

## TRANSPORTASI LAUT POK-POK: Sejarah Sosial Ekonomi Pelaut Boiyauw di Kepulauan Banda

Ahdi Anwar<sup>1</sup>, Najirah Amsi<sup>2</sup>, Kasman Renyaan<sup>3</sup>  
Pendidikan Sejarah, Universitas Banda Naira

---

### Article Info

#### Article history:

Received 01/04/2025

Revised 05/05/2025

Accepted 30/05/2025

---

#### Keywords:

Transportasi Laut *Pok Pok*,  
Sejarah, Sosial Ekonomi, Pelaut  
Boiyauw, Kepulauan Banda.

---

### ABSTRACT

This study explores the rich historical journey of pok-pok, a traditional form of maritime transportation, and its vital role in shaping the socio-economic fabric of seafaring communities in Boiyauw Village, located in the Banda Subdistrict of Central Maluku. Deeply rooted in the maritime traditions of coastal life, the pok-pok has long served as a crucial link between the scattered islands of the Banda Archipelago, supporting both daily life and local livelihoods. Using a qualitative descriptive method, the research draws insights from in-depth interviews, field observations, documentation, and a review of relevant literature. The data were analyzed thematically to uncover the historical, social, and economic significance of the pok-pok in the region. The findings reveal that pok-pok is far more than just a mode of transport—it plays a central role in sustaining local economies, enabling the movement of labor, and fostering strong social ties across island communities. The community's continued use is a testament to their resilience and adaptability in navigating both the geographic challenges and the changing tides of economic life in an archipelago setting.

---

### ABSTRAK

Studi ini mengkaji sejarah sosial ekonomi pelaut pok-pok, sebuah bentuk transportasi laut tradisional, serta peran pentingnya dalam membentuk struktur sosial dan ekonomi masyarakat pesisir di Desa Boiyauw, Kecamatan Banda, Kabupaten Maluku Tengah. Berakar kuat pada tradisi maritim kehidupan pesisir, pok-pok telah lama menjadi penghubung vital antara pulau-pulau kecil di Kepulauan Banda, sekaligus menopang kehidupan sehari-hari dan mata pencaharian masyarakat setempat. Dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, penelitian ini mengumpulkan data melalui wawancara mendalam, observasi lapangan, dokumentasi, dan studi literatur. Data yang diperoleh dianalisis secara tematik untuk mengungkap makna historis, sosial, dan ekonomi dari penggunaan pok-pok di wilayah ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pok-pok bukan sekadar sarana transportasi—namun memainkan peran sentral dalam menjaga keberlangsungan ekonomi lokal, memfasilitasi mobilitas tenaga kerja, serta mempererat ikatan sosial antar komunitas pulau. Keberlanjutan penggunaan pok-pok mencerminkan ketangguhan dan kemampuan adaptasi masyarakat dalam menghadapi tantangan geografis dan merespons kebutuhan ekonomi yang terus berkembang di wilayah kepulauan.

---

### Corresponding Author:

Najirah Amsi

Pendidikan Sejarah, Universitas Banda Naira, Indonesia.

Email: [amsinajirah@gmail.com](mailto:amsinajirah@gmail.com); [kasmanrenyaan@gmail.com](mailto:kasmanrenyaan@gmail.com)

---

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi memiliki peran penting dalam mendukung pembangunan wilayah, baik di kawasan perdesaan maupun negara-negara yang sedang berkembang (Rembaen et al., 2018). Keberadaan sarana transportasi memberikan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari serta meningkatkan kualitas kehidupan sosial dan ekonomi (Rachman, 2015).

Ketersediaan akses terhadap informasi, pasar, layanan, dan berbagai peluang merupakan faktor penting dalam mendorong proses Pembangunan (Aulia et al., 2024). Dalam konteks ini, pengembangan infrastruktur transportasi memberikan dampak langsung terhadap peningkatan aktivitas ekonomi dan penguatan kapasitas masyarakat, khususnya di daerah yang memiliki potensi ekonomi yang signifikan (Teja, 2015). Itulah sebabnya, pembangunan sarana transportasi berkontribusi langsung terhadap tumbuhnya kegiatan ekonomi dan pemberdayaan masyarakat, terutama di wilayah yang memiliki potensi ekonomi tinggi (Maisondra & Timur, 2023).

Perkembangan transportasi memungkinkan mobilitas barang dan manusia melalui berbagai moda, angkutan yang beragam (Kadarisman et al., 2016). Namun demikian, sebagai fasilitas penunjang kehidupan, pembangunan sistem transportasi harus direncanakan secara tepat dan cermat agar sejalan dengan tujuan pembangunan daerah secara menyeluruh (Karim et al., 2023). Sebagai contoh, di wilayah pesisir dan Kepulauan Banda, transportasi laut tradisional, seperti motor laut pok-pok, memainkan peranan penting dalam menghubungkan masyarakat dan mendukung kegiatan ekonomi lokal.

Penulis tertarik untuk mengkaji lebih dalam mengenai keberadaan transportasi motor laut (pok-pok) di Desa Boiyauw, Kecamatan Banda, yang berfungsi sebagai sarana utama mobilitas laut bagi masyarakat pesisir. Penelitian ini penting karena pok-pok bukan hanya alat transportasi, tetapi juga memainkan peran vital dalam menghubungkan masyarakat dengan pasar dan layanan penting lainnya. Keberadaan pok-pok memberikan dampak signifikan dalam mendukung kehidupan ekonomi lokal, mengingat kondisi geografis yang terbatas oleh akses transportasi darat yang kurang memadai di kawasan kepulauan.

Selain itu, pok-pok memiliki fungsi sebagai sarana yang memperlancar aktivitas ekonomi masyarakat, mulai dari distribusi hasil laut hingga perdagangan antarwilayah. Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi bagaimana pok-pok digunakan dalam kehidupan sehari-hari, serta sejauh mana transportasi ini mendukung keberlanjutan ekonomi masyarakat pesisir.

Penelitian ini sangat relevan karena akan mengungkapkan bagaimana transportasi laut tradisional, khususnya pok-pok, berperan penting dalam pembangunan ekonomi wilayah kepulauan. Di tengah tantangan modernisasi dan perkembangan infrastruktur yang seringkali kurang memadai di daerah pesisir, pok-pok menjadi salah satu sarana vital yang mendukung mobilitas barang dan jasa. Penelitian ini tidak hanya menggali sejarah dan perkembangan pok-pok, tetapi juga memberikan pemahaman mendalam tentang bagaimana keberlanjutan sistem transportasi lokal ini sangat penting untuk menjaga konektivitas antarwilayah dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir di Kepulauan Banda.

Pok-pok merupakan sumber penghidupan utama bagi masyarakat pelaut di Desa Boiyauw, dengan peran strategisnya dalam memperlancar arus ekonomi lokal. Sebagai moda transportasi tradisional, pok-pok tidak hanya menopang aktivitas ekonomi, tetapi juga menjadi simpul penting dalam jaringan sosial dan mobilitas antarpulau di Kepulauan Banda. Berdasarkan urgensi tersebut, penelitian ini difokuskan pada tiga tujuan utama; pertama, mengungkap sejarah perkembangan transportasi laut pok-pok di Desa Boiyauw. Kedua, mengeksplorasi perannya sebagai sumber pendapatan utama masyarakat pelaut. Ketiga, menganalisis efektivitasnya sebagai sarana penghubung antarwilayah di kawasan kepulauan.

## **2. METODE**

Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif untuk menganalisis peran transportasi laut tradisional pok-pok di Desa Boiyauw, Kecamatan Banda, Kabupaten Maluku Tengah. Pendekatan ini dipilih karena mampu menggambarkan secara mendalam realitas sosial dan kultural (Moleong, 2017) masyarakat pesisir dalam memanfaatkan pok-pok sebagai sarana transportasi utama. Penelitian dilaksanakan selama dua bulan, yakni pada Oktober hingga November 2023. Subjek penelitian terdiri dari informan yang memiliki pengetahuan dan pengalaman langsung terhadap penggunaan dan pengelolaan pok-pok, seperti pelaut lokal, pemilik perahu, serta tokoh masyarakat. Data primer dikumpulkan melalui wawancara mendalam, observasi partisipatif, dan dokumentasi lapangan (Lapian, 2009; Raharjo, n.d.), sedangkan data sekunder diperoleh dari studi pustaka yang membahas tentang transportasi laut tradisional di Kepulauan Banda. Adapun teknik analisis data yang digunakan mencakup kritik sumber, interpretasi, dan historiografi (Sjamsuddin, 2016), guna menyusun narasi historis perkembangan pok-

*pok* serta menilai kontribusinya terhadap perekonomian bagi masyarakat Banda (Abdullah, 2024).

### **3. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **3.1. Boiyauw: Potret Desa Maritim**

Desa Boiyauw terletak di Pulau Banda Besar, bagian dari Kepulauan Banda di Provinsi Maluku, Indonesia. Banda selain memiliki kekayaan alam hasil hutan dan laut, memiliki potensi historis yang kuat bertalian dengan memori rempah. Desa Boiyauw terletak di Kepulauan Banda, Kabupaten Maluku Tengah, dengan batas-batas wilayah yang jelas. Di sebelah barat, desa ini berbatasan dengan Desa Lonthoir, di timur berbatasan dengan Desa Walling-Spancisby, di selatan dengan Laut Banda, dan di utara dengan Selat Zonegate, selat yang memisahkan Pulau Banda Besar dengan Pulau Gunung Api Banda (Farid & Amsi, 2017).

Masyarakat Desa Boiyauw berjumlah 1.042 jiwa, dengan kelompok usia mayoritas berada pada rentang 10 hingga 14 tahun. Distribusi usia di desa ini cukup merata pada kelompok rentang usia 10-14 tahun dan 40-44 tahun. Sebagian besar penduduk Desa Boiyauw telah menyelesaikan pendidikan dasar, dengan angka 224 orang tamat SD atau sederajat, dan 308 orang telah menyelesaikan pendidikan menengah atas (SLTA) atau sederajat. Meskipun demikian, masih ada sebagian penduduk yang belum menempuh pendidikan formal, dengan 122 orang belum bersekolah dan 135 orang belum tamat SD atau sederajat. Kondisi demografis ini menunjukkan bahwa desa ini memiliki keberagaman tingkat pendidikan dan pekerjaan, serta distribusi usia yang cukup merata di kalangan penduduknya.

Desa Boiyauw sebelumnya merupakan salah satu RT dari Desa Lonthoir. Namun, pada tahun 2015, Desa Boiyauw mendapatkan status administratif sebagai desa mandiri berdasarkan keputusan Bupati Maluku Tengah. Keputusan ini menunjukkan adanya perkembangan signifikan dalam masyarakat dan wilayah Desa Boiyauw. Desa ini kini terdiri dari empat RT yang mengatur administrasi serta tata ruang wilayah. Kepemimpinan Desa Boiyauw dipegang oleh Bapak Ahyar Renyaan, yang menjabat sebagai Kepala Desa sejak 2015 hingga 2023. Di bawah kepemimpinannya, dengan ragam program kerja untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat dan menciptakan perubahan yang positif dalam kehidupan sosial dan ekonomi warga Boiyauw.

### 3.2. Alat Transportasi Laut di Desa Boiyauw

Transportasi laut tradisional telah menjadi bagian penting dalam kehidupan masyarakat Banda pada umumnya (Amsi, 2016), dan khususnya di Desa Boiyauw yang terletak di pesisir Pulau Banda Besar. Dari masa ke masa, warga Boiyauw mengandalkan berbagai jenis perahu tradisional untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari, mulai dari menangkap ikan hingga mengangkut barang dan penumpang. Tiga jenis perahu yang paling menonjol dalam sejarah transportasi laut di desa ini adalah kole-kole, timbangan, dan pok-pok.

#### **a. Kole-Kole: Warisan Transportasi Dayung**

Pada era 1950-an, kole-kole menjadi alat transportasi laut yang paling umum digunakan oleh masyarakat Banda (Amsi, 2016). Bentuknya khas: bagian depan dan belakang menyerupai bentuk yang sama, dilengkapi dengan capeo atau konde di ujung atas depan dan belakang, serta masbang (kayu lintang) yang dipasang di bagian depan. Kole-kole digerakkan dengan tenaga manusia menggunakan dayung, dengan ukuran panjang sekitar 3 hingga 5 meter dan lebar 40 hingga 80 sentimeter. Perahu kecil ini tidak hanya digunakan untuk mencari ikan, tetapi juga berfungsi dalam kegiatan seperti mengangkut batu dari pesisir. Hingga kini, kole-kole masih digunakan oleh nelayan tradisional karena kelincahannya di perairan sempit.

#### **b. Timbangan: Layar dan Angin sebagai Penggerak**

Masuknya perahu timbangan pada era 1960 hingga 1970-an membawa warna baru dalam transportasi laut masyarakat Banda (Van Donkersgoed & Farid, 2022). Berbeda dengan kole-kole yang mengandalkan dayung, timbangan menggunakan layar dan angin sebagai tenaga penggerak utamanya (Thalib, 2016). Dengan panjang sekitar 12 hingga 15 meter dan lebar sekitar 2 meter, timbangan dibuat dari kayu lokal yang melimpah di Banda. Pada masa itu, hanya sekitar sepuluh unit timbangan yang tersedia, dan penggunaannya masih terbatas pada warga di wilayah pasar lama—kini dikenal sebagai Pondok Desa Dwiwarna. Biaya menumpang perahu ini cukup terjangkau, hanya sekitar 50 rupiah. Sementara sebagian besar masyarakat di Banda seberang tetap mengandalkan kole-kole, timbangan menjadi simbol perubahan dan kemajuan kecil di kalangan tertentu.

#### **c. Pok-Pok: Revolusi Transportasi Laut Banda**

Kemunculan kapal pok-pok pada 1970-an menjadi tonggak penting dalam transportasi laut jarak dekat di Banda. Untuk pelayaran jarak jauh menuju Seram dan Ambon, digunakan perahu layar bangka dan kapal motor berbobot 20–70 GT. Menurut

Renyaan (2024), aktivitas pelayaran ini dijalankan oleh orang Buton yang telah lama bermukim di Banda dan mengidentifikasi diri sebagai orang Banda.

Untuk perahu pok-pok, ini berukuran lebih kecil dari perahu layar (Bangka) dan besar dibandingkan kole-kole dan timbangan (semang), dengan panjang mencapai 13 meter dan lebar antara 1,8 hingga 2 meter. Kemampuannya membawa muatan dan penumpang dalam jumlah besar menjadikannya pilihan utama masyarakat seiring meningkatnya mobilitas dan kebutuhan transportasi antar pulau. Kehadiran pok-pok menandai pergeseran signifikan dari moda transportasi tradisional ke arah yang lebih modern dan efisien. Perahu ini tidak hanya digunakan untuk keperluan ekonomi seperti perdagangan dan distribusi barang, tetapi juga berperan penting dalam konektivitas sosial masyarakat di pulau-pulau Banda.

Perkembangan alat transportasi laut di Desa Boiyauw mencerminkan ketangguhan, kreativitas, dan adaptabilitas masyarakat pesisir dalam menghadapi tantangan zaman. Dari *kole-kole* yang sederhana hingga pok-pok yang kuat dan efisien, tiap generasi telah menemukan cara untuk menjawab kebutuhan hidup mereka dengan memanfaatkan sumber daya yang ada. Sejarah transportasi ini bukan sekadar catatan teknis, melainkan bagian dari identitas budaya dan warisan maritim masyarakat Banda.

### 3.3. Perkembangan Transportasi Pok-Pok di Desa Boiyauw (2016–2020)

#### **a. Masa Sebelum Adanya Jembatan**

Sebelum jembatan penghubung dibangun, masyarakat Desa Boiyauw sangat bergantung pada kole-kole sebagai alat transportasi utama. Perahu kecil ini digunakan terutama saat air laut surut, berfungsi sebagai penghubung antara daratan dan pok-pok yang berlabuh agak jauh dari pantai. Fase ini berlangsung sekitar tiga tahun, dari 2016 hingga 2019. Saat itu, hanya terdapat sekitar 4 hingga 5 unit pok-pok yang beroperasi di desa. Kole-kole memainkan peran penting sebagai perahu pengantar, membawa penumpang dari bibir pantai menuju pok-pok yang menunggu di perairan lebih dalam.

#### **b. Masa Setelah Adanya Jembatan**

Perubahan signifikan terjadi ketika jembatan Boiyauw mulai berfungsi. Pada tahun 2016, saat jembatan pertama kali diresmikan, jumlah pok-pok di desa meningkat menjadi 16 unit. Jembatan tersebut memudahkan akses langsung dari darat ke pok-pok, sehingga kole-kole tak lagi dibutuhkan sebagai perahu penghubung. Dalam waktu singkat, jumlah pok-pok terus bertambah seiring dengan meningkatnya

aktivitas transportasi laut dan kebutuhan masyarakat. Hingga saat ini, tercatat ada 44 pok-pok yang beroperasi di Desa Boiyauw.

### c. **Pembangunan Jembatan Boiyauw**

Pembangunan jembatan Boiyauw dimulai pada tahun 2016 sebagai bagian dari pengembangan infrastruktur desa. Awalnya, jembatan ini hanya memiliki panjang sekitar 100 meter. Namun, setiap tahun dilakukan perpanjangan secara bertahap; dari 100 meter tambahan pada tahun 2017, dan terus berlanjut hingga mencapai panjang 400 meter pada 2019.

Proyek ini sempat terhenti pada tahun 2020 akibat pandemi COVID-19 yang melanda, tetapi manfaat jembatan sudah dirasakan secara luas oleh masyarakat. Jembatan ini kini dikenal dengan sebutan "Tambatlabu", yang berarti tambatan perahu, karena berfungsi sebagai dermaga utama bagi pok-pok di desa.

Transformasi ini mencerminkan bagaimana infrastruktur dapat mengubah pola hidup masyarakat. Dari ketergantungan pada perahu kecil seperti kole-kole hingga peran sentral pok-pok yang kini menjadi tulang punggung transportasi laut desa, semuanya menunjukkan adaptasi dan kemajuan masyarakat Boiyauw dalam merespons kebutuhan mobilitas yang terus berkembang.

### 3.4. Modal Usaha Pok-Pok

Membangun atau memiliki sebuah pok-pok bukanlah investasi yang murah bagi masyarakat Desa Boiyauw. Untuk pembuatan pok-pok baru dari bahan fiber, biaya yang dibutuhkan bisa mencapai sekitar Rp90.000.000. Sementara itu, pembuatan pok-pok dari kayu relatif lebih terjangkau, dengan biaya sekitar Rp50.000.000.

Selain membuat sendiri, beberapa warga memilih untuk membeli pok-pok yang sudah jadi. Harga pok-pok baru biasanya berkisar antara Rp40.000.000 hingga Rp50.000.000, tergantung pada ukuran dan bahan yang digunakan. Bagi yang memiliki keterbatasan dana, membeli pok-pok bekas menjadi pilihan yang umum. Harga pok-pok bekas bervariasi: pok-pok yang sudah cukup tua dapat dibeli seharga Rp10.000.000, meskipun umumnya memerlukan perbaikan.

Sementara pok-pok bekas yang masih dalam kondisi baik dan layak pakai dijual dengan harga antara Rp20.000.000 hingga Rp30.000.000. Modal awal yang besar ini mencerminkan keseriusan dan nilai ekonomi dari usaha pok-pok sebagai transportasi laut tradisional yang masih relevan dan dibutuhkan di wilayah kepulauan seperti Banda.

### 3.5. Pendapatan Pelaut Pok-Pok Desa Boiyauw

Profesi sebagai pelaut pok-pok menjadi salah satu sumber penghidupan utama di Desa Boiyauw. Berdasarkan wawancara dengan beberapa narasumber, pekerjaan ini memberikan penghasilan harian yang cukup untuk menopang kehidupan keluarga. Sudarmin (41 tahun), seorang pelaut pok-pok yang telah bekerja selama empat tahun, mengungkapkan bahwa ia bisa memperoleh pendapatan harian antara Rp100.000 hingga Rp300.000, tergantung pada jumlah penumpang dan aktivitas transportasi pada hari itu. Penghasilan ini demi pemenuhan kebutuhan keluarga dan masa depan generasi.

Ahmad Hasan (67 tahun), pelaut pok-pok senior yang telah bekerja sejak tahun 1988, merupakan contoh pelaut yang telah memperoleh banyak manfaat ekonomi dari profesinya. Melalui pendapatan dari pok-pok, ia telah berhasil membeli peralatan rumah tangga dan mesin tempel untuk kapalnya. Meski menghadapi tantangan seperti ombak besar dan masalah kesehatan karena usia, ia tetap bertahan karena profesi ini telah menjadi bagian dari hidupnya. Pengalaman para pelaut ini menunjukkan bahwa usaha pok-pok memiliki nilai ekonomi yang signifikan dan turut menopang kesejahteraan masyarakat di pesisir Banda.

### 3.6. Sistem Bagi Hasil Usaha Pok-Pok

Dalam praktiknya, usaha pok-pok di Desa Boiyauw umumnya dijalankan dengan sistem bagi hasil. Skema yang paling banyak digunakan adalah pembagian 50:50, di mana setengah dari pendapatan harian diberikan kepada pemilik pok-pok, dan setengahnya lagi menjadi hak pengemudi atau pelaut yang mengoperasikan perahu tersebut. Meskipun sistem ini cukup adil dan memberikan kesempatan bagi mereka yang tidak memiliki modal untuk tetap bekerja, namun ada tantangan tersendiri. Salah satu risiko utama adalah ketika terjadi kerusakan pada pok-pok.

Dalam banyak kasus, biaya perbaikan ditanggung sepenuhnya oleh pemilik pok-pok. Hal ini dapat menjadi beban finansial yang besar, terutama jika kerusakan cukup parah dan membutuhkan biaya perbaikan yang tinggi. Meskipun demikian, sistem kemitraan ini tetap bertahan dan menjadi praktik yang umum di desa, karena memberikan manfaat ekonomi bagi kedua belah pihak serta memastikan kelangsungan usaha pok-pok sebagai transportasi utama masyarakat Boiyauw.

### 3.7. Menjembatani Pulau: Efektivitas Pok-Pok di Banda

Pok-pok, Pok-pok, sebagai moda transportasi laut tradisional, memainkan peran penting dalam kehidupan masyarakat Kepulauan Banda. Keunggulan utama pok-pok terletak pada biaya operasional yang rendah dan kecepatan yang memadai. Tarif yang terjangkau menjadikannya pilihan utama bagi masyarakat untuk bepergian antar pulau, terutama untuk jarak dekat.

Pok-pok juga dapat menjangkau pulau-pulau kecil dan terpencil yang tidak dapat diakses kapal besar. Selain itu, kapal kecil ini mendukung aktivitas harian masyarakat, seperti bersekolah, berdagang, bekerja, dan mengakses layanan kesehatan. Namun, penggunaan pok-pok menghadapi beberapa kendala. Cuaca buruk dan ombak besar sering mengganggu jadwal pelayaran dan membahayakan keselamatan. Ukuran pok-pok yang kecil membatasi kapasitas angkutnya, sehingga sering kali terasa kurang nyaman saat penumpang membludak. Pasang surut air laut juga memengaruhi kemudahan naik turun penumpang, terutama di lokasi yang belum memiliki dermaga yang layak.

Masyarakat di Kepulauan Banda, khususnya pengguna transportasi laut antar pulau (Thalib, 2017), lebih memilih pok-pok dari Desa Boiyauw. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama, ongkos yang lebih terjangkau sesuai daya beli masyarakat lokal. Kedua, waktu tempuh yang cepat menjadikan pok-pok alat transportasi yang efisien. Ketiga, ketersediaan pok-pok yang banyak di Desa Boiyauw memastikan layanan transportasi laut tersedia setiap hari, sehingga masyarakat tidak perlu menunggu lama.

Bagi masyarakat pesisir Banda, pok-pok bukan sekadar transportasi, melainkan infrastruktur sosial yang vital. Pok-pok menjadi penghubung utama antar pulau, memungkinkan mobilitas harian penduduk. Dengan pok-pok, masyarakat bisa mengakses layanan kesehatan, mengantarkan anak-anak ke sekolah, serta beraktivitas di pasar. Kehadiran pok-pok mendukung stabilitas ekonomi rumah tangga dan keberlangsungan pendidikan di pulau-pulau terpencil (SELANO & RENYAAN, 2023). Tanpa pok-pok, konektivitas antar pulau terganggu, yang berdampak pada menurunnya kualitas hidup masyarakat.

Meskipun vital, pelayanan pok-pok menghadapi tantangan. Salah satu masalah utama adalah ketidakpastian jadwal keberangkatan akibat cuaca ekstrem, kerusakan teknis, atau penumpang yang belum mencukupi. Selain itu, belum ada standar pelayanan baku,

sehingga kualitas layanan bervariasi antar pengemudi. Beberapa pok-pok masih beroperasi dalam kondisi tidak layak, memengaruhi kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Untuk meningkatkan efektivitas transportasi ini, perlu ada pelatihan keselamatan bagi pengemudi, penyediaan fasilitas pelabuhan kecil di titik strategis, dan penguatan kelembagaan lokal yang mengatur jadwal serta sistem operasional pok-pok secara profesional.

#### **4. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan penelitian, dapat disimpulkan bahwa transportasi merupakan sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi. Layanan transportasi yang aman memberikan kepastian dan ketenangan bagi pelaku perjalanan atau pemilik barang, serta mendukung kegiatan sosial ekonomi masyarakat agar terlindungi dengan baik.

Pekerjaan sebagai pelaut pok-pok di Desa Boiyauw memiliki peran penting dalam memenuhi kebutuhan ekonomi masyarakat. Meskipun ada beberapa kendala seperti cuaca buruk dan masalah kesehatan, banyak pelaut yang berhasil mencapai stabilitas finansial dan memenuhi kebutuhan hidup mereka melalui pekerjaan ini.

Pok-pok di Desa Boiyauw lebih dari sekadar alat transportasi laut; mereka merupakan bagian integral dari kehidupan masyarakat yang sangat bergantung pada laut. Dengan beragam cara pembuatan dan perolehan pok-pok, alat ini menjadi unsur yang penting dalam menghidupi dan mempertahankan keberlanjutan masyarakat setempat.

Jembatan Boiyauw juga telah menjadi simbol kebersamaan dan kemajuan bagi masyarakat desa. Dengan tekad untuk bersatu, mereka terus berinovasi dalam mengatasi tantangan geografis yang ada, menciptakan solusi yang bermanfaat bagi seluruh komunitas.

Secara keseluruhan, jembatan dan pok-pok di Desa Boiyauw mencerminkan upaya panjang dalam perbaikan infrastruktur dan kualitas hidup penduduk desa. Kehadiran jembatan yang menghubungkan daerah-daerah terpisah dan armada pok-pok yang berkembang telah membantu desa ini mengatasi hambatan geografis, membuka jalan menuju masa depan yang lebih cerah bagi masyarakatnya.

## REFERENSI

- Abdullah, T. (2024). *Sejarah lokal di Indonesia*. UGM PRESS.
- Amsi, N. (2016). DAMPAK KEBERADAAN DERMAGA LAMANE TERHADAP KONDISI SOSIAL BUDAYA MASYARAKAT DI BANDA NAIRA. *PARADIGMA: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Humaniora*, 2(1), 16–24.
- Aulia, S., Anisa, S. N., Indah, A., Dipa, M. A. K., & Panorama, M. (2024). Analisis peran infrastruktur dalam pertumbuhan ekonomi pembangunan di Kota Palembang. *Jurnal Publikasi Ekonomi Dan Akuntansi (JUPEA)*, 4(1), 36–54.
- Farid, M., & Amsi, N. (2017). STUDI MASYARAKAT BANDA NAIRA Sebuah Tinjauan Sosiologis-Antropologis. *Paradigma: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Humaniora*, 3(1), 1–16.
- Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2016). Formulasi kebijakan sistem transportasi laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 3(2), 161–183.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., Sh, M. E., Suparman, A., Si, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Lapian, A. B. (2009). Orang laut, bajak laut, raja laut: sejarah kawasan Laut Sulawesi abad XIX. (*No Title*).
- Maisondra, M., & Timur, F. A. C. (2023). Pembangunan Kawasan Pos Lintas Batas Negara (Plbn) Dan Dampaknya Terhadap Kebijakan Keamanan Nasional. *Jurnal Ilmu Pemerintahan Suara Khatulistiwa (JIPSK)*, 8(2), 210–225.
- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi penelitian kualitatif/Lexy J. Moleong*.
- Rachman, A. F. (2015). Pengaruh Transportasi Kota Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Kota. *J. Perenc. Wil. Dan Kota*.
- Raharjo, J. S. (n.d.). *Disertasi Joko Susilo Raharjo-ANALISIS IMPLEMENTASI KEBIJAKSANAAN TATA RUANG PADA PERENCANAAN PEMBANGUNAN GLOBAL HUB BANDAR KAYANGAN LOMBOK UTARA DALAM Mendukung POROS MARITIM DUNIA*.
- Rembaen, B. Z., Lumolos, J., & Kumayas, N. (2018). Kebijakan Pemerintah Kabupaten Kepulauan Talaud Dalam Pengembangan Transportasi Pedesaan Dipulau Kabaruan (Studi Dikantor Perhubungan Kabupaten Kepulauan Talaud). *Jurnal Eksekutif*, 1(1).
- Renyaan, K. (2024). Pulau Rhun dalam Lintas Sejarah: Jalur Rempah, Kolonialisme dan Diaspora Buton. Dalam M. Farid & B. Senen (Ed.), *Prosiding Nasional*, Banda Studies: Banda dalam Diskursus Studi-Studi Asia Tenggara. Surabaya: Pustaka Saga Jawadwipa.
- SELANO, S., & RENYAAN, K. (2023). Studi Sosial Ekonomi Petani Kayu Manis Desa Tanah Rata Banda Naira Tahun 1970-2022. *BANDA HISTORIA: Journal of History Education and Cultural Studies*, 1(1), 34–43.
- Sjamsuddin, H. (2016). *Metodologi Sejarah-3*" ed. Yogyakarta: Penerbit Ombak.
- Teja, M. (2015). Pembangunan untuk kesejahteraan masyarakat di Kawasan Pesisir. *Aspirasi: Jurnal Masalah-Masalah Sosial*, 6(1), 63–76.
- Thalib, U. (2016). Sejarah Bahari Orang Banda: Menelusuri Jejak Kebaharian Orang Banda Yang Hilang. *Paradigma: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Humaniora*, 2(1), 1–7.
- Thalib, U. (2017). Orang Banda Dalam Perspektif Sejarah Maritim. *Paradigma: Jurnal Ilmu Pendidikan Dan Humaniora*, 3(1), 28–48.
- Van Donkersgoed, J., & Farid, M. (2022). Belang and Kabata Banda: The significance of nature in the adat practices in the Banda Islands. *Wacana: Journal of the Humanities of Indonesia*, 23(2).