

Perkembangan Transportasi Laut Jepara-Karimunjawa dan Dampaknya terhadap Kehidupan Masyarakat Karimunjawa Tahun 1993-2014

Anindya Arti Putri,* Endang Susilowati

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

JL. Prof Sudarto S.H. Tembalang, Semarang-Indonesia

*anindyaputri0709@gmail.com

Abstract

Sea transportation, in general, is transportation by the sea which is used to transport people or goods from one island to another. One of the islands that requires transportation means, namely the Karimunjawa Islands. Sea transportation is an important means for the people of Karimunjawa Islands, which are geographically separated by the sea. Therefore, this study aims to determine how the development of sea transportation from 1993-2014 can have an impact on the social and economic life of the Karimunjawa community.

The results of the study indicate that the development of sea transportation on the Jepara-Karimunjawa route began in 1993 with the operation of steel-constructed ships. Previously, ships that operated were wooden ships with simple technology and longer mileage. The ships from 1993 to 2014 experienced significant developments which can be seen from their faster mileage, larger capacities, and advances in ship technology. This technological development has an impact on the socio-economic life of the Karimunjawa community, both in the economic and social fields. This impact makes the Karimunjawa community are able to meet their daily needs, increase their income, and improve the lives of the Karimunjawa community.

Keywords : *Sea Transportation; Karimunjawa; Impact.*

Abstrak

Transportasi laut pada umumnya merupakan pengangkutan melalui laut yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang dari satu pulau ke pulau yang lain. Salah satu pulau yang membutuhkan sarana pengangkutan tersebut, yaitu Kepulauan Karimunjawa. Transportasi laut merupakan sebuah sarana yang penting bagi masyarakat Kepulauan Karimunjawa yang secara geografis letaknya dipisahkan oleh laut. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana perkembangan transportasi laut dari tahun 1993-2014 yang dapat membawa dampak terhadap kehidupan sosial maupun ekonomi masyarakat Karimunjawa.

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa perkembangan transportasi laut di jalur Jepara-Karimunjawa mulai terjadi pada 1993 dengan beroperasinya kapal berkontruksi baja. Sebelumnya, kapal yang beroperasi merupakan kapal kayu dengan teknologi yang masih sederhana dan jarak tempuh yang lama. Kapal-kapal pada 1993 sampai 2014 mengalami perkembangan signifikan yang dapat dilihat dari daya tempuh lebih cepat, kapasitas lebih besar, dan kemajuan teknologi kapal. Perkembangan teknologi tersebut memberikan dampak terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Karimunjawa, baik dalam bidang ekonomi maupun sosial. Dampak tersebut membuat masyarakat Karimunjawa dapat memenuhi kebutuhan hidup dan meningkatkan pendapatan mereka serta memperbaiki kehidupan masyarakat Karimunjawa.

Kata Kunci: Transportasi Laut; Karimunjawa; Dampak.

Pendahuluan

Indonesia merupakan sebuah negara perairan yang ditaburi tidak kurang dari 17.000 pulau besar dan kecil. Sebagai negara perairan, Indonesia memerlukan suatu jaringan transportasi laut sebagai sarana lalu lintas barang dan orang, serta untuk memudahkan masyarakat dalam berinteraksi. Oleh karena itu, transportasi laut merupakan suatu sistem transportasi yang efisien dan merupakan salah satu sarana yang tepat untuk membuka isolasi yang timbul karena perbedaan letak geografis. Transportasi laut merupakan salah satu alat pengangkutan yang penting selain transportasi udara dan darat (Soedjono, 1986: 12). Prasarana transportasi yang berkapasitas memberikan kontribusi positif terhadap pembangunan dan peningkatan berbagai kegiatan (Oktaviana *et al.*, 2011: 180-190).

Kapal laut merupakan alat transportasi utama dalam proses pelayaran dan pengangkutan melalui laut. Kapal-kapal laut yang digunakan berbeda-beda tergantung dari jenis pelayarannya, salah satunya adalah Pelayaran Perintis yang menggunakan Kapal Perintis. Pelayaran ini bertujuan untuk menyediakan sarana angkutan laut dengan kapasitas angkut dan frekuensi pelayanan yang cukup bagi daerah yang lemah kondisi ekonominya, membuka isolasi daerah-daerah terpencil dan menghubungkan daerah yang kurang berkembang dengan daerah yang sudah berkembang serta mendorong pengembangan daerah, kelancaran mobilitas penduduk, perdagangan dan juga pariwisata. Selain angkutan perintis, ada angkutan penyeberangan yang merupakan salah satu angkutan pelayaran di jalur Jepara-Karimunjawa. Angkutan ini dibutuhkan untuk mengangkut penumpang dan barang dari daerah Jepara ke Karimunjawa dan sebaliknya (Purwaka, 1993: 35). Kepulauan Karimunjawa terletak di Kabupaten Jepara Provinsi Jawa Tengah, 45 mil di sebelah barat laut Kota Jepara yang secara geografis dipisahkan oleh laut. Oleh karena itu, angkutan penyeberangan Jepara-Karimunjawa menjadi sangat penting sebagai penunjang kelancaran transportasi guna peningkatan perekonomian dan pariwisata di Karimunjawa.

Transportasi laut dari Jepara ke Karimunjawa silih berganti dan mengalami perkembangan dari tahun ke tahun. Pada 1970, pelayaran ke Karimunjawa menggunakan kapal laut yang berbentuk kayu. Kemudian sejak 1993 berubah menjadi kapal besi dan baja yang berarti dari kapal yang lambat menjadi cepat dan sangat cepat, sehingga dari tahun ke tahun pelayaran ke Karimunjawa semakin berkembang.

Beralihnya konstruksi kapal dari kayu ke besi dikarenakan terjadi kecelakaan kapal di jalur laut Jepara-Karimunjawa yang mengakibatkan banyaknya korban jiwa pada 11 Oktober 1993, sehingga aktivitas pelayaran sempat terhenti. Sejak saat itu, tidak ada kapal penumpang umum yang secara tetap melayani jalur Jepara-Karimunjawa. Meskipun ada, sifatnya hanya sementara dan sering berganti-berganti. Keterbatasan transportasi ini membuat masyarakat Karimunjawa berlayar menggunakan kapal-kapal kecil menuju Jepara untuk memenuhi kebutuhan mereka (*Suara Merdeka*, 8 November 1994).

Peristiwa kecelakaan kapal tersebut merupakan kecelakaan terbesar yang pernah terjadi di Karimunjawa dan menyadarkan semua pihak, terutama pemerintah setempat untuk menyediakan sarana transportasi yang layak bagi penduduk kepulauan tersebut. Mulai 1993, dioperasikan kapal konstruksi baja pertama kali yang sangat dirasakan perubahannya oleh

masyarakat, karena sebelumnya kapal yang beroperasi adalah kapal kayu yang memiliki banyak keterbatasan. Kapal tersebut bernama KM Sejati Berkah (*Suara Merdeka*, 18 Oktober 1993). Pada 1994, beroperasi KM Adisson dengan kapasitas daya tampung lebih banyak dan daya tempuh yang lebih cepat dibanding kapal-kapal sebelumnya (*Suara Merdeka*, 6 Maret 1995). Perkembangan tersebut terus berlanjut dengan beroperasinya KM Kota Ukir pada 1995 yang memiliki kelebihan dapat mengangkut sebuah kendaraan dan pada 1996 beroperasi KMP Muria yang dapat mengangkut kendaraan lebih banyak dan juga kapasitas penumpang yang lebih besar, sehingga hal tersebut membuat lalu lintas Jepara-Karimunjawa dan sebaliknya menjadi lancar dan diminati oleh masyarakat maupun wisatawan (*Suara Merdeka*, 24 Oktober 1996).

Pada 2004 beroperasi KMC Kartini yang merupakan jenis kapal cepat dengan jalur baru, yaitu Semarang-Jepara-Karimunjawa (*Suara Merdeka*, 3 Maret 2004). Pada 2012, seiring berkembangnya kebutuhan transportasi laut ke Karimunjawa dan sebaliknya, pemerintah maupun pihak swasta meluncurkan kapal-kapal baru yang lebih canggih dan lebih baik dari kapal sebelumnya. Kapal tersebut, yaitu KMC Express Bahari dengan waktu tempuh yang lebih cepat dan kapasitas yang lebih besar, sehingga kapal ini lebih dinikmati oleh wisatawan (*Suara Merdeka*, 24 Maret 2012).

Semakin berkembangnya wisata bahari Pulau Karimunjawa dan semakin meningkatnya jumlah wisatawan ke Karimunjawa membuat KMP Muria digantikan oleh KMP Siginjai pada 2014. Kapal ini memiliki kapasitas dan waktu tempuh lebih cepat dibanding KMP Muria. Selain itu, KMP Siginjai merupakan satu-satunya kapal penumpang dan barang dari jalur Jepara-Karimunjawa, sehingga kapal ini sangat penting bagi kehidupan masyarakat Karimunjawa (*Suara Merdeka*, 4 Februari 2014).

Metode

Metode penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini adalah metode sejarah, yaitu proses menguji dan menganalisa rekaman dan peninggalan masa lampau (Gotschalk, 1986: 32). Metode sejarah mencakup empat langkah yaitu heuristik (pengumpulan sumber), kritik (pengujian sumber), interpretasi, dan historiografi. Sumber-sumber yang digunakan dalam artikel ini adalah berita surat kabar *Kompas* dan *Suara Merdeka* yang memuat berita aktual tentang seluk beluk transportasi Karimunjawa.

Kondisi Pelayaran sebelum Kapal Besi dan Baja Dioperasikan

Sebelum beroperasinya kapal laut Jepara-Karimunjawa, transportasi laut yang digunakan oleh masyarakat Karimunjawa dalam mengangkut bahan pokok hanya berupa kapal rakyat atau biasa disebut kapal ikan yang tidak memiliki alat keamanan. Pada 1971, muncul perhatian dari Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk memberikan bantuan kapal kepada Pemerintah Daerah Jepara sebagai sarana angkutan laut Jepara-Karimunjawa. Kapal tersebut bernama KM Larashati berkontruksi kayu dengan kapasitas 50 penumpang dan waktu tempuh selama 8 jam (*Kompas*, 6 Mei 1981). Pada 1981, pemerintah mengoperasikan satu kapal lagi, yaitu KM Tongkol IV dengan kapasitas 50 penumpang dan waktu tempuh 7 jam. Pada 1986, KM Larashati berhenti beroperasi karena mengalami kebocoran pada saat perjalanan ke Karimunjawa karena kelebihan muatan penumpang (*Kompas*, 25 Oktober 1986).

Berhentinya pengoperasian KM Larashati membuat Pemerintah Daerah Jepara mengoperasikan kapal baru, yaitu KM Larashati 2 dengan kapasitas penumpang sebanyak 75 penumpang dan waktu tempuh selama 7 jam (*Kompas*, 14 Januari 1987). Akan tetapi setelah beroperasi 2 tahun pada 1988, KM Larashati mengalami kebocoran, sehingga diganti dengan KM Dewadaru yang merupakan bantuan kapal dari Pemerintah Provinsi Jawa Tengah. Kapal ini sama halnya dengan kapal-kapal sebelumnya, memiliki waktu tempuh hanya 8 jam dengan kapasitas 60 penumpang (*Suara Merdeka*, 12 April 1989).

Pada 1971-1993, kapal yang dikelola oleh pemerintah memiliki teknologi kapal yang sederhana dan rawan kecelakaan. Hal itu terjadi karena pemerintah dalam menyediakan transportasi Jepara-Karimunjawa hanya bertujuan untuk mengantisipasi kekurangan kebutuhan pokok masyarakat Karimunjawa, sehingga keselamatan di dalam kapal kurang diperhatikan. Hal tersebut dapat terlihat dari kecelakaan KM Tongkol IV pada 11 Oktober 1993. Kecelakaan tersebut disebabkan karena kelebihan muatan, sehingga kapal menabrak karang dan tenggelam (*Kompas*, 13 Oktober 1993).

Peristiwa tenggelamnya KM Tongkol IV yang mengakibatkan 20 penumpang tewas dan 15 lainnya hilang membuat Pemerintah Jepara menghentikan pengoperasian KM Dewadaru pada 14 Oktober 1993. Hal itu dikarenakan KM Dewadaru sudah cukup tua dan tidak layak jalan, sehingga dikhawatirkan akan menimbulkan musibah seperti KM Tongkol IV (*Suara Merdeka*, 23 Desember 1993). Masyarakat Karimunjawa mengalami masa sulit setelah KM Tongkol dan KM Dewadaru tidak lagi beroperasi. Pelayaran Jepara-Karimunjawa menjadi kosong, sehingga kebutuhan pokok masyarakat Karimunjawa tidak dapat terpenuhi. Situasi tersebut mengakibatkan kapal-kapal kecil digunakan kembali oleh masyarakat Kepulauan Karimunjawa, walaupun sudah dilarang oleh syahbandar karena cukup berbahaya.

Hubungan lalu lintas laut Jepara-Karimunjawa menjadi pincang dan nyaris terputus, sehingga mengakibatkan masyarakat Kepulauan Karimunjawa tidak dapat melakukan aktivitas dan memenuhi kebutuhan pokok mereka sehari-hari. Untuk menangani masalah tersebut, Departemen Perhubungan Jawa Tengah meminjam kapal milik Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Republik Indonesia, KM Mandalika dan Angkatan Laut Republik Indonesia (RI) Surabaya, KRI Nusa Telu untuk digunakan selama satu bulan. KM Mandalika dioperasikan mulai tanggal 19 Oktober 1993 sampai 19 November 1993. Setelah itu digantikan oleh KRI Nusa Telu sampai 19 Desember 1993 (*Kompas*, 16 November 1993).

Keterbatasan sarana transportasi Jepara-Karimunjawa membuat pihak swasta tergerak untuk ikut campur dalam mengatasi kendala transportasi perairan jalur Jepara-Karimunjawa. Perusahaan swasta pertama yang mengoperasikan kapalnya di perairan Jepara-Karimunjawa, yaitu PT Bina Sejati Segara Lines Jakarta yang mulai dioperasikan pada Desember 1993. Kapal ini merupakan kapal berkontruksi besi pertama yang melayani jalur Jepara-Karimunjawa dengan kapasitas 40 penumpang lebih sedikit dari kapal-kapal sebelumnya, namun memiliki jarak tempuh yang lebih cepat, yaitu 4 jam.

KM Sejati Berkah hanya beroperasi sampai Juni 1994 karena mengalami kerugian dalam pengoperasiannya. Kerugian tersebut diakibatkan jumlah penumpang yang selalu di bawah target, sehingga pendapatan yang diperoleh tidak dapat menutupi biaya operasional sehari-hari. Hal itu membuat hubungan kedua daerah yang dipisahkan oleh laut Jawa ini kembali menjadi pincang dan transportasi laut hanya dilayani oleh perahu-perahu nelayan (*Kompas*, 16 Juli 1994). Pada 1994, kekosongan transportasi laut diisi kembali oleh perusahaan swasta bernama PT Adisson Pacific Bahari Lines. Perusahaan ini mengoperasikan KM Adisson dengan kapasitas

penumpang 100 penumpang lebih banyak dibanding KM Sejati Berkah dan jarak tempuh yang sama, yaitu 4 jam. Kapal ini memiliki peralatan keselamatan lebih lengkap, seperti radar, radio SSB, VHF dan pelampung kapsul (*Kompas*, 26 Juli 1994).

KM Adisson disubsidi oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Jepara sebanyak 2 juta/bulan. Akan tetapi subsidi tersebut hanya diberikan sampai kapal buatan Pemerintah Jawa Tengah dioperasikan di jalur Jepara-Karimunjawa. Kapal tersebut bernama KM Kota Ukir yang mulai dioperasikan pada 4 April 1995. Kapal ini merupakan kapal pertama jenis *Landing Craft Tank* dan juga merupakan kapal pertama yang dapat mengangkut kendaraan sekaligus penumpang dengan kapasitas 2 kendaraan roda empat dan 70 penumpang. Selain itu, perlengkapan pelayaran KM Kota Ukir lebih bagus dan lengkap, namun kelemahan KM Kota Ukir terletak pada waktu tempuh yang masih relatif lama, yaitu 7 jam (*Suara Merdeka*, 6 Maret 1995).

Semakin padatnya arus penumpang dan barang menuju Karimunjawa, membuat Departemen Perhubungan Republik Indonesia menugaskan Perusahaan Umum Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan Indonesia Ferry untuk memberikan bantuan kapal yang bernama KMP Muria. Kapal berkontruksi baja jenis *Roll on Roll off* ini mulai beroperasi pada 24 Oktober 1996 dengan jarak tempuh 5-6 jam dan kapasitas yang lebih besar dibandingkan kapal-kapal sebelumnya, yaitu dapat mengangkut 250 penumpang dan 14 kendaraan roda empat (*Suara Merdeka*, 24 Oktober 1996).

Pada 1997, KM Adisson berhenti beroperasi karena sering mengalami kerugian. Hal itu selain disebabkan karena kalah persaingan dengan KMP Muria juga disebabkan karena pengalihan subsidi pemerintah ke KM Kota Ukir, sehingga pendapatan operasional kapal tidak dapat menutupi biaya perawatan dan gaji awak kapal. Pada 1998, KM Kota Ukir juga berhenti beroperasi karena selalu sepi penumpang dan kalah bersaing dengan KMP Muria. Dengan demikian, pelayaran Jepara-Karimunjawa hanya dilayani oleh satu kapal saja, yaitu KMP Muria.

Pada 13 April 2004, Pemerintah Provinsi Jateng (Pemprov) dan Pemerintah Daerah (Pemda) Jepara memberikan kapal baru bagi masyarakat Karimunjawa dengan jalur pelayaran Jepara-Karimunjawa-Semarang yang bernama KMC Kartini. Kapal ini dibeli patungan oleh Pemprov Jateng dan Pemda Jepara sebesar Rp15 Milyar dari PT PAL Indonesia. Kapal ini bertujuan untuk meningkatkan pariwisata di Karimunjawa dan juga menyediakan angkutan penyeberangan yang nyaman dan aman untuk masyarakat.

Kapal ini merupakan kapal motor cepat pertama yang melayani rute Jepara-Karimunjawa dengan kecepatan 2.5 jam (*Suara Merdeka*, 3 Maret 2004). Jarak tempuh ini paling cepat diantara kapal-kapal sebelumnya yang pernah beroperasi di jalur Jepara-Karimunjawa, sehingga dengan kecepatan tersebut lamanya perjalanan dari Pelabuhan Jepara hingga Kepulauan Karimunjawa disana dapat teratasi. Akan tetapi kekurangan kapal ini terletak pada kapasitas penumpang yang sedikit dan tidak adanya daya angkut kendaraan seperti halnya yang terdapat pada KMP Muria. Pengoperasian KMC Kartini memiliki dampak positif bagi masyarakat Karimunjawa, karena dengan adanya kapal ini masyarakat Karimunjawa tidak terisolir dari dunia luar, semakin dikenal wisatawan dan mudah mendapatkan transportasi dari dan ke Karimunjawa. Selain itu, Kepulauan Karimunjawa menjadi semakin berkembang baik dari segi perekonomian maupun Sumber Daya Manusia.

Pada Maret 2012, Pemerintah Kabupaten Jepara membuka peluang bagi pihak swasta untuk menginvestasikan kapalnya yang lebih canggih guna peningkatan pelayaran Jepara-Karimunjawa, sehingga setiap hari terdapat kapal yang menyeberangi Jepara-Karimunjawa.

Pihak swasta yang menginvestasikan kapalnya tersebut bernama PT Sakti Inti Makmur yang mengoperasikan KMC Express Bahari 9 pada 23 Maret 2012 dengan rute Jepara-Karimunjawa.

Kapal ini berkontruksi *Fiberglass* dengan kapasitas penumpang 190 orang dan kecepatan perjalanan selama 1 jam 45 menit. Kapal ini jauh cepat dari dua kapal terdahulu, yaitu KMP Muria dan KMC Kartini. Selain itu KMC Express Bahari melayani pelayaran dalam seminggu kecuali Kamis, sehingga memudahkan wisatawan untuk berkunjung ke Karimunjawa (*Kompas*, 24 Maret 2012).

Pada 11 Desember 2012, PT Sakti Inti Makmur memberhentikan pengoperasian KMC Express Bahari 9 dan menggantinya dengan armada baru yang lebih besar, yaitu KMC Express Cantika 89 dengan kapasitas sebanyak 268 penumpang dan waktu tempuh yang selama 1 jam 45 menit. Pergantian tersebut dilakukan untuk meningkatkan mutu pelayanan kepada masyarakat meningkatkan pariwisata di Karimunjawa, dan meningkatkan aspek keselamatan.

Pengoperasian KMC Express Cantika 89 membuat perkembangan wisatawan ke Karimunjawa semakin meningkat. Akan tetapi, peningkatan tersebut membuat wisatawan yang menggunakan jasanya sering tidak mendapatkan tiket terutama pada saat *weekend* dan liburan karena kapasitas kapal sudah penuh. Hal itu membuat manajemen PT Sakti Inti Makmur melakukan penambahan kapal yang lebih besar dan cepat untuk mengantisipasi lonjakan penumpang yang berkunjung ke Karimunjawa. Kapal tersebut yaitu KMC Express Bahari 2C yang beroperasi pada 2 Agustus 2013. Kapal ini memiliki kapasitas yang lebih besar dari KMC Express Cantika, yaitu sebanyak 333 kursi dan juga waktu tempuh yang lebih cepat, yaitu sekitar 1.5 jam.

Pada awal 2014, lintas penyeberangan Jepara-Karimunjawa dilayani empat kapal, yaitu KMP Muria, KMC Kartini, KMC Express Cantika 89 dan KMC Express Bahari 2C. Akan tetapi, hanya KMP Muria satu-satunya kapal penumpang yang dapat membawa barang sembako dan kendaraan, sehingga kapal ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat Karimunjawa dalam memenuhi kebutuhan pokok. Hal itu membuat Pemerintah Jepara dan masyarakat Karimunjawa mengusahakan penggantian KMP Muria dengan kapasitas yang lebih besar dan fasilitas yang lebih baik kepada pihak PT. ASDP.

Pada 11 Februari 2014, KMP Muria diganti dengan kapal yang berukuran lebih besar, lebih canggih dan dapat menempuh perjalanan lebih cepat, yaitu KMP Siginjai. Kapal ini memiliki fasilitas yang lebih baik daripada KMP Muria, yaitu dapat menampung lebih banyak, yaitu 400 penumpang dan juga kecepatan tempuh 4 jam lebih cepat dibanding KMP Muria. Selain itu KMP Siginjai memiliki kelebihan mampu menerobos gelombang lebih besar daripada KMP Muria, yaitu dengan ketinggian tiga meter, sehingga masyarakat Karimunjawa khususnya pada pedagang tidak perlu menunda keberangkatan ketika musim *baratan* (*Suara Merdeka*, 4 Februari 2014).

Pada 15 Februari 2014, KMC Express Cantika 89 ditarik oleh PT Sakti Inti Makmur. Penarikan tersebut dilakukan karena volume dan kepadatan penumpang yang hanya terjadi pada waktu tertentu saja masih dapat terlayani dengan menggunakan satu kapal berkapasitas besar dan jarak tempuh yang lebih cepat, yaitu KMC Express Bahari 2C (*Suara Merdeka*, 14 Maret 2014).

Dampak Perkembangan Transportasi Laut terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Karimunjawa

Perkembangan transportasi laut menjadikan proses distribusi barang dari Jepara ke Karimunjawa lebih lancar, sehingga terjadi peningkatan pendapatan bagi pedagang dan juga terpenuhinya kebutuhan sehari masyarakat Karimunjawa. Lancarnya proses distribusi barang dapat dilihat dari kemudahan masyarakat Karimunjawa dalam mengangkut barang dagangan ke Jepara, seperti pada 1993, pengiriman ikan ke Jepara masih berupa ikan asin. Namun, setelah 1996 saat KMP Muria beroperasi, pengiriman ikan sudah bisa berupa ikan asin dan ikan segar (Wawancara dengan Muslikin, pada 24 Oktober 2018).

Perkembangan transportasi laut juga berdampak pada lancarnya distribusi barang dagangan dari Jepara ke Karimunjawa, juga yang dapat dilihat dari meningkatnya peluang usaha masyarakat Kepulauan Karimunjawa. Peningkatan usaha masyarakat Karimunjawa antara lain disebabkan oleh lancarnya transportasi laut, sehingga mereka mudah dalam mengangkut barang dagangan. Peningkatan tersebut juga terjadi karena banyaknya wisatawan yang datang ke Karimunjawa. Dengan meningkatnya jumlah wisatawan yang datang ke Karimunjawa, semakin besar juga keinginan masyarakat untuk membuka usaha guna memperbaiki keadaan ekonomi mereka.

Adanya transportasi laut selain berdampak pada lancarnya distribusi, juga berdampak pada pengembangan pariwisata di Karimunjawa. Transportasi laut yang mulai berkembang dari tahun ke tahun akan mempengaruhi arus kedatangan pengunjung ke Taman Nasional Karimunjawa. Dengan semakin banyak wisatawan yang datang maka Karimunjawa akan semakin terkenal dan juga akan mengalami perkembangan semakin pesat yang dapat dilihat dari munculnya tempat-tempat wisata darat, seperti Bukit Love dan Bukit Joko Tuwo pada tahun 2013 yang sangat menarik bagi wisatawan yang berkunjung. Sebelum wisata darat muncul, wisatawan yang datang ke Karimunjawa hanya sebatas menikmati keindahan panorama alam bahari menikmati kegiatan lain, seperti melakukan *diving*, *snorkeling*, selancar air, berenang dengan hiu, melihat penangkaran penyu, melihat keindahan pulau-pulau kecil di sekitar Karimunjawa, dan lain-lain. Perkembangan pariwisata di Kepulauan Karimunjawa yang berakibat peningkatan jumlah wisatawan membutuhkan pelayanan dan secara tidak langsung akan mendorong berkembangnya jasa-jasa pelayanan pariwisata di Karimunjawa, seperti penyedia jasa penginapan, juru masak penginapan, pedagang kaki lima, persewaan kendaraan bermotor dan pemandu wisata.

Adanya transportasi laut yang telah memperlancar arus barang dan penumpang serta dapat membuka lahan pekerjaan baru, menjadikan masyarakat Karimunjawa mendapat penghasilan tambahan. Penghasilan yang diperoleh tersebut, dapat membantu meningkatkan kesejahteraan dan taraf hidup masyarakat di Karimunjawa. Salah satu pekerjaan yang muncul karena perkembangan transportasi laut adalah pemandu wisata. Pemandu wisata adalah orang yang bertugas memberi bimbingan, informasi, dan petunjuk tentang atraksi atau destinasi wisata (Pendit, 2005: 555). Kondisi tersebut dapat terlihat pada kehidupan masyarakat Karimunjawa dengan meningkatnya taraf pendidikan dan perubahan gaya hidup mereka.

Simpulan

Transportasi laut akan semakin berkembang seiring perkembangan teknologi dan kebutuhan masyarakat Karimunjawa. Perkembangan transportasi laut Jepara-Karimunjawa dimulai pada 1993 dengan kapal berkonstruksi besi pertama kali yang melayani jalur Jepara-Karimunjawa yang memiliki kapasitas dan jarak tempuh yang cepat. Perkembangan tersebut berlanjut pada tahun 1995 dengan kapal yang dapat membawa kendaraan. Pada 2004 beroperasi kapal yang dikhususkan untuk pariwisata di Karimunjawa dan berkembang lagi pada 2012 dengan kapal yang sama dan dengan kecepatan yang lebih cepat dari kapal-kapal sebelumnya. Pada 2014 beroperasi kapal yang lebih canggih dan merupakan kapal satu-satunya pembawa barang dagangan yang dapat menerobos gelombang lebih besar.

Referensi

- Gottschalk, Louis (1986). *Mengerti Sejarah*, terjemahan Nugroho Notosusanto. Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- "Hari Ini Gubernur Resmikan KMP Muria", *Suara Merdeka*, 24 Oktober 1996.
- "Jalur Jepara-Karimunjawa di Tambah Satu Kapal Pesiar", *Suara Merdeka*, 23 Desember 1993.
- "Jepara-Karimunjawa Cuman Butuh 2,5 jam", *Suara Merdeka*, 3 Maret 2004.
- "Kapal Baru Lebih Besar dan Cepat", *Suara Merdeka*, 4 Februari 2014.
- "Kapal Motor Kota Ukir Akan Dioperasikan Mulai 11 Maret", *Suara Merdeka*, 6 Maret 1995.
- "Kapal Perang KRI Nusa Telu Dioperasikan ke Karimunjawa", *Kompas*, 16 November 1993.
- "Keterbatasan Sarana Transportasi Mendorong Warga Harus Berani", *Suara Merdeka*, 8 November 1994.
- "Kisah Pensiun Mendadak KM Dewadaru", *Suara Merdeka*, 18 Oktober 1993.
- "KM Adisson I Melayani Rute Karimunjawa-Jepara", *Kompas*, 2 September 1994.
- "KM Dewadaru Minggu Ini Dioperasikan", *Suara Merdeka*, 12 April 1989.
- "KM Larashati Menabrak Karang di Karimunjawa", *Kompas*, 25 Oktober 1986.
- "KM Sejati Berkah Tak Sanggup Layari Jepara-Karimunjawa", *Kompas*, 26 Juli 1994.
- "KMC Express Cantika Ditarik", *Suara Merdeka*, 14 Maret 2014.
- "Larashati 2 melayani Jepara-Karimunjawa", *Kompas*, 14 Januari 1987.
- Oktaviana, Goretti Maria, Harnen Sulistio, dan Achmad Wicaksono (2011). "Strategi Pengembangan Transportasi Antar Wilayah di Provinsi Papua Barat." *Jurnal Rekayasa*, Vol. 5 (3): 180-190.
- "Pelayaran Adisson I Akan di Normalkan Lagi", *Suara Merdeka*, 27 Mei 1995.
- "Pelayaran KMP Muria Bawa 82 Penumpang", *Suara Merdeka*, 30 Oktober 1996.
- Pendit, Nyoman S. (2005). *Glosari Pariwisata Kontemporer; Memperkaya Khazanah Industri Hospitaliti dan Perjalanan Wisata Indonesia*. Jakarta: PT Pradnya Paramita.
- "Perjalanan Bisa Kurang Dari Dua Jam", *Suara Merdeka*, 24 Maret 2012.
- Purwaka, Tommy H. (1993). *Pelayaran Antar Pulau Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara.
- "Rawan, Penyeberangan Jepara-Karimunjawa", *Kompas*, 16 Mei 1981.
- Soedjono, Wiwoho (1986). *Hukum Laut*. Yogyakarta: Liberty.
- "Tongkol IV Tenggelam 16 Meninggal", *Kompas*, 13 Oktober 1993.
- "Transportasi Laut: Dongkrak Turis, Jepara-Karimunjawa Tambah Satu Kapal", *Kompas*, 24 Maret 2012.

Informan

Muslikin