

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Potensi laut sebagai sumber mata pencaharian hidup masyarakat, membutuhkan kearifan tangan manusia. Laut yang luas mengandung keunikan, nuansa keindahan, serta kekayaan ekonomi yang jika tidak diolah dengan baik maka laut ini tidak berarti apa-apa. Kearifan lokal yang dimaksud di sini adalah seni dan teknologi yang mampu meningkatkan kesejahteraan hidup, baik masa kini maupun masa yang akan datang (Amar, 2013:152)

Salah satu hasil kearifan tangan manusia di bidang seni dan teknologi adalah pembuatan perahu. Pengertian perahu menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1991:667) adalah kendaraan air yang biasanya tidak bergeladak yang lancip pada kedua ujungnya dan lebar di tengahnya. Perahu muncul karena ada aktivitas kehidupan di perairan baik itu sungai, danau ataupun laut. Pada awalnya masyarakat hidup di bagian perairan memanfaatkan hasil alamnya yakni ikan dengan cara menangkap ikan menggunakan tangan. Karena kesulitan kemudian terciptalah alat yang terbuat dari kayu atau bambu dibuat sedemikian rupa untuk bisa dapatkan ikan dan untuk melakukan aktivitas lainnya. Menurut Widodo dalam Jufrinaldi (2015:18) bahwa bambu merupakan material yang mudah didapat dan harganya relatif murah. Pemakaian bambu sebagai moda transportasi laut memiliki kelebihan karena bambu memiliki kekuatan per unit berat jenis yang lebih baik, tetapi ada juga kelemahannya yakni keawetannya yang rendah dan dengan adanya ruas pada bambu mempunyai kelemahan yang sifatnya mirip

dengan sambungan. Lalu seiring perkembangan manusia maka manusia menciptakan suatu alat yang lebih memudahkannya dalam pemenuhan kebutuhannya yang lebih banyak dengan alat yang bisa membantu keterbatasan mereka tersebut.

Pada awalnya alat dibuat secara sederhana, karena memang pola pikir masyarakat awalnya sederhana. Namun terus mengalami perkembangan, karena pada dasarnya disetiap kesulitan yang dihadapinya, maka manusia akan terus berpikir dan menghasilkan suatu alat teknologi baru. Demikian juga dengan alat transportasi air. Pada awalnya masyarakat hanya tinggal di tepi air, tapi kemudian timbullah keinginan untuk pergi ke tengah sungai atau laut, tentu dalam hal ini membutuhkan alat. Perkembangan pembuatan alat tersebut yang bermula dari rakit yang terbuat dari bambu. Bambu yang disusun membentang kemudian diikat menjadi satu kesatuan tak terlepas, dan bisa digunakan untuk menyebrangi sungai dan mengangkut orang maupun barang.

Kemudian terus perkembangan pola pikir manusia untuk membuatnya dari bahan lain, yakni dengan menggunakan satu pohon besar. Seperti yang dikenal oleh masyarakat suku Dayak dan Melayu-banjar di Kalimantan. Utomo (2016: 92) menceritakan bahwa alat transportasi yang terbuat dari satu batang pohon besar itu dengan sebutan *Jukung Barito*. Pohon ditebang selanjutnya dikorek bagian isi batang pohon tersebut dan kemudian menipiskan bagian *lambung jukung* dengan menggunakan api.¹ Bagi masyarakat Bulukumba, Makasar menyebut transportasi

¹ Proses pembuatan *jukung* ini dilakukan di dalam hutan. Proses awalnya setelah batang ditebang adalah membentuknya menjadi berbentuk lancip dikedua bagian ujungnya. Setelah itu barulah dilakukan *mamaru* yakni membuka bakal *jukung* dengan menggunakan api. Adapun caranya yakni bagian dalam bakal *jukung* diisi air, kemudian di bagian bawahnya dipanaskan dengan api. Lihat

yang terbuat dari satu batang pohon besar ini dengan istilah *lesung*². Sampai saat ini perahu dengan jenis ini masih banyak digunakan di beberapa daerah. Seperti di Danau Maninjau Sumatera Barat yang menggunakan perahu jenis ini dengan sebutan *sampan*, *rakik*, *ponyon* dan *speedboat* yang fungsinya bagi masyarakat pemilik keramba dalam aktivitas kerambanya di danau tersebut untuk mencapai keramba membawa makanan maupun hasil panen.

Perkembangan transportasi laut terus mengalami perubahan. Meski masih banyak yang memakai jenis perahu ini, banyak juga muncul jenis-jenis perahu yang lainnya. Perahu yang dasarnya memakai satu batang pohon kemudian dikeruk dan bagian dalam diberi papan. Bentuk perahu ini ada pada jenis perahu bernama *perahu pakur* dan *perahu sandeq* yang dimiliki oleh masyarakat Mandar.³ Perahu ini merupakan jenis perahu bercadik dan menggunakan layar. Perahu dengan tidak hanya menggunakan satu batang pohon kemudian dikeruk bagian tengahnya, tetapi ada juga jenis perahu yang kemudian mengalami tambahan papan di bagian dinding perahu tersebut. Bagi sebagian daerah hal ini terjadi dikarenakan proses adaptasi lingkungan yang memang membutuhkan perubahan.

lebih lanjut pada Utomo, Bambang Budi, 2016. *Warisan Bahari Indonesia*. Jakarta : Yayasan Obor Indonesia.

² Lihat lebih lanjut pada Amar, Syahnur, 2013, dan Saenong, Muh. Arief. 2007. Penamaan jenis perahu ini berbeda-beda di setiap daerahnya.

³ Perahu *Pakur* dan perahu *Sandeq* adalah perahu di masyarakat Sulawesi yang gunanya adalah untuk menangkap ikan. Perahu ini berbeda ukurannya dengan *Pinisi* yang umumnya besar. Perahu *Pakur* umumnya berukuran 8 meter, sedangkan *sandeq* berukuran lebih dari 10 meter. Keberadaan perahu *Pakur* sudah tidak sebanyak dulu lalu. Tetapi perahu *Sandeq* masih banyak dan banyak digunakan untuk kegiatan lomba. Perahu ini sangat terkenal akan kecepatannya tinggi, cantik dan kuat mengarungi lautan luas. Baca lebih lanjut Alimuddin, M.Ridwan, 2009; Alimuddin, M.Ridwan, 2005.

Kondisi alam saat ini terus berubah seiring perkembangan pengetahuan dan pola pikir yang dimiliki oleh masyarakat pesisir maka mucullah kreativitas masyarakat membuat perahu dengan beragam bentuk, fungsi dan lokasi penggunaannya. Perahu yang awalnya dari sebatang pohon dengan tidak menggunakan *lunas*⁴ berkembang dengan bentuk perahu menggunakan *lunas*. Lunas adalah bagian dasar perahu yang terbuat dari jenis kayu tertentu dengan ukuran panjang dan ketebalan tertentu. Lunas juga berfungsi sebagai keseimbangan perahu dengan disesuaikan bentuk lambung dari perahu tersebut. Perahu dengan *lunas* memiliki teknik sendiri dalam proses pembuatannya. Umumnya perahu yang dibuat dengan lunas ukurannya jauh lebih besar dibandingkan dengan jenis perahu yang menggunakan satu batang pohon. Selain itu daya tampung berat dan jarak tempuhnya juga lebih jauh.

Perahu di berbagai daerah memiliki banyak nama, bentuk dan fungsi dan proses pembuatan yang berbeda-beda. Penamaan dari jenis-jenis perahu tradisional tersebut menurut Liebner (2005:80) terdapat tiga cara yakni ada istilah yang menandai jenis layarnya, ada yang menggambarkan bentuk lambungnya, dan ada nama yang berasal dari cara dan tujuan pemakaian perahu. Di Madura yang merupakan salah satu daerah pesisir di Pulau Jawa memiliki lebih dari 30 jenis perahu dengan berbagai ukuran dari kecil hingga besar yang sampai saat ini

⁴ Lunas bagi masyarakat tradisional merupakan potongan utama yang diterjemahkan sebagai jiwa perahu (Liebner, dalam Amar, 2013:163). Kepercayaan di masyarakat Bulukumba (Caro dalam Amar, 2013 :163), potongan lunas yang berbeda di hilir langsung dilarikan oleh seorang sawi yang dibuang ke laut sebagai tolak bala, sedangkan potongan lunas yang berbeda dihilir dibawa dan disimpan di rumah pemilik perahu. Potongan tersebut dianggap sebagai istri di rumah selama suami (perahu yang berlayar) menuntut rezeki atau mencari nafkah.

jumlah itu semakin berkurang dikarenakan semakin sulitnya kayu didapatkan.⁵ Namun dalam pembuatan perahu tradisional bahan dasar dari kayu masih tetap banyak dipertahankan meski keberadaan *fiber* sebagai bukti perkembangan dan perubahan yang terjadi pada bahan dasar kayu sudah mulai nampak di berbagai daerah. Penggunaan dayung atau kayuh, dan layar sebagai alat dorong perahu juga sudah mengalami perubahan. Perahu saat ini sudah banyak menggunakan mesin baik mesin tempel ataupun mesin yang tetap selalu berada dalam perahu.

Perkembangan transportasi air tidak berhenti sampai perahu, tetapi terus berkembang menjadi sebuah kapal dengan ukuran besar yang memuat ratusan atau ribuan orang dengan kekuatan beban yang sangat berat. Kapal dengan penggunaan alat mesin yang sudah semakin canggih terus mengikuti perkembangan teknologi, sehingga kemampuan dan daya jelajahnya semakin jauh. Itulah perkembangan alat transportasi air yang di masing-masing daerah memiliki tingkat perkembangan yang berbeda. Perkembangan itu terus berlangsung dalam perubahan yang terjadi di kehidupan masyarakat sesuai dengan keadaan alam dan kebutuhan masyarakat.

Perubahan sosial dalam kehidupan masyarakat pasti terjadi di berbagai belahan dunia dengan berbagai tingkat perubahan yang berbeda antara satu dengan yang lainnya. Selama masyarakat berinteraksi dalam kehidupan sosialnya, maka selama itu pula perubahan terus terjadi. Perubahan merambah ke seluruh

⁵ Jenis-jenis perahu itu tersebar di Pulau Madura. Nama perahu itu antara lain *Jukung Pajangan* yang berukuran 13-15 m dan merupakan *jukung* terbesar di Madura dan memakai cadik dikedua sisinya. *Jukung Pagur* atau *Pakor* adalah *jukung* yang diberi cadik pada sisi kirinya saja dan dipakai untuk memancing dan menjala di dekat pantai, dan hanya dapat dinaiki oleh dua orang saja. Terdapat juga perahu *lete' gole'an* yang berfungsi untuk mencari ikan, beriaga, angkutan barang dan penumpang. Perahu ini memiliki kapasitas angkut sampai 100 ton dengan ukuran panjang 20 m. Baca lebih lanjut Utomo, Bambang Budi, 2016.

sendi kehidupan masyarakat meskipun sifatnya kecil dan berlangsung secara lambat.

Secara sederhana definisi perubahan sosial menurut Wilbert Moore (Laurer, 2003:4) adalah perubahan penting dari struktur sosial, dan yang dimaksud struktur sosial adalah pola-pola perilaku dan interaksi sosial yakni berbagai ekspresi mengenai struktur seperti norma, nilai dan fenomena kultural. Definisi lain perubahan sosial diungkapkan Hawley (Sztompka, 2004:3-4) yakni setiap perubahan yang tak terulang dari sistem sosial sebagai satu kesatuan. Sztompka sendiri mengungkapkan bahwa sistem sosial itu tidak sederhana, tidak hanya berdimensi tunggal, tetapi muncul sebagai kombinasi dari hasil keadaan berbagai komponen. Adapun bentuk perubahan tersebut bisa diklasifikasikan ke dalam berbagai jenis perubahan, yakni perubahan komposisi, perubahan struktur, perubahan fungsi, perubahan batas, perubahan hubungan antar subsistem dan perubahan lingkungan.

Weber melihat perubahan terjadi karena adanya tindakan sosial. Weber dalam Pip Jones (2009:115) mengungkapkan bahwa kita bisa melihat perbedaan yang terjadi dalam struktur masyarakat dengan memahami alasan-alasan mengapa warga masyarakat bertindak, kejadian-kejadian historis secara berurutan yang mempengaruhi karakter mereka, dan memahami tindakan pada pelakunya yang hidup pada masa kini, akan tetapi tidak mungkin menggeneralisasi semua masyarakat atas semua struktur sosial.

Dalam masyarakat modern, orang mempertimbangkan segala tindakannya berdasarkan rasionalitas nilai dan rasionalitas instrumental. Perubahan sosial yang

sangat nyata terlihat pada saat masyarakat memasuki era kapitalis industri modern. Tindakan yang dilakukan berdasarkan alasan efisiensi dan penuh perhitungan.

Isu perubahan merambah sistem teknologi yang digunakan berbagai kelompok masyarakat. Salah satunya adalah teknologi alat tangkap nelayan.⁶ Segala peralatan yang digunakan oleh nelayan yang dikenal dengan istilah *capital dynamics* yakni armada, alat tangkap dan alat bantu tangkap yang mendorong hasil tangkapan agar maksimal (Ermayanti, dkk, tt:24) Perubahan terus terjadi dan berkelanjutan merasuk pada sektor maritim. Modernisasi teknologi alat tangkap ikan terjadi, seperti yang diungkapkan oleh Satria (2014:58) bahwa pengembangan teknologi alat tangkap ini memang merupakan keharusan, apalagi melihat potensi wilayah perairan pesisir luar Jawa. Namun, upaya pengembangan harus mempertimbangkan beberapa hal karena perubahan teknologi akan mempengaruhi perubahan sosial.

Dilihat dari perkembangan penggunaan mesin pada perahu di Indonesia telah terlihat sejak tahun 1920an. Penggunaan mesin pada kapal kecil berukuran 25 PK telah dilakukan pada tahun 1920. Hal ini diungkapkan Fulnival (dalam Masyhuri, 1996:235) bahwa selalu dilakukan upaya dalam peningkatan hasil tangkapan ikan. Upaya tersebut dilakukan oleh Dinas Perikanan Departemen Pertanian, Industri, dan Perdagangan pada sekitar tahun 1923 dengan

⁶ Berdasarkan Keputusan Menteri Kelautan dan Perikanan mengenai alat penangkapan ikan di wilayah pengelolaan perikanan negara Republik Indonesia yakni Nomor : KEP.06/MEN/2010 dintarakan oleh Pranoto (2012) bahwa 10 kelompok alat tangkap menurut jenisnya yakni jaring lingkaran, pukot tarik, pukot hela, penggaruk, jaring angkat, alat yang dijatuhkan, jaring insang, perangkap, alat penjepit dan melukai. Kapal atau perahu yang digunakan sebagai sarana untuk menangkap ikan merupakan bagian dari alat tangkap ikan

menggunakan mesin sebagai tenaga penggerak untuk perahu mayang. Jenis perahu yang digunakan untuk percobaan ini adalah perahu mayang yang disebut *kotter* dengan tiga jenis ukuran yakni yang berkemampuan angkut 40 ton, 25 ton, dan yang kurang dari 25 ton. Namun sayang, upaya ini tidak memuaskan disebabkan segala biaya operasional yang dikeluarkan dengan hasil yang didapat tidak memberikan keuntungan besar. Pada akhirnya dikarenakan kekurangan biaya maka usaha ini dihentikan di tahun 1924 (Masyhuri : 1996:235).

Suncoko (Satria, 2015:60) mengungkapkan bahwa perkembangan mesin dan alat tangkap nelayan merupakan bentuk globalisasi pada perkembangan teknologi alat tangkap. Dekade 1970-an merupakan modernisasi alat tangkap melanda dunia pertanian dan perikanan sebagai bentuk ekspansi pemanfaatan sumber daya alam terutama di negara yang berkembang termasuk Indonesia.

Perkembangan teknologi yang masuk pada tahun 1970-an, tentu memberikan pengaruh yang berbeda-beda di setiap tempat. Hal ini sesuai dengan kemampuan masyarakat setempat dalam menerima teknologi tersebut. Suncoko (Satria, 2015:60) mengungkapkan bahwa pada masyarakat Wakatobi mulai menerima motorisasi pada tahun 1970-an tersebut. Adapun perkembangan teknologi mesin yang masuk tersebut seperti dalam tabel berikut ini :

Tabel 1.1
Perkembangan teknologi mesin yang digunakan nelayan

Tahun	Perkembangan Teknologi	Keterangan
1970	Mesin Kubota (diesel)	7 PK, untuk mesin Sope (perahu khas Suku Bajo), (4 GT)
1972	Mesin Kubota (diesel)	8 PK, untuk mesin Sope (6 GT)
Dekade 1970-an akhir	Johnson (bensin)	8, 12, 15, 25, 40 PK. Pada dekade ini juga sudah ada katinting dari merk mesin Honda dan Kawasaki. Nelayan sudah mulai ramai menggunakan Johnson
Dekade 1990-an	Yanmar (Jepang) (diesel)	Untuk bodi susun/ batang (perahu kayu dengan ukuran lebih besar 3x lipat dari sampan), hampir seluruh nelayan menggunakan bodi.
Dekade 2000-an	Djiandong (Cina) (diesel)	Untuk bodi susun/batang

Sumber : Suncoko (Satria, 2015:61)

Pengertian perahu tradisional menurut Sukendar dalam Jastro (2010:61) yakni perahu yang cara-cara pembuatannya dikerjakan melalui pengalaman-pengalaman “*getok tular*” (dari mulut ke mulut) yang diwariskan oleh leluhurnya dan dibuat dengan bahan kayu yang dapat diperoleh secara mudah di berbagai tempat di Indonesia. Saat ini keberadaan perahu-perahu tradisional yang di berbagai daerah terbuat dari kayu memang sudah banyak mengalami perubahan. Perubahan-perubahan tersebut seperti yang sebut Maidin (2003:39) bahwa *tukang timbal*⁷ yang merupakan sebutan tukang pembuat perahu di Masyarakat Melayu

⁷ Tukang merupakan seorang yang memiliki profesi yang bebas. Meski disebutkan bahwa kepandaian betukang merupakan kepandaian yang hanya diwariskan yang masih memiliki hubungan garis keturunan. Kepandaian tersebut terbagi dalam beberapa tingkatan dalam pembuatan perahu yakni *tukang timbal*, *tukang perahu* dan *perantis*. Tukang timbal adalah tukang besar atau disebut juga kepala tukang. Tukang ini umumnya telah berusia tua dikarenakan telah

Trengganu dan Kelantan boleh melakukan kreativitas dalam perubahan yang terlihat pada bentuk badan perahu, letak kemudi, penggunaan layar dan hiasan yang banyak meniru perahu dari kapal India, Cina, Arab maupun Eropa. Tetapi satu yang tetap menjadi aturan adalah sesuai dengan ajaran Islam bahwa bagian perahu dan hiasan tidak boleh menyerupai manusia dan binatang.

Masih terkait perubahan Amar (2013:152) mengungkapkan pula bahwa keberadaan perahu tradisional yang sangat terkenal yakni Pinisi⁸ juga memerlukan penemuan baru dalam penunjang peningkatan produksi. Hal senada yang diungkapkan oleh Saenong, 2007:128 bahwa suatu waktu aspek kepariwisataan dalam pembuatan perahu akan mengharuskan menetapkan pilihan dari pembuatan perahu secara tradisional yang akan dicari orang sebagai obyek pariwisata dan juga pilihan untuk mempertahankan daya saing produk dengan mengadopsi teknologi baru. Dengan demikian perubahan tidak bisa dihindari dalam proses pembuatan perahu. Apalagi dengan semakin berkembangnya teknologi-teknologi yang mempermudah para tukang dan para pemakai perahu tradisional dalam memakai perahu sesuai keperluannya.

Proses pembuatan perahu baik di Trengganu maupun di Bulukumba melibatkan banyak tukang dikarenakan ukuran perahu yang dibuat berukuran besar. Industri perahu tersebut menjadi sebuah mata pencaharian masyarakat

lama berkecimpung dalam pembuatan perahu. Bertugas mengawasi pekerjaan anak buahnya dan juga penentu harga jual dan besaran upah pekerja. Tukang perahu adalah anak buah tukang timbal yang menerima upah yang tugasnya adalah membantu tukang timbal meletak lunas, memasan papan lepat dan papan timbal, memasang pelekun, kun dan dek serta membuat perahu. Sedangkan perantis bertugas mengangkat dan memegang kayu, menyampu sambah dan habuk, mengenas perkakas dan membuat pasak di peringkat permulaan. Baca Lebih Lanjut dalam Maidin, (2003: 39-56).

⁸ Pinisi dibuat oleh tukang pembuat perahu yang disebut *Punggawa* yang memiliki kepandaian tidak hanya teknis tetapi juga magis dibantu oleh para *sawi* dan *pabo*. Pembuatan perahu dimulai di lokasi yang disebut *bantilang*.

dikarenakan pemakaian jumlah tenaga kerja yang sangat besar dan mampu memberikan masyarakat mata pencaharian sehingga masyarakat tidak menganggur. Selain itu proses pewarisan di sana dilakukan dalam lingkungan kekerabatan atau keturunan dan ini masih terus berlangsung sampai saat ini.

Perubahan dalam industri pembuatan perahu tidak hanya terjadi di daerah kepulauan Kalimantan atau Sulawesi saja, tetapi di Kepulauan Sumatera salah satunya di daerah pesisir Pantai Barat Sumatera yakni di daerah Nagari Punggasan Utara di Kecamatan Linggosari Baganti Kabupaten Pesisir Selatan juga terjadi. Di daerah ini masih ada sekelompok pembuat perahu yang termasuk ke dalam kategori industri kecil yang masih bertahan membuat perahu tradisional yang terbuat dari kayu. Berbeda dengan yang di Sulawesi atau Kalimantan dalam membuat perahu melibatkan banyak tenaga, tetapi di sini dalam pembuatan perahu tidak banyak melibatkan tenaga. Hal ini dikarenakan ukuran perahu yang dibuat tidak sebesar perahu Pinisi.

Pada masa lalu pembuat perahu disini dalam proses membuat perahu dibantu oleh orang lain, jadi tidak bisa dikerjakan oleh satu orang. Namun saat ini satu buah perahu sudah bisa dikerjakan oleh satu orang. Hal inilah yang terjadi di Nagari Punggasan Utara dan mereka masih bertahan sampai saat ini dengan profesi sebagai pembuat perahu. Berdasarkan hasil survey diketahui bahwa telah terjadi beberapa perubahan terkait pembuatan perahu tersebut, yang tidak hanya dalam bentuk fisik perahu, tetapi juga dalam proses pengerjaannya serta sistem pengerjaannya. Bentuk fisik terjadi perubahan dikarenakan penyesuaian dengan keadaan alam serta fungsi dari perahu itu sendiri. Sementara perubahan sistem

pengerjaanya terjadi dikarenakan adanya interaksi yang terus berlangsung dalam lingkungan sosial pembuat perahu. Dalam lingkungan pembuatan perahu banyak melibatkan pihak-pihak di dalamnya. Interaksi sosial terjadi di dalam proses berjalannya sistem tersebut. Tidak hanya si pembuat perahu, pemesan, penyedia bahan maupun orang-orang yang akan memanfaatkan perahu terus melakukan interaksi sosial yang akan menyebabkan terjadinya perubahan sosial. Hal ini merupakan hal yang lumrah terjadi karena perubahan sosial adalah hal yang pasti terjadi selama masyarakat terus berinteraksi dan berkembang.

Berdasarkan hasil survei diketahui bahwa saat di Nagari Punggasan Utara terdapat sebanyak enam (6) orang pembuat perahu tradisional yang masih membuat perahu tradisional sampai saat ini. Padahal di tengah maraknya perkembangan perahu dari yang berbahan dasar kayu ke fiber di berbagai daerah, tapi di Nagari Punggasan Utara masih mempertahankan bahan dasar kayu sampai saat ini meski banyak dikatakan bahwa kayu sudah sangat sulit untuk didapatkan. Proses pengerjaan yang membutuhkan waktu sekitar satu bulan untuk menyelesaikan satu buah perahu dan terkadang kendala pembayaran perahu yang telah selesai dibuat dan berbagai kendala lainnya yang dihadapi mereka tetap bertahan sampai saat ini.

1.2. Rumusan Masalah

Pembuatan perahu adalah salah satu usaha ekonomi rakyat yang bisa meningkatkan pendapatan ekonomi. Tapi karena keunikan usaha ini dimana transfer ilmu kepandaian membuat perahu berbeda dengan kepandaian usaha lain.

Oleh karena itu jumlah pembuat perahu tradisional tidak banyak dimiliki oleh masyarakat khususnya di Nagari Punggasan Utara ini.

Di tengah banyaknya kesulitan yang dihadapi dalam proses pembuatan perahu tradisional, mereka tetap berusaha bertahan menggeluti profesinya sebagai pembuat perahu tradisional. Dengan kenyataan demikian, maka timbullah beberapa pertanyaan penelitian yakni :

1. Mengapa para pembuat perahu tradisional di Nagari Punggasan Utara masih bertahan di tengah berbagai kesulitan yang dihadapinya ?
2. Bagaimana upaya yang dilakukan agar bisa mempertahankan keberadaan mereka sebagai pembuat perahu tradisional di Nagari Punggasan Utara?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini memiliki tujuan umum yakni mendeskripsikan upaya yang dilakukan oleh para pembuat perahu tradisional agar tetap bisa mempertahankan keberadaan mereka sampai saat ini di Nagari Punggasan Utara.

1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat dan kegunaan baik secara teoritis (akademis) maupun praktis. Manfaat dari penelitian ini diantaranya :

1.4.1. Bagi Aspek Akademik.

Manfaat dalam aspek akademik adalah : 1). Menambah khasanah ilmu pengetahuan khususnya yang terkait dengan disiplin ilmu sosial terutama pada kajian eksistensi pembuat perahu tradisional. 2). Bahan masukan bagi peneliti lain

khususnya bagi pihak-pihak yang tertarik untuk meneliti masalah ini lebih lanjut dan lebih dalam lagi.

1.4.2. Bagi Aspek Praktis

Manfaat dalam aspek praktisnya adalah : 1). Sebagai dasar dalam pembinaan usaha kecil menengah di bidang pembuatan perahu tradisional. 2) Bahan informasi dan pedoman bagi pemerintah untuk mempertimbangkan dan memperhitungkan berbagai hal yang berhubungan dengan upaya pembuat perahu tradisional dalam mempertahankan usahanya yang merupakan bagian dalam pembinaan usaha kecil menengah sehingga menghasilkan perumusan kebijakan dalam rangka meningkatkan usaha ekonomi rakyat khususnya pembuatan perahu tradisional.

