



VOKASI

MERAWAT WARISAN NEGERI KEPULAUAN DI BAWAH ANGIN (2-HABIS)



MERAWAT WARISAN NEGERI KEPULAUAN DI BAWAH ANGIN

(2-HABIS)

Inovasi jenis kapal muncul begitu cepat. Serupa dengan batik, kapal tradisional memiliki potensi untuk dikembangkan sekaligus sebagai ikhtiar merawat warisan budaya sebagai bangsa pelaut.

(2) Bagian ke-2



Matahari sudah semakin terik ketika Kapal Putri Mayang Madu berhasil berlayar dengan gagah di Pelabuhan Paciran, Lamongan, Jawa Timur. Sebelumnya kapal ini sempat kandas dan urung melaut karena pasang air laut tak mampu mengangkat badan kapal.

Di atas geladak Kapal Putri Mayang Madu, para siswa SMKN 3 Buduran, Sidoarjo, Jawa Timur berdiri dengan pose yang tak kalah gagah dengan kapal yang mereka tumpangi. Ada raut bangga di wajah mereka meski lelah tak sepenuhnya bisa ditutupi.



“Bangga sekali karena selama ini hanya bisa mendesain kapal di kertas. Sekarang bisa merealisasikan desain menjadi kapal yang nyata. Pengalaman langsung ini membuat saya merasa lebih percaya diri dengan kompetensi yang saya miliki,” kata Nur Afifah.

Ifa begitu Nur Afifah biasa disapa hanyalah satu dari 31 siswa SMKN 3 Buduran yang terlibat dalam proyek pembangunan Kapal Putri Mayang Madu. Ifa juga menjadi satu dari enam perempuan yang turut serta dalam proyek monumental tersebut. “Saya bertugas merancang desain interior untuk kapalnya,” kata Ifa.

Keterlibatan Ifa dalam pembangunan Kapal Putri Mayang Madu setelah sekolah tempat Ifa belajar ditunjuk Direktorat SMK, Direktorat Jenderal Pendidikan Vokasi untuk membangun dan merevitalisasi kapal tradisional. Revitalisasi kapal tradisional dilakukan dalam rangka mendukung program Revitalisasi Jalur Rempah yang digagas Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kemendikbudristek.

Bukan Kapal Kayu Biasa

Kapal Putri Mayang Madu merupakan gabungan antara Kapal tradisional Ijon-Ijon khas Paciran dan Kapal Gelatik dari Madura. Kapal Ijon-Ijon sendiri

telah ditetapkan sebagai Warisan Budaya Tak Benda (WBTB) dan menjadi kapal kebanggaan warga Desa Kandang Semangkong, Paciran, Lamongan, Jawa Timur. Dalam catatan sejarah, Ijon-Ijon juga berperan penting dalam penyelamatan korban pada peristiwa tenggelamnya Kapal Van der Wijck di perairan Lamongan pada tahun 1921.

Meskipun merupakan kapal kayu tradisional, kapal buatan anak SMK ini dirancang modern. Ada panel surya yang terpasang di atas ruang kemudi untuk keperluan elektrifikasi kapal. Perangkat navigasi juga ada berupa *Passive Radar Reflector* untuk keamanan berlayar.



Ekosistem Merdeka Belajar

Keberhasilan membangun kapal-kapal tradisional berteknologi modern oleh SMKN 3 Buduran tidak lepas dari program SMK Pusat Keunggulan Skema Pemandangan Dukungan (SMK PK SPD). Program ini berhasil mengolaborasikan SMKN 3 Buduran dengan PT Tunas Maritim Global dan Rosyid College of Arts and Maritime Studies. Kolaborasi apik tersebut berdampak langsung pada penguasaan kompetensi para siswa.

Kepala SMKN 3 Buduran, Eko Budi Agus Supriatna mengatakan bahwa ekosistem Merdeka Belajar yang tercipta pada proyek revitalisasi ini membuat siswa bisa menggali ilmu dari berbagai sumber ilmu. “Siswa kami bahkan bisa menggali ilmu dari warga lokal yang memang merupakan para perajin atau pembuat kapal kayu,” kata Eko.



Siswa kami bahkan bisa menggali ilmu dari warga lokal yang memang merupakan para perajin atau pembuat kapal kayu.



Eko Budi Agus Supriatna, Kepala SMKN 3 Buduran

Kapal Putri Mayang Madu memang dibuat galangan kapal rakyat di Desa Kandang Semangkong. Selama proses pembuatan, Eko Budi melihat ada interaksi yang saling menguntungkan antara siswa dan masyarakat, baik secara teknologi maupun dalam interaksi keseharian siswa yang “mondok” di Paciran.

“Jadi tidak hanya kompetensi yang semakin mereka kuasai. *Soft skills* siswa juga terasah. Mereka belajar tentang *team work*, *problem solving*, dan berkomunikasi dengan warga,” kata Eko Budi.

Menurut Eko Budi, pembuatan kapal tersebut memang didukung penuh oleh warga setempat. Mereka senang anak-anak muda mau membuat dan melestarikan kapal tradisional yang menjadi kebanggaan warga desa selama ini.



Eko Budi (kiri) menerima cinderamata dari Plt. Direktur Kemitraan dan Penyelarasan Dunia Usaha dan Dunia Industri, Uuf Brajawidagda.

Masih Potensial

Kapal kayu telah menjadi bagian dari perjalanan sejarah Indonesia sebagai bangsa pelaut. Hingga saat ini pun kapal kayu masih banyak digunakan masyarakat. Selain digunakan oleh para nelayan, kapal-kapal kayu juga masih banyak digunakan sebagai alat transportasi antara pulau-pulau kecil.

Penggunaan kapal kayu dinilai memiliki sejumlah keunggulan. Salah satunya adalah waktu pakai yang lebih lama jika dibandingkan dengan kapal-kapal non kayu seperti *fiberglass* maupun kapal berbahan lain seperti baja atau aluminium.

Peneliti dari Rosyid College Art and Maritime Studies, Samodra, mengatakan bahwa kapal kayu bisa memiliki waktu pakai hingga 50 tahun. Sementara kapal jenis fiber atau bahan logam lain seperti besi atau baja hanya mampu bertahan sekitar 10 hingga 20-an tahun.

“Sepanjang pembuatannya benar, kapal kayu itu lebih awet. Kalau kapal baja itu 20 tahun saja sudah mulai keropos dan kapal *fiberglass* berpotensi mencemari lingkungan,” kata Samodra yang ikut terlibat langsung dalam pembuatan Kapal Putri Mayang Madu.

Menurut Samodra, sebagai negara maritim yang memiliki luas lautan lebih be-



Sepanjang pembuatannya benar, kapal kayu itu lebih awet. Kalau kapal baja itu 20 tahun saja sudah mulai keropos dan kapal fiberglass berpotensi mencemari lingkungan.



Samodra, Peneliti dari Rosyid College Art and Maritime Studies

sar dari daratan, penguasaan teknologi di bidang perkapalan termasuk pengembangan pusat produksi kapal memang sangat penting. Kapal kayu sudah menjadi bagian dari sejarah maritim di Indonesia dan menjadi tumpuan bagi para nelayan selama ini.

Masih tingginya potensi kapal kayu, setidaknya bisa dilihat dari data statis-

SPESIFIKASI KAPAL

Puri Mayan

Ukuran Utama Kapal :

Panjang Seluruhnya (LOA): 12,85 m

Panjang Antar Garis Tegak (LBP): 11,10 m

Lebar kapal: 4,00 m

Tinggi kapal: 1,65 m

Bobot kapal: 15 GT

Kecepatan: 7 knot sampai 9 knot

Total kapasitas tanki BBM: 500 liter

Kapasitas kapal: 15 orang

Daya muat: 7,5 ton kargo

Daya jelajah 1x isi BBM: 800 mile

ng Madu





**7 PROVINSI DENGAN
JUMLAH NELAYAN
TANGKAP TERBANYAK
TAHUN 2021**

Jawa Timur

259.621

Maluku

193.756

Sulawesi Selatan

153.654

Sumatra Utara

137.733

Jawa Tengah

134.971

Sulawesi Tenggara

122.091

Kepulauan Riau

102.520

tik Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP). Berdasarkan statistik KKP, jumlah nelayan di Indonesia cenderung meningkat setiap tahunnya. Pada tahun 2021, jumlah nelayan yang ada di seluruh Indonesia mencapai 5.178.519 juta. Angka tersebut meningkat dibandingkan tahun sebelumnya, yakni 5.088.320 juta.

Dari jumlah tersebut, 2.359.264 juta orang di antaranya merupakan nelayan tangkap. Mereka membutuhkan kapal dengan berbagai jenis dan ukuran untuk menangkap ikan, menangkap cumi, udang, dan sebagainya. Penggunaan kapal kayu pun masih cukup populer di kalangan mereka selain kapal-kapal lainnya.

Dalam perkembangannya, lanjut Samodra, kapal-kapal kayu tidak hanya dimanfaatkan oleh para nelayan. Penggunaan kapal kayu juga banyak digunakan untuk mendukung aktivitas pariwisata. Misalnya, penggunaan kapal Pinisi pada wisata di Labuan Bajo dan Raja Ampat.

“Sentra industri pembuatan kapal kayu di Kabupaten Batang malah dikembangkan menjadi kawasan edukasi wisata bahari galangan kapal kayu,” kata Samodra.

Masih menurut Samodra, berdasarkan penelitian yang ia lakukan, sentra-sentra industri galangan kapal rakyat masih sangat potensial untuk dikembangkan. Be-



berapa sentra pembuatan kapal kayu seperti di Pekalongan, Batang, dan Sarang (Rembang) hingga Madura malah masih aktif dan produktif hingga saat ini.

Di sepanjang pantai utara Jawa Timur, mulai dari Gresik hingga kawasan Brondong di Lamongan juga masih banyak dijumpai sentra-sentra pembuatan kapal rakyat ini. Pemandangan serupa juga di sepanjang pantai selatan Jawa Timur seperti Situbondo dan Banyuwangi.

“Ada salah satu maestro kapal kayu di Kandang Semangkon itu sangat produktif. Dia bisa memproduksi enam buah kapal dalam satu tahun,” kata Samodra.

Tidak hanya di Pulau Jawa, sentra-sentra kapal kayu tradisional juga masih ditemukan di Bagansiapiapi, Bulukumba, Bira, Mandar, hingga Flores. Di Lombok, sejumlah industri galangan kapal rak-

yat bahkan banyak memproduksi kapal-kapal kayu pesanan dari Australia.

Berbasis teknologi sederhana yang diperoleh secara turun temurun, para perajin kapal kayu tersebut membangun kapal-kapal kayu dengan berbagai ukuran dan kegunaan. Proses pembuatan kapal juga melibatkan SDM-SDM lokal yang menjadikan industri galangan kapal rakyat ini menjadi industri padat karya dan mampu menggerakkan ekonomi masyarakat sekitar.

“Di Kandang Semangkong proses pembuatan kapal kayu itu melibatkan beberapa tim sekaligus. Ada tim untuk membuat lambung kapal, tim untuk pengecatan kapal, tim untuk permesinannya. Jadi sangat padat karya dan secara sosioekonomi ini sangat berdampak pada masyarakat sekitar,” kata Samodra.

Tidak hanya menyerap banyak tenaga kerja, industri galangan kapal kayu juga pada dasarnya memerlukan tenaga kerja dengan *skills* yang tinggi dan spesifik. Keterampilan pembuatan kapal kayu cenderung tidak bisa digantikan dengan teknologi mesin layaknya industri pembuatan kapal non kayu.

“Kalau hari ini ada yang keluar, akan sulit cari gantinya karena pembuatan kapal kayu itu sebenarnya *high technology* dan



Perempuan memiliki kesempatan yang sama dalam memperoleh pendidikan dan pekerjaan yang sesuai dengan kompetensinya.

kompetensi yang diperlukan juga sangat spesifik,” kata Samodra.

Oleh karena itu, Samodra sangat menyambut baik kolaborasi siswa dan mahasiswa vokasi dalam membuat kapal kayu tradisional. Dari kegiatan tersebut diharapkan akan melahirkan SDM-SDM yang bisa membangun kapal-kapal kayu dan menguasai teknologi.

“Jadi nanti perahu kayu nelayan yang selama ini hanya dikerjakan oleh pengrajin, nantinya akan mendapat sentuhan *engineer* dari vokasi ini,” kata Samodra.
Semoga

VOKASI **KUAT, MENGUATKAN INDONESIA**

www.vokasi.kemdikbud.go.id



@KamiVokasi



Direktorat Jenderal
Pendidikan Vokasi



SUSUNAN REDAKSI

PENGARAH Direktur Jenderal Pendidikan Vokasi
Sekretaris Direktorat Jenderal Pendidikan Vokasi
Penanggung Jawab Cecep Somantri, Lismanto
Pimpinan Redaksi Nur Arifin **Redaktur Pelaksana**
Rina Yesicca Agustin **Editor/Penyunting** Febriani
Dyas Utami **Redaksi** Nanik Ismawati **Sekretariat**
Redaksi Habib Prastyo, Teguh Susanto **Desain**
Grafis Dhoni Nurcahyo