lainnya seperti pasar tradisional atau tempat ibadah menjadi pusat interaksi sosial dan ekonomi, di mana masyarakat dapat bertemu, berinteraksi, dan berdagang, memperkuat jaringan sosial dan meningkatkan kesejahteraan bersama (Nurmadiyah, 2018).

Dalam konteks Kecamatan Nuha, keberadaan sarana dan prasarana ini bukan hanya sekadar infrastruktur fisik, tetapi juga simbol kepedulian pemerintah dan masyarakat terhadap kualitas hidup yang lebih baik. Dengan memiliki sarana dan prasarana yang memadai, masyarakat di daerah ini dapat merasakan manfaat nyata dalam menjalankan kehidupan sehari-hari mereka, dari memperoleh akses ke layanan publik hingga kesempatan untuk berkembang secara sosial dan ekonomi. Oleh karena itu, melihat keberagaman dan kecanggihan sarana dan prasarana yang dimiliki Kecamatan Nuha.

Tabel 3. Jumlah Sarana Jalan Lokasi Dermaga Penyeberangan

No.	Sarana Jalan	Total
1.	Jl. Malili-Sorowako	1
2.	Jl. Sumantri Brojonegoro	1
3.	Jl. Gamalama	1
4.	Jl. Diponegoro	1
5.	Jl. Hasanuddin	1
6.	Jl. G.Tambora	1
7.	Jl. Incoiro	1
	Jumlah	7

Setidaknya ada 7 sarana jalan yang digunakan menuju lokasi dermaga penyeberangan sorowako, Jl. Malili-Sorowako adalah jalan pertama yang kita lalui menuju lokasi dermaga penyeberangan, kemudian Jl. Sumantri Brojonegoro sampai Jl. Incoiro adalah jalan seputar daerah

sorowako yang bisa semua kita lalui dan terdekat menuju lokasi tersebut. Jadi jgn khawatir ketika kita ingin pergi karena banyak terdapat plank jalan sepanjang jalan.

Desa Nuha dan Desa Sorowako, sarana dan prasarana merupakan faktor kunci yang mendukung aktivitas masyarakat pesisir. Sarana transportasi air, khususnya perahu penyeberangan, menjadi elemen vital karena wilayah ini terletak di sekitar Danau Matano yang memisahkan dua desa tersebut. Perahu penyeberangan tidak hanya menjadi alat transportasi, tetapi juga penghubung sosial dan ekonomi. Namun, prasarana yang mendukung operasional perahu seperti dermaga sering kali minim fasilitas, sehingga tidak sepenuhnya memenuhi kebutuhan masyarakat. Banyak dermaga yang belum dilengkapi dengan penerangan memadai, tempat parkir yang layak, atau ruang tunggu yang nyaman, yang seharusnya mendukung aktivitas masyarakat secara efisien (Firdausy et al., 2019).

Selain transportasi, sarana lain seperti pasar lokal, dan akses ke listrik di area pesisir juga memiliki pengaruh besar terhadap produktivitas masyarakat. Ketersediaan pasar yang strategis di Desa Sorowako memberikan keuntungan bagi pedagang Desa Nuha, namun terbatasnya fasilitas penyimpanan seperti cold storage sering menjadi hambatan, terutama dalam menjaga kualitas hasil tangkapan sebelum dipasarkan. Dengan infrastruktur yang lebih baik, potensi ekonomi masyarakat pesisir dapat berkembang lebih optimal, sekaligus mendukung keberlanjutan aktivitas perdagangan antar desa (Amrullah et al., 2020).

Karakteristik Responden

Dalam penelitian ini, sampel responden terdiri dari pemilik (RAP) dan para pedagang ikan. Identitas para responden tersebut terurai dengan rinci, meliputi aspek tingkat umur yang mencakup rentang usia mereka, tingkat pendidikan yang mereka.

Karakteristik responden pemilik perahu penyeberangan (RAP) dan pedagang ikan antar Desa Nuha dan Desa Sorowako memiliki perbedaan berdasarkan latar belakang sosial, ekonomi, dan demografi. Para pemilik perahu penyeberangan biasanya terdiri dari individu atau keluarga yang memiliki pengalaman panjang di bidang transportasi air. Sebagian besar dari mereka berusia produktif, yaitu antara 30 hingga 50 tahun, dengan tingkat pendidikan formal yang bervariasi, namun umumnya tidak lebih tinggi dari jenjang sekolah menengah.

Di sisi lain, pedagang ikan yang menggunakan jasa perahu penyeberangan didominasi oleh kelompok masyarakat dengan usia yang lebih luas, yaitu antara 30 hingga 50 tahun, karena aktivitas perdagangan ikan melibatkan baik pedagang kecil maupun besar. Tingkat pendidikan pedagang ikan cenderung rendah hingga menengah, dengan sebagian besar dari mereka memulai profesi ini secara turun-temurun. Pedagang ikan memiliki mobilitas yang lebih tinggi dibandingkan pemilik perahu karena aktivitas mereka mencakup pengangkutan, dan distribusi ikan ke pasar, baik di Desa Sorowako maupun desa lainnya.

Umur Responden

Produktivitas seseorang dalam bekerja sangat dipengaruhi oleh umur. Umumnya seseorang yang berada pada umur produktif akan mampu memperoleh pendapatan yang lebih banyak daripada seseorang yang termasuk umur non produktif. Struktur umur ini akan berpengaruh terhadap kegiatan ekonomi yang dilakukan oleh penduduk yang bersangkutan.

Umur merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi pendapatan. Umur produktif berkisar antara 15-64 tahun yang merupakan umur ideal bagi para pekerja. Di masa produktif, secara umum semakin bertambahnya umur maka pendapatan akan semakin meningkat, yang tergantung juga pada jenis pekerjaan yang dilakukan. Kekuatan fisik seseorang untuk melakukan aktivitas sangat erat kaitannya dengan umur karena bila umur seseorang telah melewati masa produktif, maka semakin menurun kekuatan fisiknya sehingga produktivitasnya pun menurun dan pendapatan juga ikut turun (Putri, 2013).

Dengan demikian, memahami peran usia dalam konteks produktivitas menjadi suatu aspek yang krusial dalam manajemen sumber daya manusia dan pembangunan organisasi secara keseluruhan. Dengan pengertian yang mendalam terhadap dinamika ini, organisasi dapat mengoptimalkan potensi tenaga kerja mereka serta menciptakan lingkungan kerja yang inklusif dan berkelanjutan.

Tabel 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Umur pemilik (RAP) dan pedagang ikan

No.	Status Responden	Umur (Tahun)	Jumlah Responden (jiwa)	Persentase %
1.	Pemilik (RAP)	40-45	5	25
2.	Pedagang Ikan	35-40	7	35
		50-55	8	40
	Jumlah		20	100

Terdapat 5 responden yang memiliki umur 40-45 dengan persentase sebesar 25%, Selanjutnya ada 7 responden yang memiliki umur 35-40 dengan persentase 35%, serta ada 8 responden yang memiliki umur 50-55 dengan persentase yang paling tinggi yaitu 40%. Jadi dapat disimpulkan bahwa umur dari pemilik (RAP) masih tergolong produktif dan memiliki pengetahuan yang luas bagaimana cara mengoperasikan perahu (RAP) dan umur dari pedagang ikan bisa dikatakan masih kuat dalam melakukan pekerjaan yang setiap harinya menjual di pasar.

Tingkat Pendidikan

Pendidikan adalah suatu proses, teknik, dan metode belajar mengajar dengan maksud mentransfer suatu pengetahuan dari seseorang kepada orang lain melalui prosedur yang sistematis dan terorganisir yang berlangsung dalam jangka waktu yang relative lama. Sedangkan menurut pusat bahasa departemen pendidikan nasional, pendidikan adalah proses mengubah sikap dan tata cara seseorang atau kelompok orang dalam usaha mendewasakan manusia melalui upaya pengajaran dan pelatihan

Ruky dalam Setiawan (2006 : 78), pendidikan/belajar adalah tindakan yang dilakukan oleh pihak karyawan dalam upaya menguasai, keterampilan, pengetahuan, dan sikap tertentu yang mengakibatkan perubahan yang relatif bersifat permanen dalam perilaku kerja mereka (Mandang et al., 2017).

Dalam konteks yang lebih spesifik, tingkat pendidikan responden dapat memberikan gambaran tentang seberapa jauh individu tersebut telah menempuh pendidikan formal. Data ini bisa menjadi indikator penting dalam memahami sejauh mana seseorang telah terlibat dalam proses pembelajaran formal, yang secara langsung atau tidak langsung dapat mempengaruhi pola pikir, sikap, dan perilaku mereka dalam berbagai konteks kehidupan.

Tabel 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Tingkat Pendidikan Pemilik (RAP) dan Pedagang ikan

No.	Status Responden	Jumlah Responden (Jiwa)	Tingkat Pendidikan	Presentase %
1.	Pemilik (RAP)	3	SMP	15
		2	SMA	10
2.	Pedagang Ikan	6	SMP	30
		7	SMA	35
		2	SD	10
	Jumlah	20		100

Pemilik RAP dan Pedagang ikan berpendidikan sekolah menengah pertama (SMP) dan sekolah menengah atas (SMA) dan ada juga yang berpendidikan hanya sampai sekolah dasar (SD) Dimana dari status responden pemilik (RAP) dengan 3 orang pendidikan SMP sebanyak 15% lebih besar dibandingkan 2 orang yang pendidikan SMA kemudian pada pedagang ikan dengan jumlah 7 orang pendidikan SMA sebanyak 35% lebih besar dari 6 orang yang pendidikan SMP dan ada juga yang hanya sampai SD saja sebanyak 2 orang.

Operasional Perahu Penyeberangan (RAP)

Operasional perahu penyeberangan (RAP) di Desa Nuha dan Desa Sorowako, Kabupaten Luwu Timur, memiliki karakteristik yang khas, terutama dalam melayani kebutuhan transportasi masyarakat pesisir. Perahu ini umumnya beroperasi setiap hari, dengan jadwal yang fleksibel menyesuaikan permintaan masyarakat, terutama pedagang ikan, dan pekerja harian. Jadwal keberangkatan biasanya dimulai sejak pagi hari untuk mengakomodasi pedagang yang membawa dagangan ikan ke pasar di Sorowako dan kembali ke Nuha pada sore hari. Operasional perahu penyeberangan (RAP) antar Desa Nuha dan Desa Sorowako berlangsung sebagai salah satu layanan transportasi utama yang menghubungkan dua wilayah tersebut.

Operator perahu (RAP) biasanya terdiri dari pemilik perahu dan satu atau dua awak yang membantu pengoperasian, termasuk dalam bongkar muat barang dan menjaga keamanan selama perjalanan. Sebagian besar perahu memiliki kapasitas sekitar 10–20 penumpang dengan tambahan ruang untuk barang, seperti hasil tangkapan ikan, alat-alat nelayan, atau barang dagangan lainnya.

Tarif yang dikenakan dengan kisaran Rp50.000 hingga Rp100.000. Sistem pembayaran biasanya dilakukan secara tunai langsung kepada pos penjaga dermaga kemudian diberikan langsung kepada pemilik perahu (RAP) saat naik (Aslamiyah, 2020).

Tantangan utama dalam operasional (RAP) adalah keterbatasan infrastruktur pendukung, seperti dermaga yang sering kali tidak memiliki fasilitas dasar seperti penerangan atau area bongkar muat yang memadai. Selain itu, perawatan perahu sering kali menjadi beban tersendiri bagi pemiliknya, mengingat penghasilan harian tidak selalu mencukupi untuk menutupi biaya perbaikan atau penggantian suku cadang. Cuaca buruk juga menjadi kendala yang signifikan, terutama di musim hujan ketika angin kencang atau gelombang danau dapat membahayakan keselamatan pelayaran (Kurniawati, 2020).

Meskipun demikian, keberadaan perahu penyeberangan (RAP) menjadi komponen penting dalam mobilitas masyarakat pesisir. Selain mendukung kegiatan ekonomi seperti perdagangan ikan, perahu ini juga memungkinkan masyarakat untuk mengakses fasilitas publik yang berada di desa lain, seperti sekolah atau layanan kesehatan. Untuk meningkatkan operasional (RAP), pemerintah daerah diharapkan dapat memberikan bantuan berupa subsidi bahan bakar, pelatihan keselamatan bagi operator perahu, dan pembangunan infrastruktur dermaga yang lebih baik. Langkah- langkah ini akan sangat berkontribusi pada efisiensi transportasi dan kesejahteraan masyarakat pesisir antar Desa Nuha dan Desa Sorowako.

Pedagang ikan yang memanfaatkan perahu penyeberangan atau alat transportasi air memainkan peran penting dalam membawa ikan ke pasar. Selain itu, keberadaan perahu penyeberangan memberikan solusi transportasi bagi pedagang ikan yang berada di pulau-pulau kecil atau di daerah terpencil, transportasi semacam ini digunakan untuk perdagangan lokal tetapi juga hal ini mendukung integrasi ekonomi antara wilayah terpencil dengan pusat-pusat perdagangan utama.

Keselamatan Kerja Pada Operasional Perahu Penyeberangan (RAP)

Sebagai transportasi utama di kawasan pesisir yang bergantung pada jalur air, potensi risiko dalam kegiatan sehari-hari cukup tinggi. Risiko tersebut meliputi kecelakaan di perairan, cuaca buruk, dan kerusakan teknis perahu. Oleh karena itu, penerapan langkah-langkah keselamatan yang baik menjadi keharusan untuk melindungi operator, awak perahu, dan penumpang.

Salah satu langkah utama dalam keselamatan kerja adalah ketersediaan alat pelindung seperti jaket pelampung untuk seluruh penumpang dan awak. Namun, pada kenyataannya, perahu penyeberangan (RAP) sering kali kekurangan jumlah pelampung yang memadai, atau pelampung tersebut dalam kondisi yang kurang layak pakai. Selain itu, perahu sering kali beroperasi tanpa pemeriksaan rutin untuk memastikan kondisi fisiknya, termasuk mesin dan lambung perahu. Kurangnya standar operasional prosedur (SOP) yang baku dalam operasional juga meningkatkan risiko kecelakaan.

Cuaca buruk merupakan salah satu faktor utama yang memengaruhi keselamatan kerja. Gelombang tinggi dan angin kencang sering menjadi penyebab terganggunya perjalanan, terutama di musim hujan. Banyak operator perahu tidak memiliki akses ke informasi cuaca yang akurat, sehingga mereka cenderung mengambil keputusan berdasarkan pengalaman atau intuisi, yang kadang tidak cukup untuk menghindari bahaya. Selain itu, minimnya fasilitas seperti dermaga yang aman juga menjadi kendala. Keberadaan dermaga di kawasan ini tidak memiliki perlindungan yang memadai dari angin atau arus kuat, sehingga menyulitkan proses naik turun penumpang dan pedagang ikan yang akan ke pasar.

Perawatan perahu merupakan elemen kritis untuk menjaga keselamatan operasional. Kondisi mesin harus diperiksa secara berkala untuk memastikan kelancaran perjalanan. Kerusakan kecil seperti retakan pada lambung atau korosi di bagian logam harus segera diperbaiki sebelum menjadi masalah yang lebih besar. Selain itu, pemilik perahu disarankan untuk menyimpan cadangan bahan bakar dan alat perbaikan dasar di atas perahu untuk menghadapi situasi darurat. Keselamatan kerja tidak hanya bergantung pada perahu, tetapi juga pada fasilitas pendukung seperti dermaga. Dermaga yang dilengkapi dengan pijakan anti selip, penerangan yang memadai, dan pelindung dari angin atau hujan dapat mengurangi risiko kecelakaan saat naik turun penumpang. Infrastruktur ini juga mendukung keamanan barang dagangan yang dibawa oleh pedagang ikan.

Kontribusi Perahu Penyeberangan (RAP) Terhadap Mobilisasi Masyarakat Pesisir Antar Desa Nuha dan Desa Sorowako di Kabupaten Luwu Timur

Efisiensi Waktu dan Biaya Perjalanan

Efisiensi adalah tingkat kehematan dalam menggunakan sumber daya yang ada dalam rangka mencapai tujuan yang diinginkan. Efisiensi terbagi menjadi dua, yaitu efisiensi waktu dan efisiensi biaya. Efisiensi waktu adalah tingkat kehematan dalam hal waktu saat pelaksanaan hingga kapan proyek itu selesai. Sedangkan efisiensi biaya adalah tingkat kehematan dan pengorbanan ekonomi yang dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan (Qomariyah & Hamzah, 2013).

Perahu (RAP) membantu mempersingkat waktu perjalanan dibandingkan dengan jalur darat yang lebih panjang dan berliku. Mobilisasi yang lebih cepat memungkinkan masyarakat untuk mengelola waktu lebih baik, terutama bagi mereka yang harus bekerja atau berdagang. Selain itu, melalui jalur darat waktu yang ditempuh sekitar 4-5 jam perjalanan yang cukup jauh, akan tetapi jika melalui jalur air menggunakan perahu penyeberangan waktu yang ditempuh sekitar 2 jam, namun kita bisa melihat perbedaannya dimana melalui jalur darat melibatkan jalan memutar dan medan yang sulit, dibandingkan menggunakan perahu penyeberangan (RAP) memungkinkan jalur lurus dan lebih cepat. Selain itu menggunakan perahu (RAP) memiliki jadwal keberangkatan yang lebih fleksibel sehingga tidak perlu menunggu lama untuk keberangkatan.

Biaya menggunakan perahu (RAP) cenderung lebih murah dibandingkan moda transportasi lain, terutama bagi masyarakat dengan ekonomi menengah ke bawah. Dengan harga yang

terjangkau, perahu (RAP) menjadi solusi transportasi yang inklusif. Efisiensi biaya perjalanan merujuk pada pengurangan total biaya yang diperlukan untuk perjalanan, dengan jalur yang lebih pendek, masyarakat menghemat biaya tambahan termasuk ongkos transportasi, biaya operasional, dan pengeluaran tambahan lainnya. Hal ini sangat membantu terutama bagi masyarakat pesisir yang mengandalkan transportasi untuk aktivitas ekonomi kecil-kecilan. Dimana biaya yang dikeluarkan menggunakan perahu penyeberangan (RAP) cukup murah sekitar Rp200.000 sedangkan melalui jalur darat cukup memakan waktu yang lama dan biaya yang dikeluarkan juga lumayan cukup banyak.

Bisa diambil kesimpulan bahwa kita dapat membandingkan waktu dan biaya perjalanan yang digunakan ketika melewati jalur darat atau jalur air menggunakan perahu penyeberangan mulai dari berapa lama waktu yang ditempuh dan berapa banyak biaya yang dikeluarkan

Tabel 6. Perbandingan Efisiensi Waktu dan Biaya Perjalanan antara Perahu Penyeberangan (RAP) dan Moda Transportasi Darat

No.	Aspek	Perahu penyeberangan (RAP)	Jalur darat
1.	Waktu tempuh	2 jam	4-5 jam (tergantung kondisi jalan dan jarak tempuh)
2.	Frekuensi keberangkatan	Setiap jam atau lebih fleksibel	Tergantung moda transportasi dan medan yang dilalui
3.	Biaya transportasi	Relatif lebih murah	Lebih mahal (biaya bahan bakar yang dikeluarkan)
4.	Faktor cuaca	Kecepatan perjalanan bisa terhambat saat cuaca buruk (hujan lebat atau angin kencang).	Moda darat lebih stabil terhadap cuaca buruk, meskipun kondisi jalan rusak dapat mempengaruhi kecepatan.
5.	Biaya operasional	Pengoperasian perahu membutuhkan biaya bahan bakar dan pemeliharaan yang lebih murah dibandingkan kendaraan darat.	Biaya bahan bakar kendaraan bermotor, mobil dan perawatan kendaraan lebih mahal, terutama untuk kendaraan jarak jauh.

Perahu penyeberangan (RAP) menawarkan efisiensi waktu yang lebih baik dalam jarak dekat dan lebih ramah biaya untuk perjalanan singkat, terutama bagi masyarakat yang tinggal di daerah pesisir. Namun, kondisi cuaca dapat mempengaruhi perjalanan. Sebaliknya, Moda Transportasi Darat lebih fleksibel dan dapat mengakses wilayah yang lebih luas, meskipun waktu perjalanan lebih lama dan biaya lebih tinggi, terutama pada jarak yang lebih jauh. Perahu (RAP) menjadi pilihan yang sangat efisien dan praktis bagi masyarakat pesisir di daerah tersebut.

Perahu (RAP) memberikan kontribusi besar dalam meningkatkan mobilitas masyarakat, khususnya bagi mereka yang bergantung pada sektor perdagangan dan pekerjaan lintas desa. Dengan pola frekuensi penyeberangan yang bervariasi ini, Hal ini mencakup penjadwalan yang lebih efisien, peningkatan kapasitas perahu, dan penguatan regulasi keselamatan kerja untuk mendukung aktivitas harian masyarakat.

Dukungan terhadap Aktivitas Wisata Danau Matano

Sektor pariwisata sebagai kegiatan perekonomian telah menjadi andalan dan prioritas pengembangan bagi sejumlah Negara, terlebih bagi Negara berkembang seperti Indonesia yang memiliki potensi wilayah yang luas dengan adanya daya tarik wisata cukup besar, banyaknya keindahan alam, aneka warisan sejarah budaya dan kehidupan masyarakat dan obyek wisata yang ada di Soroako yaitu Danau Matano merupakan salah satu kekayaan alam yang patut untuk dibanggakan.

Dengan diberlakukannya UU No. 32 Tahun 2004, UU No. 33 Tahun 2004 yang memberikan kewenangan lebih luas pada Pemerintah Daerah untuk mengelola wilayahnya, membawa implikasi semakin besarnya tanggung jawab dan tuntutan untuk menggali dan mengembangkan seluruh potensi sumber daya yang dimiliki daerah dalam rangka menopang perjalanan pembangunan daerah. Dengan adanya UU tersebut pemerintah memiliki keleluasaan untuk mengembangkan objek wisata. Kabupaten Luwu Timur khususnya sektor pariwisata merupakan salah satu sektor strategis dan potensial untuk dikelola, dikembangkan dan dipasarkan. Obyek Wisata Danau Matano merupakan obyek wisata favorit yang mempunyai daya tarik tinggi dengan suasana dan pemandangannya yang masih asri. Obyek Wisata Danau Matano memiliki daya tarik dan potensi dalam peningkatan pendapatan daerah yang menjadi salah satu asset wisata alam Kabupaten Luwu Timur (Patra et al., 2018).

Danau Matano di Kabupaten Luwu Timur, Sulawesi Selatan, adalah salah satu destinasi wisata unggulan yang menarik banyak wisatawan lokal dan mancanegara. Sebagai danau tektonik terdalam di Indonesia dan salah satu yang terdalam di dunia, dengan kedalaman mencapai 590 meter, Danau Matano menawarkan pemandangan alam yang memukau. Kejernihan airnya menjadi daya tarik utama, memungkinkan pengunjung melihat hingga beberapa meter ke bawah permukaan dan menjadikannya tempat favorit untuk berenang dan snorkeling. Berbagai aktivitas wisata dapat dilakukan di Danau Matano, seperti pelayaran menggunakan perahu tradisional untuk menikmati pemandangan dari tengah danau, camping, hingga hiking di jalur perbukitan yang menawarkan panorama luar biasa. Akses menuju Danau Matano cukup mudah, dengan perjalanan darat selama 12–14 jam dari Kota Makassar atau melalui Bandara Sorowako yang berjarak sekitar 20 menit dari danau.

Danau Matano memiliki lokasi yang tergolong strategis, karena kawasan ini terletak di sekitar Kota Sorowako. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya kawasan Danau Matano mudah untuk dijangkau dengan kendaraan roda empat, dan roda dua sehingga memudahkan pihak pengelola untuk terjun langsung ke lapangan. Ini menjadi salah satu kekuatan dalam pengelolaan kawasan Danau Matano dalam prospek pengembangan pariwisatanya karena dapat diketahui secara langsung oleh pengelola potensi-potensi yang dapat dikembangkan dan faktor-faktor yang menjadi hambatan dalam kegiatan ini (Patra et al., 2018).

Sebagai destinasi wisata yang terus berkembang, Danau Matano menghadapi tantangan dalam menjaga kelestariannya. Peningkatan kunjungan wisatawan perlu diimbangi dengan pengelolaan yang berkelanjutan, termasuk pengendalian limbah, konservasi habitat endemik, dan edukasi bagi pengunjung untuk menjaga kebersihan lingkungan. Dengan keindahan alam yang luar biasa dan keunikan ekosistemnya, Danau Matano tidak hanya menjadi tujuan wisata, tetapi juga aset ekologi dan budaya yang penting bagi masyarakat Luwu Timur.

Menurut pemilik (RAP) wisatawan yang ingin berkunjung ke Danau Matano menggunakan perahu (RAP) mereka datang pada hari tertentu saja seperti pada hari Sabtu dan Minggu, kemudian sekitar 20-25 orang yang bisa diangkut oleh perahu (RAP) sedangkan pada hari-hari lainnya jarang wisatawan yang datang dikarenakan pada hari tersebut adalah hari kerja jadi, mereka menyempatkan pada hari libur.

Tabel 7. Peran Perahu (RAP) Sebagai Transportasi Bagi Wisatawan di Danau Matano

No.	Aspek	Deskripsi	Dampak
1.	Mobilitas Wisatawan	Perahu RAP digunakan sebagai sarana utama untuk mengantar wisatawan ke berbagai titik wisata di sekitar Danau Matano, termasuk destinasi yang sulit dijangkau.	Meningkatkan aksesibilitas bagi wisatawan domestik dan mancanegara.
2.	Keindahan Alam	Perahu memungkinkan wisatawan menikmati pemandangan Danau Matano dari sudut pandang yang unik, seperti melihat tebing dan pulau kecil di tengah danau.	Memberikan pengalaman visual yang meningkatkan daya tarik wisata Danau Matano.
3.	Ekonomi Lokal	Pengoperasian perahu melibatkan masyarakat setempat, seperti pemilik perahu dan operator, serta mendorong sektor lain, seperti jasa pemandu wisata dan kuliner.	Mendukung pertumbuhan ekonomi masyarakat di sekitar danau melalui lapangan pekerjaan baru.

Peran perahu (RAP) sebagai transportasi bagi wisatawan di Danau Matano menunjukkan bahwa perahu ini berkontribusi signifikan dalam meningkatkan aksesibilitas ke destinasi wisata yang sulit dijangkau melalui transportasi darat. Selain itu, perahu (RAP) memberikan pengalaman unik dengan memungkinkan wisatawan menikmati keindahan Danau Matano dari perspektif yang berbeda, seperti pemandangan tebing dan pulau kecil di tengah danau. Operasional perahu ini juga mendukung perekonomian masyarakat lokal dengan menciptakan lapangan kerja bagi pemilik dan operator perahu serta mendukung sektor jasa lainnya, seperti pemandu wisata dan kuliner. Tidak hanya itu, penggunaan perahu tradisional turut mempromosikan budaya lokal kepada wisatawan, memperkaya pengalaman mereka sekaligus membantu melestarikan tradisi masyarakat setempat. Dalam konteks keberlanjutan, perahu (RAP) menjadi alternatif transportasi ramah lingkungan yang meminimalkan dampak negatif terhadap ekosistem Danau Matano. Dengan berbagai manfaat

tersebut, perahu (RAP) memainkan peran strategis dalam pengembangan pariwisata yang berkelanjutan di wilayah ini.

Peran Terhadap Aktivitas Perikanan

Tabel 8. Jenis Aktivitas Perikanan

No.	Jenis Aktivitas	Keterangan
1.	Sosial ekonomi	Mengangkut dagangan pedagang ikan ke pasar atau pusat distribusi. Baik itu ikan yang berasal dari Danau Matano maupun yang dari luar
2.	Konservasi	Mengangkut konservasionis di Danau Matano untuk melakukan kegiatan konservasi dengan memanah ikan sapu- sapu yang mengganggu ekosistem lokal dengan memakan ekosistem lain dan merusak habitat.

Dalam konteks sosial, perahu (RAP) menjadi sarana yang mempermudah para pedagang ikan untuk mengangkut barang dagangannya ke atas perahu (RAP) menuju ke pasar. Perahu (RAP) juga mendukung kolaborasi sosial antarwarga, karena aktivitas perikanan sering kali melibatkan masyarakat, seperti dalam hal pengangkutan hasil tangkapan, atau distribusi ke pasar. Selain itu, interaksi antara pedagang ikan, dan masyarakat lokal di dermaga atau pasar juga mempererat hubungan sosial dan ekonomi. Dalam aspek ekonomi, perahu (RAP) berperan penting dalam mendukung rantai distribusi ikan dan berperan dalam memperpendek waktu tempuh perjalanan sehingga ikan yang dibawa tetap terjaga kesegarannya. Selain itu, perahu (RAP) sering digunakan untuk mendistribusikan ikan segar ke pedagang pengumpul atau pembeli dari luar daerah, sehingga membuka peluang pasar yang lebih luas. Keberadaan perahu ini turut memastikan kelancaran pasokan ikan ke wilayah lain, yang menjadi sumber pendapatan

tambahan bagi para pedagang lokal.

Pengelolaan konservasi ini bertujuan menjaga siklus hidup ikan serta rantai makanan yang mendukung keanekaragaman hayati. Penelitian menunjukkan bahwa kawasan konservasi yang dikelola secara baik dapat meningkatkan populasi ikan, hasil tangkapan, serta manfaat sosial ekonomi masyarakat setempat. Selain itu, infrastruktur seperti perahu (RAP) dapat digunakan untuk mendukung logistik konservasi dan memudahkan akses bagi penelitian lingkungan di kawasan perairan seperti Danau Matano

Simpulan

Perahu (RAP) memainkan peran penting dalam meningkatkan efisiensi waktu dan biaya perjalanan, khususnya melalui pengelolaan infrastruktur dan transportasi di sekitar Danau Matano. Dengan adanya perahu (RAP), akses ke danau dan kawasan sekitarnya dapat diperbaiki, sehingga mendukung kegiatan wisata dan meningkatkan daya tarik destinasi ini bagi wisatawan lokal maupun mancanegara. Selain itu, perahu (RAP) juga berkontribusi terhadap pengelolaan sumber

daya perikanan melalui pengaturan yang lebih baik untuk kegiatan penangkapan ikan dan pelestarian spesies endemik, seperti ikan butini dan opudi. Dengan cara ini, perahu (RAP) tidak hanya mendorong pertumbuhan ekonomi lokal melalui sektor pariwisata dan perikanan, tetapi juga memastikan keberlanjutan ekosistem Danau Matano yang menjadi aset penting bagi masyarakat sekitar.

Daftar Pustaka

- Achmad, A., Amri, A., Achmad, S., & Utami Batari Putri, A. (2020). Strategy of Ecotourism Development in Matano Lake, East Luwu Regency, South Sulawesi. *Perennial*, 16(1), 26–33. <http://dx.doi.org/10.24259/perennial.v16i1.7631>
- Afat, G. (2024). Mobilitas non-permanen sebagai solusi ekonomi : studi kualitatif di Desa Racang Welak , Nusa Tenggara Timur. 1(1), 38–43.
- Amrullah, A., (2020). Dasar-dasar Ekonomi Pembangunan. In [https://Medium.Com/](https://medium.com/) (Vol. 4, Issue 3). A<https://doi.org/10.1016/j.biteb.2021.100642>
- Aslamiyah, S. (2020). Sistem Transportasi Dan Dampaknya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Di Kota Surakarta Tahun 1998-2014. In Tesis.
- Azwandi, J. (20014). ORIENTASI dan MOBILITAS. Universitas Negeri Padang, 3 dan 12.
- Badan Pusat Statistik. 2023. Kabupaten Luwu Timur Dalam Angka 2023. Internet. (Diunduh 09 April 2022). Diunduh dari: luwutimurkab.bps.go.id
- Etikan, I. (2016). Comparison of Convenience Sampling and Purposive Sampling. *American Journal of Theoretical and Applied Statistics*, 5(1), 1. <https://doi.org/10.11648/j.ajtas.20160501.11>
- Fahrudin, Rachmayani, I., Astini, B. N., & Safitri, N. (2022). EFahrudin, Rachmayani, I., Astini, B. N., & Safitri, N. (2022). Efektivitas Penggunaan Media Kartu Bergambar untuk Meningkatkan Kemampuan Berbicara Anak. *Journal of Classroom Action Research*, 4(1), 49–53. <https://doi.org/10.29303/jcar.v4i1.1378>efektivitas. *Journal of Classroom Action Research*, 4(1), 49–53.
- Firdausy, P. D. C. M., Suryana, P. D. A., Nugroho, D. R., & Suhartoko, D. Y. B. (2019). Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR RI. Revolusi Industri 4.0 Dan Pembangunan Ekonomi Berkelanjutan, 214.
- li, B. A. B., & Pustaka, T. (2015). Analisis Angkutan Penyebrangan. 13–51.
- Imanuddin. (2024). Efektivitas pengelolaan perahu penyeberangan sungai jeneberang di desa taeng kabupaten gowa sebagai alternatif transportasi umum.
- Judijanto, L., Telaumbanua, E., Utami, E. Y., Kushariyadi, K., & Asniar, N. (2024). Application of Integrated Logistics Networks in Improving the Efficiency of Distribution and Delivery of Goods in Indonesia a Literature Review. *Sciences Du Nord Economics and Business*, 1(01), 01–10. <https://doi.org/10.58812/sneb.v1i1.6>
- Kemhumkam RI. (2007). UU No.27 Tahun 2007. Kemhumkam RI, 4, 1–60. Kurniawati, S. P. P. dan H. A. (2020). Desain Self-Propelled Crane Barge untuk
- Menunjang Pembangunan Infrastruktur di Daerah Danau Toba, Sumatera Utara. *Jurnal Teknik ITS*, 10(1).
- Lallo, Christian, E. a. (2016). “Persepsi wisatawan terhadap fasilitas infrastruktur di Pantai Pasir Putih Kabupaten Manokwari Propinsi Papua Barat.” *Spasial*, 181– 188(3), 3.

- Lasabuda, R. (2013). Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia. Regional Development in Coastal and Ocean in Archipelago Perspective of The Republic of Indonesia. *Jurnal Ilmiah Platax*, 1–2, 92–101. <http://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/platax>
- Mackiewicz, J. (2018). A Mixed-Method Approach. In *Writing Center Talk over Time*. <https://doi.org/10.4324/9780429469237-3>
- Mandang, E. F., Lumanauw, B., & Walangitan, M. D. B. (2017). Relationship of Training and Education to Employee Performance at PT. Bank Rakyat Indonesia (PERSERO), Tbk Cabang Manado. *Emba*, 5(3), 10.
- Nasrullah, M., & Baharuddin, A. (2024). Pengaruh Daya Tarik Wisata Terhadap Kepuasan Pengunjung Danau Matano di Sorowako Kecamatan Nuha Kabupaten Luwu Timur The Influence of Tourism Attraction on Visitor Satisfaction of Lake Matano In Sorowako Nuha District East Luwu Regency keunikan tersendiri. 3(1), 35–42.
- Nurmadiyah, N. (2018). Manajemen Sarana dan Prasarana. *Al-Afkar : Manajemen Pendidikan Islam*, 6(1), 30–50. <https://doi.org/10.32520/afkar.v6i1.190>
- Patra, I. K., Nanda, T., & Sari, P. (2018). Prospek Pengembangan Pariwisata Danau Matano dalam Meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Luwu Timur. 7(2), 60–69.
- Putra, I. M., Irawan, F., Alifsyah, M., Effendy, M. R., Tanjung, R. N., & Patricia, V. L. T. (2022). Analisis Sosial Ekonomi Dan Budaya Masyarakat Pesisir Kampung Nelayan Sebrang. *Ijtimaiyya: Jurnal Pengembangan Masyarakat Islam*, 15(1), 15–34.
- Putri, A. D. (2013). Pengaruh Umur, Pendidikan, Pekerjaan terhadap Pendapatan Rumah Tangga Miskin Di Desa Bebandem. *E-Journal EP Unud*, 2(4), 173–180.
- Qomariyah, S., & Hamzah, F. (2013). Analisis Network Planning dengan Cpm (Critical Path Method) Dalam Rangka Efisiensi Waktu dan Biaya Proyek. 1(4), 408–416.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Pendidikan Sugiyono_20.pdf* (pp. 47–281). Tangian, D., & Kumaat, H. M. (2020). Buku Ajar Pengantar Pariwisata. Buku Program Studi DIII Perhotelan Politeknik Negeri Manado, 43–43. https://repository.polimdo.ac.id/2848/1/Buku_Ajar_Pengantar_Pariwisata.pdf
- Thayyib, M. (2021). Takwil Ekosistem Dalam Legenda “Danau Matano.” *Dialektika : Jurnal Bahasa, Sastra*, 8(2), 214–232. <https://doi.org/10.15408/dialektika.v8i2.19840>
- Tindangen, et. a. (2020). Peran Perempuan dalam Meningkatkan Ekonomi Keluarga (Studi Kasus : Perempuan Pekerja Sawah di Desa Lemoh Barat Kecamatan Tombariri Timur Kabupaten Minahasa). *Berkala Ilmiah Efisiensi*, 20(03), 43–68. <https://doi.org/10.1201/9781315368153-8>
- Tuela, M. L. (2014). Upaya hukum perlindungan konsumen terhadap barang yang diperdagangkan. *Lex Privatum*, 2(3), 56–70.
- Zulkarnaen, W., Dewi Fitriani, I., Sadarman, B., Yuningsih, N., Muhammadiyah Bandung, S., & Tasikmalaya, S. (2020). Evaluasi Kinerja Distribusi Logistik KPU Jawa Barat Sebagai Parameter Sukses Pilkada Serentak 2018. *Jurnal Ilmiah MEA (Manajemen, Ekonomi, & Akuntansi)*, 4(2), 244–264. <http://www.journal.stiemb.ac.id/index.php/mea/article/view/373>