

STUDI MENGENAI POTENSI KELOMPOK PELAYAR WISATA BAHARI DALAM PENGEMBANGAN WISATA BAHARI DI KAWASAN PANTAI DAN PELABUHAN TANJUNG MAS DALAM RANGKA MEMPERKUAT IDENTITAS SEMARANG SEBAGAI KOTA BAHARI

Titiek Suliyati dan Singgih Tri Sulistiyono

Fakultas Sastra Universitas Diponegoro

ABSTRACT

Tourism is considered as one of the most important alternatives for solving the recent economic crisis in Indonesia. Various policies have been applied by Indonesian government to develop Indonesian tourism world based on local potentials. This research aims to analyze the potentials of sailors in maritime tourism of Semarang

Key words: Tourism, marine tourism, port activity

I. PENDAHULUAN

“Yo konco ing gisik gembiro
Alerap-lerap banyune segoro
Angliyak numpak prahu layar
Ing dino Minggu keh pariwisata
Alon prahune wis nengah
Byak byuk byak banyu segoro
Ora jemu-jemu karo mesem guyu
Ngilangake roso lungrah lesu
Adhik njawil mas Jebul wis sore
Witing kelopo katon awe-awe
Prayogane becik bali wae
Dene sesok esok tumandang nyambut
gawe”

(mari naik perahu layar)
berkilau-kilau air lautnya
di hari minggu banyak wisatawan
pelan perahunya sudah ke tengah
byak byuk byuk suara air laut
tidak bosan-bosan dengan senyum dan
tawa
menghilangkan rasa lelah dan malas
adhik menyenggol (memberi isyarat)
hari sudah sore

pohon kelapa tampak melambai-lambai
lebih baik pulang saja
besok pagi harus bekerja keras)

Sebuah syair lagu Jawa tersebut berkisah mengenai indahnya perjalanan wisata bahari (wisata berlayar dengan menggunakan perahu/kapal). Tidak pelak lagi karena komponis lirik itu adalah seniman kondang dari Semarang yaitu almarhum Ki Nartosabdho, maka apa yang digambarkan dalam syair itu tentu saja adalah wisata bahari di kawasan pantai dan pelabuhan Tanjung Mas Semarang.¹ Lagu yang digubah pada tahun 1950-an itu menjadi saksi kejayaan wisata bahari di Semarang. Setengah abad setelah lagu itu diciptakan, berbagai perubahan penting telah terjadi dan tuntutan masyarakat terhadap dunia pariwisata juga berkembang termasuk di dalamnya yang menyangkut wisata bahari di pantai Tanjung Mas dan kawasan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. Untuk itu artikel ini berusaha untuk mengkaji permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah wisata perahu layar di kawasan Pelabuhan Tanjung Mas dapat dikembangkan sebagai salah satu primadona pariwisata di Kota Semarang?
2. Bagaimana potensi yang dimiliki oleh kelompok pelayar wisata bahari di kawasan pantai dan Pelabuhan Tanjung Mas dalam pengembangan wisata bahari di Kota Semarang secara umum?

II. METODE PENELITIAN

Kegiatan penelitian ini difokuskan pada upaya untuk mengetahui potensi apa saja yang dimiliki oleh kelompok pelayar wisata bahari di kawasan pantai dan Pelabuhan Tanjung Mas Semarang. Tujuan dari kegiatan ini terutama untuk dapat mengungkap lebih detail mengenai potensi yang dimilikinya beserta peluang-peluangnya untuk mengembangkan wisata bahari secara komprehensif di Semarang. Variable yang akan dikaji mencakup beberapa hal yaitu:

1. Segi fisik: mencakup antara lain letak dan kondisi pantai, potensi route wisata bahari yang bisa dikembangkan, dan sebagainya.
2. Obyek wisata yang bisa dikemas: antara lain mencakup wisata pemandangan (melihat kota atas dari laut), menikmati angin laut, obyek peninggalan sejarah di sekitar pelabuhan, obyek teknologis di pelabuhan modern Tanjung Mas, atraksi seni, menjaring ikan, dan sebagainya.
3. Masyarakat pendukung wisata bahari yang antara lain mencakup:
 - a. Kelompok masyarakat pelayar, yaitu kelompok masyarakat yang menjual jasa angkutan perahu untuk mengantarkan wisatawan melakukan wisata bahari.
 - b. Kelompok wisatawan yang menggunakan jasa pelayar.

- c. Masyarakat sekitar pantai dan Pelabuhan Tanjung Mas dari mana kebanyakan kelompok masyarakat pelayar (kelompok pertama) berasal.
4. Kelembagaan: mencakup studi mengenai lembaga sosial yang telah dikembangkan oleh kelompok masyarakat pelayar wisata bahari dalam usaha ini sehingga mereka bisa bertahan. Dengan demikian dapat diketahui lebih detail mengenai potensi kelembagaan mereka dan akhirnya dapat ditemukan peluang lebih lanjut untuk mengembangkannya. Di samping itu juga akan dikaji lebih jauh mengenai kerja sama mereka dengan lembaga sosial yang ada di dalam masyarakat dan lembaga lain milik pemerintah maupun swasta. Selain itu kebijaksanaan pemerintah tentang hal ini juga akan dikaji apakah kebijaksanaan itu sudah mampu mengembangkan usaha mereka atau belum.
 5. Sarana angkut: yang mencakup jumlah, kualitas, estetika, keamanan, kenyamanan, dan sebagainya sangat mempengaruhi animo masyarakat wisatawan untuk menggunakan jasa mereka.

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode sejarah, metode antropologi dengan menggunakan teknik observasi, wawancara, dan studi pustaka. Wawancara dilakukan dengan menggunakan kuesioner dan wawancara mendalam (indepth interview). Metode sejarah, yaitu suatu proses menemukan, menguji, dan menganalisis secara kritis rekaman dan peninggalan masa lampau yang kemudian merekonstruksinya secara imajinatif menjadi suatu cerita sejarah,² terutama digunakan untuk mengungkap sejarah obyek historis yang akan menjadi bagian dari paket wisata bahari yang terletak di sekitar Pelabuhan Tanjung Mas termasuk gedung-gedung kuno yang masih bisa dinikmati keindahannya. Di samping itu wawancara juga perlu dilakukan terhadap tokoh-tokoh yang masih bisa bercerita mengenai sejarah kawasan pelabuhan.³ Dengan demikian akan

diperoleh gambaran yang lebih lengkap mengenai latar belakang sejarah dari obyek yang dikunjungi paket wisata bahari ini. Jadi jika selama ini para pelayar bahari ini hanya membisu seribu bahasa dalam mengantarkan wisatawan, maka setelah penelitian ini diharapkan mereka bisa dibantu oleh pemandu wisata yang dapat bercerita banyak mengenai obyek wisata yang dikunjunginya.

Sementara itu metode observasi dan wawancara dilakukan pada waktu melakukan penelitian terhadap kelompok masyarakat pelayar wisata bahari, para wisatawan, dan masyarakat sekitar pantai dan Pelabuhan Tanjung Mas. Dengan adanya wawancara dan observasi ini potensi wisata bahari ini benar-benar akan terungkap dan selanjutnya peluang pemberdayaan dan pengembangannya dapat ditemukan dengan tepat.

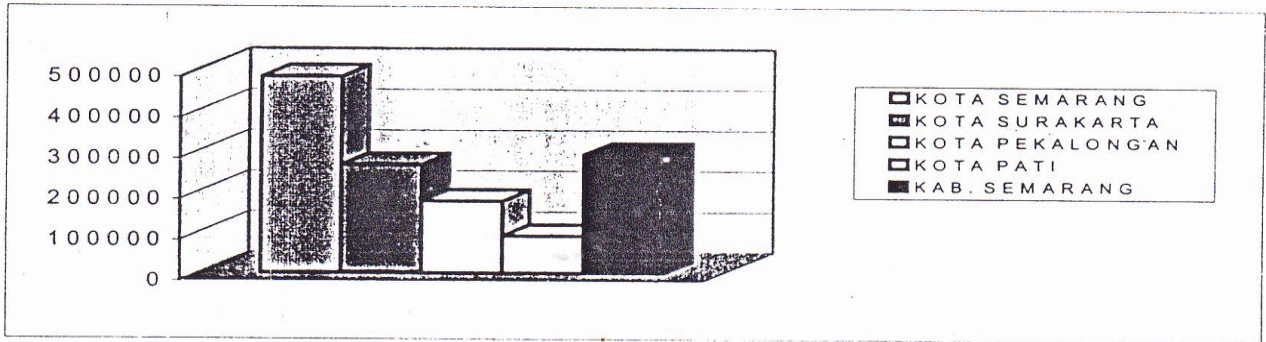
III. PERKEMBANGAN PARIWISATA DI KOTA SEMARANG

Seperti diketahui bahwa Kota Semarang merupakan salah satu kota terpenting di Jawa dan merupakan kota terbesar di Jawa tengah. Di samping itu Kota Semarang juga merupakan kota pantai yang memiliki akar historis yang cukup panjang. Dengan demikian kota ini menawarkan keunikan-keunikan yang mungkin tidak dimiliki oleh kota-kota lain. Hal inilah yang justru membuat daya tarik Kota Semarang sebagai Daerah Tujuan Wisata (DTW) yang utama di Jawa Tengah. Usia Kota

Semarang yang sudah cukup tua ini juga memberikan kekayaan khasanah budaya Kota Semarang yang dapat dijadikan sebagai obyek wisata yang menarik. Sebagai salah satu pusat penyebaran agama Islam di Jawa, Semarang memiliki warisan peninggalan budaya yang bercorak Islam yang cukup menonjol misalnya peninggalan Masjid Kauman. Sebagai kota pelabuhan, Semarang juga memiliki peninggalan-peninggalan bersejarah yang berhubungan dengan sifat kota sebagai kota dagang yang dikunjungi oleh banyak bangsa asing, misalnya adanya makam Sam Po Kong yang sampai sekarang masih menjadi salah satu obyek wisata yang sangat penting bagi Kota Semarang.

Sehubungan dengan fungsi kota sebagai pusat pemerintahan kolonial Belanda, kota ini juga banyak memiliki obyek wisata peninggalan jaman Belanda.⁴ Obyek-obyek wisata ini berupa gedung-gedung, benteng, dan bentuk bangunan fisik yang sampai sekarang sebagian masih bisa dinikmati oleh para wisatawan. Selain itu, perkembangan pesat yang dicapai oleh Kota Semarang akhir-akhir ini juga telah mendorong kota ini untuk mempercantik dan memperkaya diri sehingga mampu memikat para wisatawan untuk mengunjunginya. Sudah barang tentu sarana dan prasarana wisata yang dimiliki oleh Kota Semarang juga sangat mempengaruhi perkembangan sektor wisata Kota Semarang, andil Kota Semarang sebagai salah satu DTW terpenting di Jawa Tengah dapat dilihat pada grafik berikut ini.⁵

Grafik 1. Jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Semarang dibandingkan dengan DTW yang lain tahun 2000



Sumber: BPS Jawa Tengah, Statistik Pariwisata Jawa Tengah 2000 (Semarang: 21)

Grafik di atas menunjukkan bahwa Kota Semarang merupakan salah satu DTW yang paling populer di Jawa Tengah. Selama tahun 2000 Kota Semarang dikunjungi 480.751 wisatawan yang terdiri dari 4.136 wisatawan asing dan 476.615 wisatawan nusantara. Sementara itu kota Surakarta yang sudah terkenal sebagai DTW yang menyimpan berbagai warisan budaya adiluhung masih berada di bawah Semarang. Pada tahun 2000 kota Surakarta hanya dikunjungi oleh 264.390 wisatawan. Ini berarti hanya sekitar 55% saja jika dibandingkan dengan jumlah wisatawan yang berkunjung ke Kota Semarang. Namun demikian jumlah kunjungan yang dicapai oleh Kota Semarang masih berada di bawah Demak dan Kudus. Tahun 2000 Demak dikunjungi oleh 2.024.523 wisatawan, sedangkan Kudus dikunjungi sekitar 653.107 wisatawan. Prestasi spektakuler yang dicapai oleh Demak dan Kudus terutama berhubungan dengan keberadaan makam para wali dan peninggalan Islam lainnya di kedua kota tersebut. Sampai saat ini wisata ziarah (termasuk wisata budaya) untuk kaum muslim masih menduduki kedudukan yang amat penting. Oleh karena itu tidak mengherankan jika kedua kota santri tersebut menjadi DTW yang penting.

Jika untuk kota Demak dan Kudus, obyek wisata budaya yang berupa peninggalan makam dan masjid menjadi

obyek wisata primadona, maka bagi Kota Semarang obyek wisata buatan dan alam masih mendominasi peranan sebagai obyek wisata yang favorit. Hal ini juga berkaitan dengan belum populernya obyek wisata ziarah dan bangunan suci untuk Kota Semarang. Padahal juga memiliki obyek wisata ziarah dan tempat suci seperti masjid Kauman, makam Ki Ageng Pandan Arang, Sam Po Kong, masjid Terboyo, Gereja Blenduk, dan sebagainya. Tampaknya promosi masih diperlukan bagi Kota Semarang untuk menggalakkan wisata budaya. Pada tahun 2000 misalnya, Kota Semarang memiliki 11 obyek wisata buatan, 3 obyek wisata alam, dan 5 obyek wisata budaya. Sementara itu Demak misalnya tidak memiliki obyek wisata alam dan buatan. Kota ini hanya memiliki dua buah obyek wisata budaya. Sedangkan kota Kudus memiliki 5 obyek wisata budaya dan dua obyek wisata alam. Surakarta memiliki banyak obyek wisata budaya, yaitu 8 buah dan wisata buatan 2 buah. Jadi tampaknya obyek wisata ziarah masih menjadi penarik minat utama bagi wisatawan domestik. Hal ini sebetulnya bisa diraih oleh Kota Semarang jika diadakan pemugaran-pemugaran terhadap obyek wisata ziarah yang sudah ada.

Adalah suatu yang cukup aneh, meskipun Kota Demak dikunjungi oleh wisatawan dalam jumlah besar namun pendapatannya masih jauh berada di

bawah. Pada tahun 2000 misalnya, pendapatan Kota Semarang dari sektor wisata hampir 900 juta rupiah. Sementara itu pada tahun yang sama kota Demak hanya memperoleh pemasukan sebesar 87 juta rupiah. Barangkali ini berkaitan dengan suatu kenyataan bahwa para wisatawan ziarah berasal dari kalangan masyarakat pedesaan dan lagi pula biaya retribusi untuk obyek wisata ziarah cukup rendah sehingga pemasukan pemerintah daerah masih sangat rendah.

IV. POTENSI WISATA BAHARI KOTA SEMARANG

4.1. Potensi Fisik Kota Semarang sebagai Kota Bahari

Kota Semarang merupakan sebuah kota yang unik yang tidak ada duanya di pulau Jawa karena merupakan satu-satunya kota pantai utara Jawa yang memiliki daerah bukit-bukit yang terletak di dekat lautan. Pada awal perkembangan Kota Semarang, bukit-bukit itu merupakan garis pantai yang memisahkan daratan dengan lautan. Hanya dengan proses ratusan tahun akhirnya pantai mengalami perluasan menuju ke arah utara. Daerah-daerah bekas laut inilah yang menjadi tempat hunian penduduk Semarang sampai saat ini. Pada awal dasa warsa kedua abad XX pemerintah kolonial Belanda mulai mengincar daerah perbukitan Semarang untuk dijadikan sebagai perumahan elite. Sejak tahun 1914 daerah perbukitan Semarang yang sering dikenal dengan nama "bukit candi" dijadikan proyek perumahan Belanda yang kemudian diberi nama "Nieuw Candi" atau Candi Baru. Dari daerah Candi Baru ini pemandangan seluruh Kota Semarang dapat dinikmati, termasuk kapal-kapal yang sedang lalu lalang di Pelabuhan Semarang. Pada waktu malam, Kota Semarang juga bisa dinikmati dari atas Candi Baru yang penuh dengan gemerlapan lampu-lampu.

Semenjak jaman Belanda, Kota Semarang sudah terkenal sebagai kota yang indah. Apalagi pemerintah Gemeente Semarang pada waktu itu bercita-cita ingin membangun Kota Semarang sebagai kota taman atau "Garden City". Oleh karena itu banyak orang Belanda yang menyebut kota sebagai "een Oostersche Venetie! – schimmen glinstering Bekoring!" (sebuah Venesia dari negeri timur –yang teduh, berkilau-kilauan Indah menawan."⁶ Demikianlah secara historis sebetulnya Semarang mewarisi predikat sebagai kota pelabuhan yang indah menawan sebagaimana kota Venesia di Italia.

Seperti diketahui bahwa Semarang merupakan kota pelabuhan yang berkembang sejak jaman pra-kolonial. Fungsi pelabuhan ini terus berkembang dengan pesat pada jaman kolonial Belanda hingga saat ini. Ini berarti bahwa sejak semula Semarang telah menemukan identitasnya sebagai kota bahari baik dalam arti fisik maupun non-fisik. Pada awalnya apa yang disebut sebagai pelabuhan tidak lain hanyalah merupakan pelabuhan muara Kali Lama atau Kali Semarang. Di tempat itulah berlangsung transaksi perdagangan antara penduduk setempat dengan para pedagang dari luar dengan menggunakan perahu-perahu tradisional. Pada tahun 1850 pemerintah kolonial Belanda membangun kantor duane yang dikenal dengan istilah Boom. Kantor ini terletak sekitar 2 km dari muara Kali Semarang. Oleh karena arus barang yang semakin besar di pelabuhan Semarang, maka pada tahun 1854 diputuskan untuk membuat pelabuhan yang lebih dekat dengan laut yaitu dengan menggali kanal yang kemudian dikenal dengan nama pelabuhan kanal Kali Baru. Pelabuhan ini memiliki kedalaman sekitar 1,80 m pada saat air surut. Panjang pelabuhan kanal Kali Baru ini sekitar 1,2 km dengan lebar kanal 23 m. Antara kanal Kali Baru dengan Kali Semarang dihubungkan dengan sebuah bangunan pintu air sehingga kanal

Kali Baru tampak sebagai cabang Kali Semarang yang lebih dekat dengan laut.

Pembangunan kanal Kali Baru ini secara keseluruhan baru selesai pada tahun 1874. Namun demikian tidak lama setelah kanal Kali Baru ini selesai perkembangan dalam dunia perkapalan terjadi. Kapal-kapal uap yang besar mulai masuk ke Semarang sehingga pelabuhan ini tidak mampu lagi menampung arus kapal yang datang. Kapal-kapal samudera tidak bisa berlabuh di pelabuhan tetapi harus membuang sauh di perairan yang jaraknya sekitar 3 mil dari pelabuhan. Baru pada awal abad XX mulai direncanakan untuk membuat pelabuhan baru yang bisa untuk berlabuh kapal-kapal samudera.⁷

Uraian di atas memberikan gambaran dengan jelas bahwa secara fisik Kota Semarang memiliki potensi untuk pengembangan wisata bahari. Ada beberapa lingkungan perairan yang bisa digunakan sebagai arena wisata bahari. Ada beberapa lingkungan perairan yang bisa digunakan sebagai arena wisata bahari dengan menggunakan perahu yaitu kawasan Kali Semarang, Kali Baru dan Pelabuhan Tanjung Mas, pantai Tanjung Mas dan sekitarnya. Untuk kawasan yang pertama yaitu Kali Semarang, wisata bahari sudah sulit dilakukan. Setidak-tidaknya saat ini, karena kondisi sungai yang sangat tidak sehat sebagai akibat dari pembuangan limbah yang tidak terkontrol. Di samping itu pembuatan jembatan-jembatan yang ketinggiannya kurang memadai juga merupakan penghalang bagi perahu yang akan melintas di bawahnya. Untuk kawasan Kali Baru dan Pelabuhan Tanjung Mas, wisata bahari dengan menggunakan perahu layar motor masih sangat memungkinkan. Bahkan sampai sekarang dermaga di sepanjang Kali Baru ini masih digunakan oleh perahu layar wisata yang siap melayani para wisatawan untuk berkeliling pelabuhan. Dermaga dan tempat tambatan perahu di Kali Baru ini masih cukup memadai, apalagi juga didukung oleh tempat parkir kendaraan yang cukup luas. Sementara itu pada

kawasan pantai Tanjung Mas dan sekitarnya, kondisi pantainya kurang memadai. Demikian juga sarana dermaganya juga dalam keadaan rusak sebagai akibat dari angin kencang yang terjadi pada 2 tahun yang lalu. Sebetulnya kawasan ini cukup ideal sebab di samping bisa menyusuri kawasan sungai Banjir Kanal Barat, juga bisa menikmati perairan pantai yang agak jauh dari Pelabuhan Tanjung Mas, dan bisa menikmati pemandangan yang indah dengan menyaksikan gunung Ungaran dan kawasan perbukitan Kota Semarang.

4.2. Potensi Non-fisik

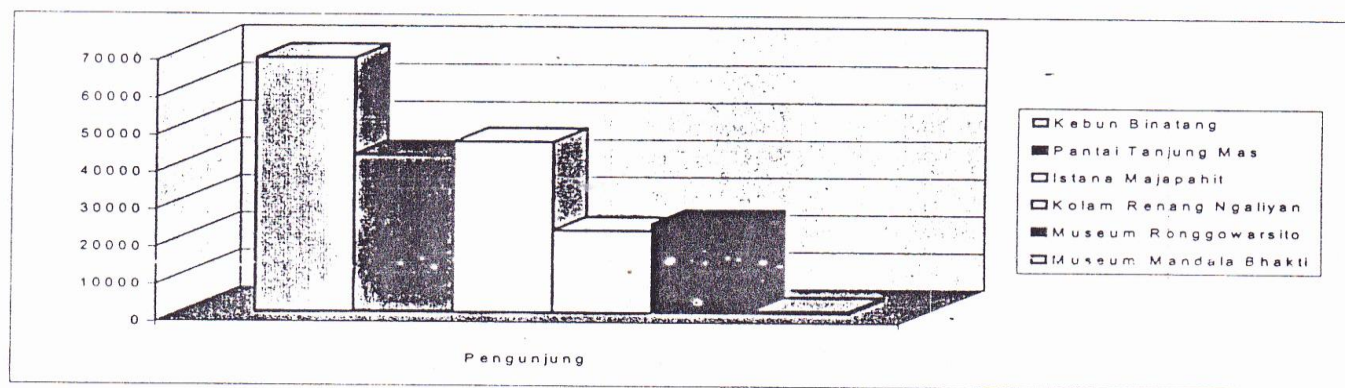
Potensi non-fisik Kota Semarang untuk pengembangan wisata bahari dengan menggunakan perahu layar motor ini terletak pada beberapa hal yaitu kebijaksanaan pemerintah daerah yang sangat progresif untuk mengembangkan dunia wisata sebagai wahana untuk menggali pendapatan daerah. Seperti diketahui bahwa sejalan dengan berkembangnya semangat otonomi daerah pemerintah Kota Semarang sangat giat untuk menggali dana masyarakat guna membiayai pembangunan daerah.

Potensi non-fisik Kota Semarang terletak pada kekayaan Kota Semarang ditinjau dari segi sosial-budaya yang mendukung wisata bahari. Seperti diketahui bahwa memiliki warisan seni dan budaya yang bisa dikembangkan seiring dengan kegiatan wisata bahari. Pertunjukan Gambang Semarang dan bentuk kesenian lainnya bisa dikombinasikan dengan kegiatan wisata bahari ini. Jika hal ini bisa diformulasikan maka kegiatan wisata bahari akan lebih menarik lagi. Di samping itu kegiatan wisata bahari ini juga bisa dikombinasikan dengan kurikulum sekolah sehingga berwisata layar merupakan bagian yang inheren dengan kegiatan sekolah. Memang para pelayar wisata mengakui bahwa musim liburan sekolah merupakan salah satu musim panen bagi mereka.

Pengembangan wisata bahari Kota Semarang juga seiring dengan potensi psikologis warga Semarang sebagai warga kota bahari yang masih mencintai laut. Hal

ini bisa dilihat dari animo masyarakat untuk mengunjungi obyek wisata pantai. Hal ini bisa dilihat dari grafik berikut ini:

Grafik 2. Jumlah Pengunjung Beberapa Obyek Wisata di Semarang tahun 2000



Sumber: BPS Jawa Tengah, Statistik Pariwisata Jawa Tengah 2000, 27

Grafik di atas menunjukkan dengan jelas bahwa jumlah wisatawan yang mengunjungi pantai Tanjung Mas masih menduduki peringkat yang cukup penting sebagai DTW. Selama tahun 2000 jumlah wisatawan yang berkunjung ke pantai Tanjung Mas berjumlah 42.117 orang, sedangkan Kebun Binatang Tinjomoyo dan Istana Majapahit masing-masing berjumlah 67.967 dan 45.796 wisatawan. Sementara itu jika dibandingkan dengan obyek wisata museum, obyek wisata Pantai Tanjung Mas masih meninggalkan jauh dalam hal jumlah pengunjung. Padahal seperti diketahui bahwa sampai saat ini keadaan pantai Tanjung Mas masih semrawut dan kotor dengan fasilitas yang sangat terbatas. Jalan menyusuri pantai misalnya, jika hujan masih sangat becek dan licin sehingga tidak bisa dilalui kendaraan bermotor. Selain itu, sampah yang berserakan di sana sini memenuhi pantai ini. Belum lagi bau bangkai binatang yang kadang-kadang bisa dijumpai di antara tumpukan sampah. Selain itu pemandangan yang tidak mengenakkan juga terasa jika orang melihat garis pantai yang penuh lumpur sehingga anak-anak tidak bisa bermain dengan sehat dan leluasa. Namun

demikian masih saja banyak dijumpai orang tua dengan anak-anaknya yang mandi di air laut di kawasan pantai Tanjung Mas ini. Hal ini tentu saja berkaitan dengan animo mereka yang sesungguhnya sangat besar terhadap wisata bahari. Persoalannya tinggal bagaimana yang berkompeten memanfaatkan peluang ini untuk bisa dikembangkan secara positif. Tentu saja pantai ini akan menarik banyak pengunjung jika fasilitas dan kenyamanannya bisa dijamin oleh pihak pengelola.

V. POTENSI PELAYAR WISATA DI SEMARANG

5.1. Sumber Daya Manusia

Pada saat ini jumlah pelayar wisata bahari di Semarang berjumlah sekitar 42 orang. Mereka tersebar di dua tempat yaitu di kawasan pantai Tanjung Mas dan muara Kali Baru. Beberapa tahun yang lalu jumlah mereka lebih besar jika dibandingkan dengan sekarang. Hal ini disebabkan oleh musibah angin besar yang

menimpa kawasan pantai Tanjung Mas yang merusakkan hampir semua bangunan dan dermaga di pantai wisata ini. Pada tahun 1997 misalnya jumlah pelayar wisata yang ada di pantai Tanjung Mas masih mencapai sekitar 10 orang. Mereka kebanyakan berasal dari daerah Wedung, Kabupaten Demak. Namun setelah bencana itu mereka tinggal sekitar dua orang saja.

Sementara itu sebagian besar pelayar wisata memusatkan kegiatannya di muara Kali Baru yang berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Mas. Mereka berjumlah sekitar 40 orang. Pada waktu terjadi angin ribut, kawasan ini tidak begitu merasakan karena fasilitasnya sudah baik, di mana dermaga dan tambatan perahu sudah dibuat secara permanen. Berbeda dengan para pelayar wisata di pantai Tanjung Mas, pelayar wisata di Kali Baru ini kebanyakan berasal dari Semarang terutama penduduk Bandarharjo yang terletak di sekitar pelabuhan. Bagi para pelayar wisata yang berasal dari Bandarharjo biasanya mereka setiap hari datang di tempat tambat perahu untuk menunggu para wisatawan.

Dilihat dari segi umur, mereka yang terjun sebagai pelayar wisata bahari ini masih berada dalam usia produktif yaitu antara 25 hingga 40 tahun. Mereka menekuni pekerjaan ini didasari atas beberapa alasan. Ada yang mengatakan bahwa mereka melakukan pekerjaan sebagai pelayar wisata bahari ini karena tidak ada pekerjaan lain yang bisa lebih menjanjikan masa depan mereka. Di samping itu karena kebanyakan mereka (lebih dari 80%) adalah lulusan Sekolah Dasar (SD) maka mereka juga tidak memiliki pendidikan ketrampilan khusus untuk bekerja di bidang lain dengan penghasilan yang memadai. Sementara itu dalam menekuni pekerjaan sebagai pelayar wisata bahari pun mereka tidak memiliki bekal pendidikan ketrampilan secara formal untuk bisa menjadi seorang pelayar yang diakui secara formal. Semua responden mengakui bahwa mereka tidak

memiliki pendidikan khusus untuk menjadi seorang pelayar wisata. Mereka tidak pernah memperoleh kursus mengenai teknik pelayaran wisata, teknik penyelamatan penumpang, teknik mesin perahu, dan sebagainya. Mereka mengakui bahwa mereka berani mengoperasikan perahu layar wisata hanya karena mereka sudah terbiasa melakukan hal itu yang mereka peroleh dari orang tua mereka atau saudara mereka atau mereka pernah bekerja pada juragan yang mengoperasikan perahu wisata. Jadi hanya bermodalkan semangat dan kebiasaan saja mereka mengoperasikan perahu wisata bahari tersebut.

5.2. Fasilitas

a. Perahu dan Perlengkapannya

Bentuk perahu yang mereka operasikan untuk wisata bahari baik di kawasan pantai Tanjung Mas maupun di muara Kali Baru ini adalah jenis *sopek* atau sering disebut juga *kapalan*. Jenis perahu seperti itu juga biasa digunakan oleh nelayan di kawasan dan sekitarnya, termasuk Demak, untuk menangkap ikan di daerah pantai dengan melengkapinya dengan motor tempel. Memang tidak banyak berbeda dalam desain baik perahu yang digunakan untuk mencari ikan maupun untuk wisata bahari. Ini terkesan hanya asal-asalan, belum didesain sesuai dengan kepentingan wisata yang memerlukan segi estetika. Mereka menggunakan perahu *sopek* dengan alasan bahwa perahu ini merupakan jenis perahu yang sangat lazim yang diproduksi sendiri oleh masyarakat pengrajin dari daerah Demak. Dengan demikian harganya juga terjangkau oleh mereka, yaitu sekitar 12 juta rupiah untuk harga perahu baru sudah dilengkapi dengan motor tempel. Jika perahu itu merupakan barang setengah pakai, maka harganya hanya mencapai 7 sampai 8 juta rupiah. Di samping itu para pelayar wisata juga mengatakan bahwa mereka memilih perahu jenis itu karena dirasakan praktis dan mudah

mengoperasikannya. Mungkin karena secara tradisional mereka sudah mengoperasikan perahu *sopek* ini secara turun temurun.

Keamanan merupakan barang berharga yang sangat diperhatikan oleh para pengguna jasa wisata bahari ini, sebab tidak semua wisatawan bisa berenang atau akrab dengan air laut. Dengan demikian keselamatan menjadi pertimbangan utama bagi wisatawan untuk memilih obyek wisata bahari. Ada beberapa hal penting yang perlu dipertimbangkan dalam keselamatan sebuah perahu layar ataupun kapal yaitu pelampung, radio komunikasi, kesehatan mesin penggerak perahu. Berdasarkan hasil penelitian lapangan diperoleh informasi bahwa sekitar 50% saja perahu wisata yang membawa perlengkapan, pelampung, sedangkan sisanya hanya tangan kosong saja. Dari 50% perahu yang membawa pelampung tersebut, biasanya tidak mencukupi kebutuhan riil dari penumpang. Masing-masing perahu biasanya hanya membawa 3 sampai 7 pelampung. Padahal jika ramai pengunjung satu perahu bisa melayani 25 penumpang dalam sekali angkut. Dengan demikian rata-rata 5 penumpang hanya disediakan 1 pelampung kecil. Bahkan ada perahu yang tidak membawa pelampung sama sekali. Dari segi keselamatan, hal ini jelas kurang memenuhi persyaratan.

Adapun mengenai sarana keselamatan lain yaitu radio komunikasi, mereka sama sekali tidak memilikinya. Dengan demikian seandainya terjadi sesuatu yang darurat di tengah-tengah perjalanan, mereka tidak bisa berkomunikasi dengan pihak pantai. Dengan demikian jika terjadi kecelakaan maka sulit diharapkan ada pertolongan yang cepat dari pihak keamanan pantai. Apalagi alur layar dari perahu wisata ini sama sekali tidak ditentukan secara pasti. Mereka bisa berlayar ke mana saja mereka suka sesuai dengan permintaan wisatawan. Jika motor macet biasanya mereka sudah tahu penyebabnya. Biasanya mesin diesel yang ditempelkan di perahu "masuk angin"

sehingga perlu dipompa terlebih dahulu. Juga yang sering terjadi adalah baling-baling motor penggerak menjadi patah setelah menghantam sampah yang terapung di kawasan layar. Untuk itu mereka sudah menyiapkan spare parts motor terutama baling-baling. Hal ini perlu perhatian dari berbagai pihak jika sektor wisata bahari ingin dikembangkan di Semarang.

b. Akomodasi

Ada beberapa hal yang perlu dikemukakan di sini sehubungan dengan ketersediaan dan keberadaan akomodasi yang berkaitan dengan pelayaran wisata bahari ini yaitu adanya dermaga, tempat parkir, guide, dan konsumsi. Mengenai keadaan dermaga untuk wisata bahari ini bisa dibagi menjadi dua, yaitu dermaga di kawasan pantai Tanjung Mas dan dermaga di muara Kali Baru. Keadaan dermaga perahu di pantai Tanjung Mas sangat memprihatinkan, sebab mereka harus berswadaya untuk membangun dermaga perahu mereka sendiri. Sebelum terjadi angin ribut sekitar tiga tahun yang lalu para pemilik perahu membangun dermaga mereka sendiri dengan bahan kayu atau bambu. Meskipun keadaannya sangat sederhana tetapi sudah mencukupi untuk menurunkan dan menaikkan penumpang. Namun demikian angin kencang telah memporakporandakan dermaga mereka hingga tidak berbekas. Pada saat ini mereka berusaha membangun kembali dermaga itu namun dalam kondisi yang lebih jelek jika dibandingkan dengan kondisi pada masa sebelumnya. Apalagi kondisi jalan menuju ke dermaga juga sangat jelek. Apalagi kalau musim penghujan, jalan menuju ke pantai sangat licin dan becek.

Sementara itu kondisi dermaga dan tambatan perahu di kawasan muara Kali Baru sangat baik. Dermaga dan tambatan yang mereka gunakan merupakan warisan dari dermaga yang digunakan kapal-kapal kayu yang berlabuh di Semarang yang sekarang ini tampaknya sangat menurun volumenya. Dermaga di Kali Baru ini

berada di sisi sebuah jalan lebar berbeton yang bisa dilalui oleh bus atau truk. Selain itu jalan lebar ini juga bisa digunakan untuk parkir mobil dan motor para wisatawan yang akan menggunakan jasa perahu wisata ini.

Guide untuk wisatawan merupakan suatu kebutuhan penting dalam dunia turisme. Dalam hal ini para pelayar wisata masih belum menyediakan fasilitas guide dalam wisata bahari. Jadi selama pelayaran, para penumpang membisu atau berbicara sendiri dengan teman duduknya, tanpa ada penjelasan apapun dari awak perahu mengenai obyek wisata yang perlu dijelaskan. Padahal cukup banyak yang bisa dijelaskan oleh seorang guide misalnya tentang pemandangan gunung Ungaran, kota atas, Kali Baru, Kali Semarang, sejarah pelabuhan Tanjung Mas, dan sebagainya. Lagi pula bentuk service khusus kepada penumpang yang berupa makanan kecil juga sama sekali tidak disediakan. Dengan demikian daya tariknyapun juga belum bisa dilihat dari segi ini.

5.3. Arti Ekonomis

Bagi para pelayar, kegiatan wisata bahari ini merupakan mata pencaharian yang sangat penting untuk mencukupi kebutuhan keluarga. Hanya sekitar 15% saja yang menjadikan wisata bahari ini sebagai kegiatan sampingan. Mereka melakukan kegiatan pelayaran wisata ini hanya ketika hari-hari ramai saja yaitu pada hari Minggu, hari-hari besar, dan liburan sekolah. Pada hari-hari biasa mereka menghabiskan waktunya untuk ikut menangkap ikan di laut atau ada yang bekerja sebagai buruh di tambak serta ada pula yang berjualan di sekitar dermaga. Para pelayar wisata yang berasal dari Demak hanya datang ke Tanjung Mas pada hari-hari ramai saja. Pada hari biasa mereka pulang ke Demak dengan menaiki perahu mereka dan menjadi nelayan. Sementara itu 85% dari pelayar wisata adalah mereka yang menjadikan profesi ini

sebagai mata pencahariannya. Baik pada hari-hari ramai maupun pada hari-hari biasa mereka tetap siap menunggu wisatawan yang ingin menggunakan jasanya.

Meskipun profesi pelayar wisata ini masih sangat relatif diabaikan, namun untuk terjun ke mata pencaharian ini juga butuh modal yang cukup besar bagi kalangan masyarakat bawah. Untuk mendapatkan perahu *sopek* yang baru yang sudah dilengkapi dengan motor tempel diperlukan dana sekitar 15 juta rupiah, sedangkan harga perahu bekas sekitar 8 juta rupiah. Pada hari-hari ramai kadang-kadang satu perahu bisa mendapatkan keuntungan 100 ribu rupiah hingga 150 ribu rupiah sehari. Sebaliknya pada hari-hari sepi kadang-kadang mereka sama sekali tidak memperoleh penumpang. Namun demikian bagi mereka yang menggunakan profesi ini sebagai mata pencaharian utama, penghasilan itu bisa mencukupi kebutuhan keluarga mereka. Kadang-kadang mereka juga dicarter oleh orang-orang yang memiliki hobby memancing di kawasan perairan yang agak jauh dari pantai. Mereka bisa disewa sehari semalam. Untuk kegiatan yang demikian ini, mereka bisa mengantongi ratusan ribu rupiah.

Dalam situasi yang normal, tarif berlayar bagi wisatawan biasanya dihitung per kepala. Hanya dalam situasi tertentu di mana konsumen menghendaki rombongan; dan pihak pelayar tidak memiliki kekuatan tawar menawar yang kuat, pada saat sepi wisatawan misalnya, tarif dihitung berdasarkan sistem borongan yaitu sekali perjalanan dihitung dengan harga tertentu sesuai dengan kesepakatan. Jika dihitung per kepala, tarifnya biasanya sekitar tiga ribu rupiah. Sekali angkut, perahu bisa memuat 25 hingga 30 orang. Sekali perjalanan biasanya hanya menghabiskan waktu sekitar 1 jam saja dengan konsumsi bahan bakar solar sekitar 5 liter. Dengan demikian sesungguhnya mereka tidak membutuhkan modal operasional yang besar kecuali untuk modal awal. Bagi

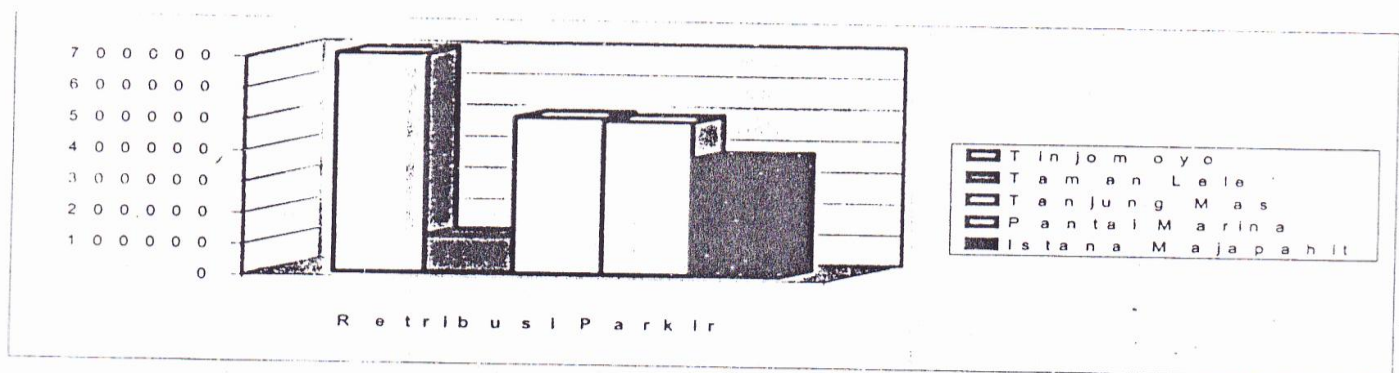
mereka yang bertindak hanya sebagai penyewa perahu, kebiasaan yang berlaku adalah dengan sistem pembagian hasil masing-masing 50%.

Satu hal yang menarik adalah bahwa kawasan muara Kali Baru yang menjadi pangkalan utama perahu wisata bahari ini sekarang sudah cukup aman. Hal ini berbeda dengan periode beberapa tahun yang lalu pada saat Orde Baru masih berkuasa, para preman ikut menjadi pengatur kegiatan semacam ini. Jadi setoran-setoran untuk para preman sudah tidak ada lagi. Di samping itu sistem calo sebagaimana berkembang dalam dunia transportasi di Indonesia juga tidak ada. Sementara itu untuk menghindari persaingan yang tidak sehat maka mereka menerapkan sistem giliran dalam melayani wisatawan. Dengan cara demikian ada semacam pemerataan pendapatan di kalangan mereka. Sistem ini juga bisa mencegah adanya dominasi perahu-perahu yang masih baik keadaannya yang lebih menarik wisatawan daripada perahu-

perahu yang lebih tua yang penampilannya sudah tidak meyakinkan. Hanya dengan sistem giliran semua jenis perahu mendapatkan kesempatan untuk melayani wisatawan. Kalaupun jumlah penumpang yang dilayani sedikit pada waktu giliran tertentu, maka ini dianggapnya sebagai suratan nasib, di mana mereka hanya mendapatkan rejeki yang kecil.

Arti ekonomis kegiatan wisata bahari di kawasan pantai Tanjung Mas dan muara Kali Baru tidak hanya sangat penting bagi sekitar 40 keluarga pelayar wisata namun juga cukup penting bagi pemerintah Kotamadia Semarang. Selama tahun 2000 pendapatan dari tiket tanda masuk ke kawasan Tanjung Mas sekitar 25 juta rupiah. Jumlah ini dua kali lipat dari tiket tanda masuk yang diperoleh oleh Museum Jawa Tengah yang hanya berjumlah sekitar 12 juta rupiah. Sementara itu pendapatan parkir wisata Tanjung Mas dapat dilihat pada grafik berikut.

Grafik 3. Pendapatan Parkir beberapa obyek Wisata di Semarang tahun 2000



Sumber: BPS, Statistik Pariwisata Jawa Tengah 2000 (Semarang, BPS, 2001), 27

Grafik di atas memberikan gambaran yang jelas bahwa pendapatan pemerintah daerah dari retribusi parkir di kawasan pantai Tanjung Mas cukup besar jika dibandingkan dengan obyek wisata lainnya. Hanya kebun binatang Tinjomoyo saja yang mendatangkan pemasukan parkir Kodia Semarang yang lebih besar daripada

obyek wisata pantai Tanjung Mas. Hal ini membuktikan bahwa obyek wisata kawasan pantai Tanjung Mas dan muara Kali Baru sebagai obyek wisata bahari memiliki potensi ekonomis yang sangat perlu dikembangkan oleh pemerintah Kodia Semarang. Potensi ini bisa juga dilihat dari prestasi yang dicapai oleh

pantai Marina yang hampir menyamai kawasan Tanjung Mas. Seperti diketahui bahwa Pantai Marina ini merupakan obyek wisata pantai yang dikelola oleh swasta dengan tingkat profesionalisme yang lebih baik daripada pantai Tanjung Mas. Namun demikian data di atas cukup memberikan bukti bahwa masyarakat Semarang dan sekitar memiliki animo yang cukup besar untuk melakukan rekreasi ke kawasan pantai. Hal ini merupakan potensi yang perlu direspon positif oleh pemerintah kota Semarang untuk mengembangkan wisata bahari.

4. Kelembagaan dan Peluang Usaha

Hingga saat ini belum ada lembaga atau instansi yang secara intensif membina keberadaan dan perkembangan kelompok pelayar wisata di kawasan pantai Tanjung Mas dan muara Kali Baru ini. Memang dari pihak pelabuhan sudah melakukan pendekatan terhadap mereka, terutama kelompok pelayar wisata yang beroperasi di muara Kali Baru, namun hanya sebatas dari segi penarikan retribusi dan dari segi daerah operasi pelayar wisata. Pelabuhan juga menyponsori berdirinya perkumpulan para pelayar wisata dengan nama perkumpulan "Sidoluhur". Namun demikian organisasi ini hanya berupa nama saja, sedangkan kegiatannya tidak ada. Bahkan kegiatan kopersipun tidak dilakukan di kalangan kelompok pelayar wisata ini. Kelompok pelayar wisata yang berpangkalan di kawasan pantai Tanjung Mas sama sekali tidak ada yang membina secara kelembagaan. Mereka beroperasi sendiri tanpa ada ikatan secara kelembagaan dengan pemerintah. Paling-paling mereka hanya berkoordinasi dengan pihak pengelola pantai Tanjung Mas yang sampai sekarang masih dipegang oleh swasta.

Meskipun belum ada lembaga yang secara serius mengembangkan kegiatan wisata bahari di Kota Semarang ini, namun bukan berarti bahwa sektor ini tidak layak untuk dikembangkan.

Sesungguhnya peluang pengembangan sektor ini sangat prospektif. Hal ini berkaitan dengan keberadaan Kota Semarang sebagai kota bahari di mana animo masyarakat untuk berwisata bahari cukup besar. Di samping itu sudah ada good will dari pemerintah kota Semarang untuk mengembangkan dunia pariwisata khususnya wisata bahari di kota ini. Jika potensi para pelayar wisata di kawasan Tanjung Mas tersebut bisa dikembangkan dengan baik maka tidak mustahil jika di masa yang akan datang Semarang dapat menjadi pusat wisata bahari di Jawa Tengah.

V. SIMPULAN

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa Kota Semarang memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai pusat wisata bahari dengan menggunakan perahu di Jawa Tengah. Potensi ini berkaitan dengan beberapa hal, antara lain *pertama*, secara fisik Kota Semarang merupakan kota pelabuhan terbesar di Jawa Tengah yang dilintasi oleh beberapa sungai kecil yang sebetulnya *navigable* untuk perahu-perahu wisata. *Kedua*, Kota Semarang memiliki beberapa obyek wisata pantai misalnya situs pelabuhan Semarang Lama, pelabuhan modern Tanjung Mas, pantai Marina, menikmati pemandangan pegunungan dari laut, pemancingan, dan lain-lain. *Ketiga*, bahwa animo masyarakat untuk berwisata bahari sangat besar sehingga pengembangan wisata bahari akan disambut dengan antusias oleh masyarakat Semarang dan sekitarnya. *Keempat*, bahwa pemerintah Kotamadia Semarang sebetulnya dalam taraf policy juga cukup antusias untuk mengembangkan sektor pariwisata.

Pelayar wisata bahari sebagai tulang punggung wisata bahari di Kota Semarang juga memiliki potensi untuk dikembangkan dan diberdayakan. Dari segi kualitas, sumber daya manusianya