

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pelabuhan adalah infrastruktur dan prasarana transportasi laut yang digunakan untuk menunjang proses mobilitas orang dan barang melalui laut. Pelabuhan menjadi sangat penting jika berada di wilayah kepulauan, karena hampir setiap mobilitas orang dan barang berlangsung di pelabuhan, termasuk di Kepulauan Mentawai. Pelabuhan menjadi titik awal atau akhir dari perjalanan kapal, aktivitas bongkar dan muat barang, serta memfasilitasi mobilitas orang dan barang antar wilayah melalui laut. Pelabuhan berperan vital dalam sistem transportasi laut yang mendukung kegiatan ekonomi dan politik.

Dalam konteks wilayah kepulauan, pelabuhan memiliki peran yang lebih strategis dibandingkan wilayah daratan, karena keterbatasan akses transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai tulang punggung utama konektivitas wilayah. Oleh karena itu peran angkutan laut di wilayah kepulauan sangatlah penting, pengangkutan barang melalui jalur laut dinilai lebih efisien dibandingkan menggunakan jalur darat dan udara karena daya angkut yang lebih besar. Untuk mendukung sarana angkutan laut tersebut dibutuhkan prasarana berupa pelabuhan, tempat berlabuh kapal untuk melakukan berbagai kegiatan seperti menaik turunkan penumpang, bongkar muat barang, pengisian bahan bakar, pengisian air tawar, melakukan perbekalan dan mengadakan perbekalan dan sebagainya.¹

¹ Bambang Triatmodjo, *Perancangan Pelabuhan*. (Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta, 2009), hlm. 3.

Letak sebuah daerah menentukan maju atau tidaknya daerah tersebut. Perkembangan dan kemajuan suatu wilayah ditentukan oleh daerah lainnya. Keberadaan transportasi menjadi penghubung dengan daerah lain menjadi penentu. Keberadaan pelabuhan dan transportasi laut menjadi faktor kunci dalam mendorong kemajuan wilayah tersebut. Pelabuhan menjadi pusat perekonomian karena aktivitas ekonomi atau perdagangan berlangsung menggunakan laut.

Pelabuhan Tuapeijat adalah sebuah pelabuhan yang berada di Desa Tuapeijat, Kecamatan Sipora Utara, Kabupaten Kepulauan Mentawai, Provinsi Sumatera Barat. Secara geografis Desa Tuapeijat berada di bagian Utara Pulau Sipora, di tengah gugusan Kepulauan Mentawai. Kabupaten Kepulauan Mentawai sebagai wilayah kepulauan, terpisah dari daratan Sumatra menjadikannya memiliki ketergantungan terhadap transportasi laut. Secara administratif Desa Tuapeijat berada di Kecamatan Sipora Utara, Kabupaten Kepulauan Mentawai.² Berdasarkan Undang-Undang No.49 tahun 1999, Desa Tuapeijat ditetapkan sebagai ibukota Kabupaten Kepulauan Mentawai setelah dimekarkan dari Kabupaten Padang Pariaman. Sejak dimetetapkan sebagai ibukota Kabupaten Kepulauan Mentawai, Tuapeijat mengalami perkembangan yang sangat pesat, baik dari segi jumlah penduduk maupun aktivitas ekonomi.³

Penetapan ini menjadi titik balik penting yang mendorong peningkatan fungsi pelabuhan, dari yang bermula bersifat sektoral menjadi menjadi pelabuhan umum yang melayani berbagai kebutuhan masyarakat. Perubahan status Tuapeijat

² Silvia Devi, "Adaptasi Masyarakat di Desa Tuapeijat Kabupaten Kepulauan Mentawai Propinsi Sumatera Barat", *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, Volume 3 no. 2, November 2017. hlm 873.

³Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 49 tahun 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Kepulauan Mentawai.

sebagai pusat Pemerintahan tidak hanya meningkatkan intensitas aktivitas pelabuhan, tetapi juga mengubah peran pelabuhan menjadi simpul utama mobilitas dan distribusi di wilayah Kepulauan Mentawai.

Kabupaten Kepulauan Mentawai memiliki lima pelabuhan utama. Posisinya tersebar di setiap pulau utama di wilayah Kabupaten Kepulauan Mentawai. Pelabuhan-pelabuhan itu adalah Pelabuhan Sikakap yang terletak di Kecamatan Sikakap posisinya berada di Pulau Pagai Utara. Di Pulau Siberut terdapat Pelabuhan Pokai dan Pelabuhan Maileppet. Di Pulau Sipora terdapat Pelabuhan Sioban, posisinya berada di bagian utara Pulau Sipora, tepatnya di Desa Sioban Kecamatan Sipora Selatan. Selain Pelabuhan Sioban di Pulau Sipora juga terdapat Pelabuhan Tuapeijat. Pelabuhan ini terletak di Kecamatan Sipora Utara.⁴

Pelabuhan Sikakap merupakan pelabuhan laut yang berada di Kecamatan Sikakap. Pelabuhan Sikakap didirikan pada tahun 1992. Pelabuhan Sikakap menghubungkan Pagai Utara dan Pagai Selatan. Pelabuhan Sikakap merupakan pelabuhan yang melayani kebutuhan transportasi dan sarana perikanan masyarakat Pagai Utara dan Pagai Selatan.⁵

Pelabuhan Pokai berada di Dusun Pokai, Siberut Utara. Pelabuhan ini telah beroperasi sejak tahun 1996, pembangunannya dimulai pada tahun 1993 dan

⁴ BPS Kabupaten Kepulauan Mentawai, *Statistik Transportasi Laut Kabupaten Kepulauan Mentawai 2016-2020*. (Tuapeijat: BPS Kabupaten Kepulauan Mentawai, 2021), hlm. 15.

⁵ BPS Kabupaten Kepulauan Mentawai, *Statistik Transportasi Laut Kabupaten Kepulauan Mentawai 2016-2020*. (Tuapeijat: BPS Kabupaten Kepulauan Mentawai, 2021), hlm. 15.

selesai pada tahun 1995.⁶ Pelabuhan ini menjadi pusat kegiatan perekonomian masyarakat Siberut Utara dengan desa-desa lainnya terutama menghubungkannya dengan daerah pedalaman Pulau Siberut Utara. Pelabuhan Pokai memiliki panjang dermaga 52m dengan lebar 7,8m.⁷

Pelabuhan Sioban terletak di Kecamatan Sipora Selatan. Pelabuhan Sioban menjadi tempat persinggahan kapal dari Padang menuju Mentawai sebelum Pelabuhan Tuapeijat didirikan. Sebelum adanya Pelabuhan Tuapeijat, Pelabuhan Sioban di Sipora Selatan memiliki peran sebagai pelabuhan utama di Kepulauan Mentawai. Pelabuhan Sioban ramai dikunjungi kapal-kapal dari Padang sebelum menuju tempat-tempat lain di Kepulauan Mentawai. Pusat pemerintahan Kecamatan Sipora Selatan berada di Desa Sioban tempat pelabuhan ini berdiri. Aktivitas perekonomian juga dominan terjadi di pelabuhan ini. Pelabuhan Sioban dijadikan sebagai pusat perdagangan pada waktu itu. Hingga pada tahun 1999 mulai terjadi penurunan kunjungan kapal karena Tuapeijat dijadikan sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Setelah dimekarkan.⁸

Sebelum ramainya Pelabuhan Tuapeijat kapal-kapal yang datang dari Padang singgah terlebih dahulu di Pelabuhan Sioban sebelum menuju pelabuhan-pelabuhan lain di Mentawai. Kapal-kapal penumpang dan barang singgah terlebih dahulu di Sioban. Namun kondisi ini berubah setelah adanya Pelabuhan Tuapeijat.

⁶ Arnold Bentara Naibaho, Kajian Sosial Ekonomi Masyarakat Sekitar Pelabuhan Pokai Di Desa Muara Sikabalu Kecamatan Siberut Utara Kabupaten Kepulauan Mentawai Tahun 1996-2020. *Skripsi* Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, 2021, hlm. 58.

⁷ *Ibid*, hlm, 181.

⁸ Laporan Pendahuluan Penyusunan Daerah Lingkungan Kerja(DLKr) dan Derah Lingkungan Kepentingan(DLKp) Pelabuhan Tuapeijat”, *Arsip* Dinas Perhubungan Sumatera Barat, 2021

Penyebab sepiya Pelabuhan Sioban karena penduduk Desa Sioban yang sedikit jumlahnya. Penyebab lainnya menurunnya aktivitas Pelabuhan Sioban karena Desa Tuapeijat ditetapkan sebagai ibukota Kabupaten Kepulauan Mentawai setelah memekarkan diri dari Kabupaten Padang Pariaman. Kondisi Pelabuhan Sioban menjadi sepi, tanpa adanya aktivitas. Pada dewasa ini Pelabuhan Sioban hanya disinggahi kapal dua kali dalam sebulan. Tidak adanya kapal yang singgah di Pelabuhan Sioban berimbas pada perekonomian masyarakat di sekitar Pelabuhan Sioban.

Pelabuhan Tuapeijat memiliki keunggulan berada di lokasi strategis dan terbuka untuk aktivitas perdagangan karena lokasinya yang berada di bagian Utara Pulau Sipora dan berhadapan langsung dengan Samudera Hindia. Selain itu keberadaan Pelabuhan Tuapeijat didukung oleh daerah-daerah di sekitar Desa Tuapeijat yang potensial terutama dari hasil laut, perkebunan, pertanian dan hasil hutan. Dengan adanya potensi tersebut pembangunan Pelabuhan Tuapeijat menjadi penting sebagai penggerak perekonomian.

Pelabuhan Tuapeijat telah dibangun sejak tahun 1971. Pembangunan pelabuhan ini seiring dengan masuknya perusahaan pengolahan kayu bernama PT Bhara Union yang beroperasi di Pulau Sipora, lokasi Pelabuhan Tuapeijat berada. Sejak saat itu Desa Tuapeijat yang awalnya hanya sebuah desa kecil yang dijadikan tempat persinggahan masyarakat Sikakap menuju Siberut dan sebaliknya. Desa ini juga menjadi tempat persinggahan masyarakat Sioban yang berladang di Pulau Panjang yang posisi pulau ini tepat berada di depan Pulau Sipora.

Penamaan Tuapeijat berasal dari kata dasar Bahasa Mentawai “*tuapei*” yang berarti “*singgah*”, kata “*jat*” diartikan sebagai tempat, sehingga tuapeijat diterjemahkan sebagai “*tempat persinggahan*”.⁹ Pulau Sipora tepatnya Desa Tuapeijat, dari dahulunya merupakan tempat persinggahan bagi masyarakat yang menyeberangi pulau. Masyarakat Siberut yang ingin menuju Pulau Pagai singgah terlebih dahulu di Desa Tuapeijat, sebaliknya masyarakat Pagai yang ingin menuju Pulau Siberut juga singgah terlebih dahulu di Desa Tuapeijat. Begitupun halnya dengan masyarakat dari Padang yang ingin menuju Siberut singgah dahulu di Desa Tuapeijat untuk beristirahat sebentar.¹⁰

Desa Tuapeijat dihuni oleh penduduk asli suku Mentawai yang bermigrasi dari Siberut dan Sikakap yang kemudian mengidentifikasi diri mereka sebagai penduduk pribumi. Selain itu juga didiami oleh-oleh pendatang, *Orang Tepi*¹¹ yang melakukan kegiatan dagang di pulau ini dan orang-orang dari Pulau Jawa yang masuk ke Mentawai melalui program transmigrasi.¹²

Kegiatan aktivitas perdagangan di Kepulauan Mentawai telah berlangsung dengan intensif sejak awal abad ke-19. Para saudagar Minangkabau mengembangkan jaringan perdagangan di wilayah Kepulauan Mentawai, Pulau – pulau Batu dan Pulau Tello karena jarak asal yang dekat dengan wilayah tersebut. Para saudagar Cina dikatakan sebagai kelompok penggerak jaringan perdagangan dan pelayaran di wilayah pulau-pulau lepas Pantai Barat Sumatera. Pada mulanya

⁹ “Tuapeijat Bukan Tuapeijat”, Puailiggoubat, No 1 tahun 2001 Edisi Desember 2001.

¹⁰ Silvia Devi. *Op. Cit.* hlm, 875.

¹¹ *Orang Tepi* merupakan sebutan oleh orang Mentawai terhadap orang Minangkabau yang tinggal di Pesisir Barat Pulau Sumatera. (lihat Silvia Devi, “Adaptasi Masyarakat di Desa Tuapeijat Kabupaten Kepulauan Mentawai Propinsi Sumatera Barat”, *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, Volume 3 no. 2, November 2017. hlm 873.

¹² *Ibid.*

kelompok ini melakukan kontak dagang dengan penduduk setempat, membuka toko serta mengembangkan jaringan perdagangan dan pelayaran dengan kota-kota di Pantai Barat.¹³

Pada awal abad ke-20 perusahaan pelayaran rakyat telah banyak berlalu lalang di perairan Mentawai dengan beberapa buah kapal angkutan. Pembangunan dan pengadaan serta pengoperasian kapal-kapal di Kepulauan Mentawai pada mulanya menggunakan dana anggaran APBD Kabupaten Kepulauan Mentawai.¹⁴

Pada masa Orde Baru pembangunan Pelabuhan Tuapeijat terus ditingkatkan untuk memperlancar arus keluar masuknya barang dan menunjang program transmigrasi di Kepulauan Mentawai. Pelabuhan Tuapeijat pada awal pemekaran pada tahun 1999 dari Kabupaten Padang Pariaman memiliki peranan yang penting. Gudang Pelabuhan Tuapeijat dijadikan sebagai kantor sementara pemerintahan. Gudang pelabuhan ini sebelumnya merupakan tempat penyimpanan logistik kebutuhan transmigrasi lokal.¹⁵ Sebagai pelabuhan utama di Kepulauan Mentawai, Pelabuhan Tuapeijat memiliki banyak jaringan pelayaran. Baik pelayaran Padang-Kepulauan Mentawai maupun pelayaran antar pulau di Kepulauan Mentawai.

Selanjutnya, pembangunan Pelabuhan Tuapeijat terus ditingkatkan untuk menunjang arus logistik dan mobilitas penduduk di Kepulauan Mentawai.

¹³ Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatra*, (Yogyakarta: Ombak, 2019), hlm. 104-105.

¹⁴ Mhd. Nur, "Sumatra's Outer Island: Kepulauan Mentawai dan Bencana Alam", dalam Sri Sugiharta, ed. *Sumatera Silang Budaya: Kontestasi Nilai-Nilai Historis, Arkeologis dan Antropologis serta Upaya Pelestarian Cagar Budaya*. (Batusangkar: BPCB Sumbar, 2019)

¹⁵ Sumario Tatubeket, "Kabupaten Kepulauan Mentawai Dari Awal Pemekaran Hingga Era Pemerintahan Bupati Edison Saleleubaja tahun 1999-2011". *Skripsi* Departemen Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Andalas, 2022, hlm. 71.

Pembangunan ini meliputi Pembangunan dermaga baru serta berbagai fasilitas penunjang lainnya. Pelabuhan Tuapeijat berperan lebih dari sekadar tempat sandar kapal, bongkar muat barang dan terminal penumpang, ia adalah gerbang utama menuju Kepulauan Mentawai. Sebagai pusat kegiatan ekonomi, pelabuhan ini memiliki nilai strategis yang lebih tinggi dibandingkan area perkotaan lainnya. Hal ini disebabkan oleh fungsi yang sangat vital, terutama dalam memfasilitasi berbagai aktivitas perdagangan.¹⁶

Mengingat peran vitalnya sebagai gerbang utama masuknya orang dan barang ke Kabupaten Kepulauan Mentawai, penelitian mengenai Pelabuhan di wilayah kepulauan terpencil seperti Kepulauan Mentawai, khususnya Pelabuhan Tuapeijat, masih relatif terbatas. Selain itu belum banyak penelitian yang secara khusus mengkaji perkembangan pelabuhan dalam perspektif historis sekaligus menghubungkan dengan perubahan sosial dan ekonomi masyarakat lokal. Secara umum penelitian tentang sejarah Pelabuhan Tuapeijat bertujuan untuk memahami bagaimana pelabuhan bertransformasi menjadi pelabuhan utama, struktur pengelolaanya, serta kontribusinya terhadap perkembangan dan pembangunan ekonomi, sosial dan politik di *Bumi Sikerei*. Penelitian ini diberi judul **“Pelabuhan Tuapeijat di Kabupaten Kepulauan Mentawai 1999-2023”**.

¹⁶ *Ibid.*

1.2 Rumusan Masalah

Masalah pokok penelitian ini dirumuskan dalam empat pertanyaan berikut ini

1. Bagaimana Desa Tuapeijat berkembang menjadi pelabuhan utama di Kepulauan Mentawai ?
2. Bagaimana lalu lintas orang dan barang di Pelabuhan Tuapeijat ?
3. Bagaimana struktur dan pengelolaan Pelabuhan Tuapeijat?
4. Bagaimana kontribusi Pelabuhan Tuapeijat terhadap pembangunan Kepulauan Mentawai?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Penelitian ini menggunakan batasan, tujuannya agar penelitian yang dilakukan lebih terarah dan fokus pada objek yang akan diteliti. Penelitian ini menggunakan dua batasan yaitu batasan spasial dan batasan temporal. Batasan spasial penelitian ini adalah Desa Tuapeijat Kecamatan Sipora Utara Kabupaten Kepulauan Mentawai, mengingat keberadaan Pelabuhan Tuapeijat berada di Desa Tuapeijat. Batasan temporal penelitian ini adalah tahun 1999-2023. Pemilihan tahun 1999 merupakan titik awal berdampak Pelabuhan Tuapeijat yang ditandai oleh diadakannya gudang Pelabuhan Tuapeijat sebagai kantor pemerintahan sementara sejak dimekarkan dari Kabupaten Padang Pariaman.¹⁷ Batasan akhir penelitian ini adalah tahun 2023, tahun ini dipilih karena pada tahun ini merupakan puncak dari pengembangan pelabuhan secara besar berupa

¹⁷ Sumario Tatubeket, *Op. Cit*, hlm. 71.

penambahan panjang dermaga dan pembangunan fasilitas penunjang lainnya di pelabuhan.¹⁸

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk :

1. Menjelaskan perkembangan Desa Tuapeijat hingga menjadi pelabuhan utama di Kepulauan Mentawai tahun 1999-2023.
2. Menjelaskan dinamika lalu lintas orang dan distribusi barang yang berlangsung di Pelabuhan Tuapeijat.
3. Menggambarkan struktur dan pengelolaan Pelabuhan Tuapeijat.
4. Menjelaskan secara komprehensif mengenai peran serta kontribusi Pelabuhan Tuapeijat bagi pembangunan Kepulauan Mentawai.

Secara teoritis penelitian ini memberikan pengetahuan dan wawasan mengenai pentingnya Pelabuhan Tuapeijat bagi masyarakat terhadap keberlangsungan kegiatan perekonomian. Secara praktis penelitian ini bermanfaat sebagai acuan dalam penelitian bidang terkait dimasa mendatang.

1.5 Tinjauan Pustaka

Karya-karya sejarah pelabuhan di Indonesia telah banyak ditulis oleh beberapa peneliti sebelumnya, baik sejarawan akademik maupun sejarawan non

¹⁸ “Makin Cantik Pelabuhan Tuapeijat berbenah” Padek Jawa Pos. 2023 diakses melalui <https://padek.jawapos.com/mentawai/2363757299/makin-cantik-pelabuhan-Tuapeijat-berbenah>. Diakses pada tanggal 3 Maret 2024 pukul 10.00 Wib.

akademik. Karya tersebut belum ada yang meneliti tentang sejarah pelabuhan di wilayah kepulauan Mentawai.

Buku pertama, berjudul *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera Pada Abad ke-19 Sampai Pertengahan Abad-20* karya Mhd Nur.¹⁹ Dalam buku ini dijelaskan tentang dinamika Pelabuhan Sibolga yang berada di Teluk Tapian Nauli pada abad ke-19 sampai pertengahan abad ke-20. Didalam buku ini dijelaskan tentang tinjauan Pantai Barat Sumatera, pertumbuhan dan permasalahan Sibolga dan penduduk Sibolga. Juga dibahas tentang kedatangan orang asing dipesisir pantai Barat Sumatera, serta dibahas tentang pedagang pantai dan struktur pemerintahan di Bandar Sibolga, Teluk Tapian Nauli dan kemerosotan yang dialami Pantai Barat Sumatera terutama di Bandar Sibolga. Pada masa pemerintah Hindia Belanda perdagangan di Bandar Sibolga khususnya dan Pantai Barat umumnya didominasi oleh orang Belanda. Kegiatan perdagangan, lalu lintas perdagangan dan keluar masuknya barang komoditi menjadikan Sibolga sebagai bandar pengumpul barang dagangan dan komoditi lainnya.²⁰ Pelabuhan Tuapeijat, Kepulauan Mentawai yang telah dijadikan wilayah *Afdeling Padangsche Benedenlanden* oleh Belanda dan dijadikan sebagai daerah pusat perdagangan di wilayah tersebut. Karya ini dapat dijadikan sebagai pembanding keadaan di Pelabuhan Tuapeijat, Kepulauan Mentawai.

Buku kedua, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatra* karya Gusti Asnan.²¹ Secara umum buku ini menjelaskan aktivitas pelayaran dan perdagangan di Pantai

¹⁹ Mhd Nur, *Bandar Sibolga di Pantai Barat Sumatera Pada Abad ke-19 Sampai Pertengahan Abad ke-20*, (Padang: Balai Pelestarian Nilai Budaya Padang, 2015)

²⁰ *Ibid*, hlm. 302.

²¹ Gusti Asnan, *Dunia Maritim Pantai Barat Sumatra*, (Yogyakarta: Ombak, 2019)

Barat Sumatera dan menjelaskan aktivitas dagang yang telah dilakukan di lepas pulau-pulau lepas pantai bagian Barat Pulau Sumatera. Secara khusus buku ini membahas mengenai aspek perdagangan dan pelayaran yang merupakan unsur penggerak utama dalam kegiatan ekonomi politik suatu wilayah. Dalam buku ini juga disinggung bagaimana perdagangan dan pelayaran di pulau-pulau lepas Pantai Barat Sumatera yaitu gugusan Kepulauan Mentawai.²²

Buku ketiga, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*. Karya Didik Pradjoko dan Bambang Budi Utomo.²³ Buku ini memberikan gambaran tentang Pelabuhan-Pelabuhan bersejarah di Indonesia. Pada buku ini dijelaskan tentang pelabuhan-pelabuhan di Pantai Barat Sumatera yang bergantung dari sumber daya alam berupa hasil tambang, hasil hutan, dan eksploitasi emas. Beberapa pelabuhan di Pantai Barat Sumatera telah mati sejalan dengan punahnya hasil hutan yang merupakan barang komoditi perdagangan ketika jayanya pelabuhan-pelabuhan di wilayah tersebut.²⁴

Buku keempat, karangan Tjak S Parlah, berjudul *Berlabuh di Bumi Sikerei*.²⁵ karya Tjak S Parlah ini menjelaskan kondisi Mentawai ketika ia berkunjung ke beberapa tempat di Kabupaten Kepulauan Mentawai termasuk perjalanannya di Pulau Sipora yang dimulai dari Pelabuhan Tuapeijat. Buku ini memberikan gambaran rinci kondisi desa-desa di Kabupaten Kepulauan Mentawai yang ia kunjungi. Tjak S Parlah juga menceritakan pengalaman perjalanannya

²² *Ibid.*

²³ Didik Pradjoko, Bambang Budi Utomo, *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah di Indonesia*, (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jenderal Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan, 2013)

²⁴ *Ibid*, hlm. 91.

²⁵ Tjak S Parlah, *Berlabuh di Bumi Sikerei*. (Jakarta: Badan Pengembangan Bahasa dan Perbukuan, Kementrian Pendidikan Kebudayaan, 2019)

secara rinci, turun naik perahu dari satu tempat ke tempat lainnya di Kepulauan Mentawai.

Artikel Mhd Nur berjudul “Sumatra’s Outer Island : Kepulauan Mentawai dan Bencana Alam”. Menceritakan bahwa Pada awal abad ke-20 pelayaran di Kepulauan Mentawai telah banyak dilalui kapal-kapal yang dioperasikan menggunakan anggaran APBD Kepulauan Mentawai. Dalam artikel ini disebutkan bahwa Pelabuhan Tuapeijat telah dilengkapi dengan dermaga beton yang digunakan untuk bongkar muat kapal yang dibangun menggunakan anggaran APBD kepulauan Mentawai.²⁶

Sebuah artikel dalam Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya, berjudul “Adaptasi Masyarakat di Tuapeijat Kabupaten Kepulauan Mentawai Provinsi Sumatera Barat”, yang ditulis oleh Silvia Devi.²⁷ Berdasarkan artikel ini masyarakat Desa Tuapeijat yang heterogen mengharuskan masyarakatnya untuk beradaptasi dengan baik antara masyarakat satu dengan masyarakat lainnya. Perbedaan agama dan budaya merupakan hal yang biasa dan tidak menjadi masalah bagi masyarakat Desa Tuapeijat, apalagi bagi masyarakat Mentawai, karena mereka saling mengutamakan sikap saling menghargai dan menghormati setiap perbedaan yang ada.²⁸

Dari tinjauan pustaka diatas belum ada kajian yang membahas tentang Pelabuhan Tuapeijat secara khusus. Secara umum literatur diatas memberikan landasan untuk penelitian lebih lanjut mengenai Pelabuhan Tuapeijat.

²⁶ *Ibid.*

²⁷ Silvia Devi, “Adaptasi Masyarakat di Desa Tuapeijat Kabupaten Kepulauan Mentawai Provinsi Sumatera Barat”, *Jurnal Penelitian Sejarah dan Budaya*, Vol. 3 no. 2, November 2017.

²⁸ *Ibid.*

1.6 Kerangka Analisis

Pelabuhan merupakan salah satu infrastruktur yang sangat penting dalam mata rantai distribusi barang pada suatu negara. Pada wilayah kepulauan Pelabuhan merupakan pintu gerbang utama bagi arus barang pada suatu wilayah. Pada pelabuhan terjadi interaksi antara moda transportasi darat dan transportasi laut.²⁹

Pengertian Pelabuhan dalam arti yang sempit, yaitu suatu perairan yang terlindung sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal dengan aman. Disamping itu terdapat beberapa istilah atau sebutan lain dalam pelabuhan seperti *Harbour*, adalah perairan yang terlindung, tempat kapal-kapal berlindung dengan aman dari gangguan alam. Istilah lain ialah *port* adalah pintu gerbang atau tempat yang mempunyai fasilitas lengkap dengan petugas bea cukai.³⁰

Pelabuhan dalam arti luas merupakan pintu gerbang tempat berpindahnya angkutan darat ke laut, angkutan laut ke darat. Pelabuhan adalah suatu daerah perairan yang tertutup. Kehadirannya bisa memajukan daerah tersebut dan daerah-daerah belakang (*hinterland*). Pelabuhan pada masa awal hanya merupakan suatu tepian tempat kapal-kapal dan perahu-perahu dapat merapat dan membuang jangkar, melakukan bongkar muat barang serta menaik turunkan penumpang.³¹

²⁹ Christino Boyke, *Perencanaan Pelabuhan dan Terminal*, (Surabaya: ITS Press, 2019), hlm.1

³⁰ Nyoman Budiarta Raka Mandi, *Pelabuhan Perencanaan dan Perancangan Kontruksi Bangunan Laut dan Pantai*, (Denpasar: Buku Arti, 2015), hlm. 4.

³¹ *Ibid*, hlm 4

Pelabuhan adalah tempat kapal dan perahu merapat, memuat dan membongkar muatannya.³² Hampir semua kota dan negeri-negeri kecil di Pantai Barat Sumatera memiliki pelabuhan. Semua pelabuhan teletak di pusat kota, biasanya pelabuhan juga terletak di dekat pasar, bangunan-bangunan penting dan gudang-gudang pemerintah biasanya juga terletak tidak jauh dari Pelabuhan.³³

Menurut Adrian B. Lopian, pelabuhan yang satu berbeda dengan pelabuhan yang lain, ramai tidaknya pelabuhan tergantung dari berbagai faktor, diantaranya yang penting adalah faktor ekologi. Pelabuhan bukan saja tempat berlabuh, tetapi tempat bagi kapal berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin, dan arus yang kuat seperti yang tersirat dalam arti *harbour* (Inggris) dan *haven* (Belanda).³⁴

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintah dan kegiatan perusahaan. Pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal. Pelabuhan juga dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan transportasi.³⁵

Menurut kontruksinya, pelabuhan dibagi menjadi tiga. *Pertama* pelabuhan alam, adalah pelabuhan yang terlindung dari alam (angin topan, badai dan

³² Gusti Asnan, *Op.Cit*, hlm. 179.

³³ *Ibid*, hlm. 181.

³⁴ Adrian B. Lopian, "*Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*", (Jakarta: Komunitas Bambu, 2008), hlm. 95.

³⁵ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

gelombang) tanpa harus dibangun fasilitas bangunan pemecah gelombang. Bentuk pelabuhan termasuk pintu pelabuhan dan lokasi fasilitas navigasi menjamin keamanan dan kenyamanan kapal untuk bongkar muat barang, penumpang serta keperluan akomodasi kapal. Pelabuhan alam biasanya berlokasi di teluk, muara pasang surut dan muara sungai. *Kedua*, pelabuhan semi alam adalah pelabuhan yang berada di teluk kecil atau muara sungai yang terlindung pada dua sisi oleh tanjung dan dibutuhkan hanya bangunan pelindung pada pintu masuknya. Hampir sama dengan pelabuhan alam, hanya pada pelabuhan semi alam bentuk pelabuhannya lebih diutamakan. *Ketiga*, Pelabuhan buatan adalah pelabuhan yang mempunyai fasilitas bangunan pemecah gelombang untuk melindungi pelabuhan atau kolam pelabuhan dari pengaruh gelombang. Sebagian besar pelabuhan-pelabuhan di dunia adalah pelabuhan buatan.³⁶

Menurut fungsi atau jenis pelayanannya pelabuhan dibagi menjadi dua. *Pertama* pelabuhan umum, pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat yang secara teknis dikelola oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP). *Kedua*, pelabuhan khusus, pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, baik instansi pemerintah, seperti TNI AL dan Pemda Dati I/Dati II, maupun badan usaha swasta seperti, pelabuhan khusus PT Bogasari yang digunakan untuk bongkar muat tepung terigu.³⁷

Menurut Adrian B. Lopian, pelabuhan merupakan penghubung antara seberang laut dengan daerah pedalaman dalam suatu interaksi, khususnya perdagangan maritim. Anthony Reid juga menjelaskan sebagaimana dikutip oleh

³⁶ Nyoman Budiarta Raka Mandi, *Pelabuhan, Perencanaan dan Perancangan Kontruksi Bangunan Laut dan Pantai*, (Bali: Buku Arti, 2015), hlm. 5-6.

³⁷ *Ibid*, hlm. 6.

Abd Rahman Hamid, bahwa kedudukan pelabuhan sangat penting dalam perdagangan maritim Asia Tenggara, terutama pada pola pelayaran tradisional yang memanfaatkan angin muson yang bertiup teratur sepanjang tahun.³⁸

Menurut D A Lasse fungsi pelabuhan adalah sebagai berikut, *pertama* berfungsi sebagai *Gateway* Pelabuhan berfungsi sebagai pintu yang dilalui orang dan barang ke dalam maupun keluar pelabuhan yang bersangkutan. Disebut sebagai pintu karena pelabuhan adalah jalan atau resmi bagi lalu lintas barang perdagangan. *Kedua Link*, keberadaan pelabuhan hakikatnya memfasilitasi pemindahan barang muatan antar moda transportasi darat (*inland transport*) dan moda transportasi laut (*maritime transport*) menyalurkan barang masuk dan keluar masuk pelabuhan secepat dan seefisien mungkin. Pada fungsinya *link* ini terdapat setidaknya tiga unsur penting, yakni menyalurkan atau memindahkan barang muatan dari kapal ke truk, operasi pemindahan berlangsung cepat artinya minimum *delay*, efisien biaya. *Ketiga Interface*, Barang yang diangkut melalui transportasi laut (*via maritime transport*) setidaknya melintasi area pelabuhan dua kali, yakni satu kali di pelabuhan muat dan satu kali di pelabuhan bongkar. Di pelabuhan muat demikian juga di pelabuhan bongkar dipindahkan dari atau ke sarana angkut dengan menggunakan berbagai fasilitas dan peralatan mekanis maupun non mekanis. Peralatan untuk memindahkan muatan menjembatani kapal dengan truk atau kereta api atau truk atau kereta api dengan kapal. Pada kegiatan fungsi pelabuhan adalah antar muka. *Keempat, Industrial entity* yaitu fungsi pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan

³⁸ Abd Rahman Hamid, *Sejarah Maritim Indonesia*. (Yogyakarta: Ombak, 2015), hlm. 13-14.

menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industri terkait dengan kepelabuhanan.³⁹

Pelabuhan dari segi fungsi pokok dibagi menjadi tiga. *Pertama*, pelabuhan utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi.⁴⁰ *Kedua*, pelabuhan pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antar provinsi. *Ketiga*, pelabuhan pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.⁴¹

Menurut Susanto Zuhdi, eksistensi dan peran pelabuhan tidak dapat dipisahkan dari daerah belakang (*hinterland*), tempat produk ekspor dihasilkan dan pasar dunia tempat komoditi diperdagangkan. Kegiatan ekspor juga harus diimbangi dengan kegiatan impor, yakni barang-barang yang didatangkan dari

³⁹ D A Lasse, *Manajemen Kepelabuhan edisi kedua*, (Depok: PT Raja Grafindo, 2016)

⁴⁰ Nur Khairat Nur, Dkk, *Perancangan Pelabuhan Laut*. (Makassar:Yayasan Kita Menulis, 2021), hlm. 5-6.

⁴¹ *Ibid.*

luar juga didistribusikan di daerah pedalaman. Dilihat dari arus kegiatan tersebut maka prasarana dan sarana komunikasi dan transportasi memiliki peranan yang penting.⁴²

Dalam perspektif sejarah maritim, laut bukan hanya sekedar pemisah antarpulau, melainkan ruang konektivitas yang dinamis, Pelabuhan Tuapeijat berfunsi sebgaisimpul utama yang menghubungkan daerah belakng dengan pasar di luar daerah Kepulauan Mentawai. Pelabuhan memainkan peranan penting sebagai tempat berlabuhnya kapal dan perahu. Fungsi utama pelabuhan tidak hanya sekedar tempat berlabuh tetapi juga tempat berkumpul dan berdagang. Pelabuhan menjadi tempat transaksi sumber daya alam antara pemilik hasil sumber daya alam dengan pembeli. Kegiatan bongkar muat barang juga terjadi di Pelabuhan Tuapeijat. Kegiatan sosial dan ekonomi di Desa Tuapeijat dipengaruhi oleh keberadaan Pelabuhan Tuapeijat.

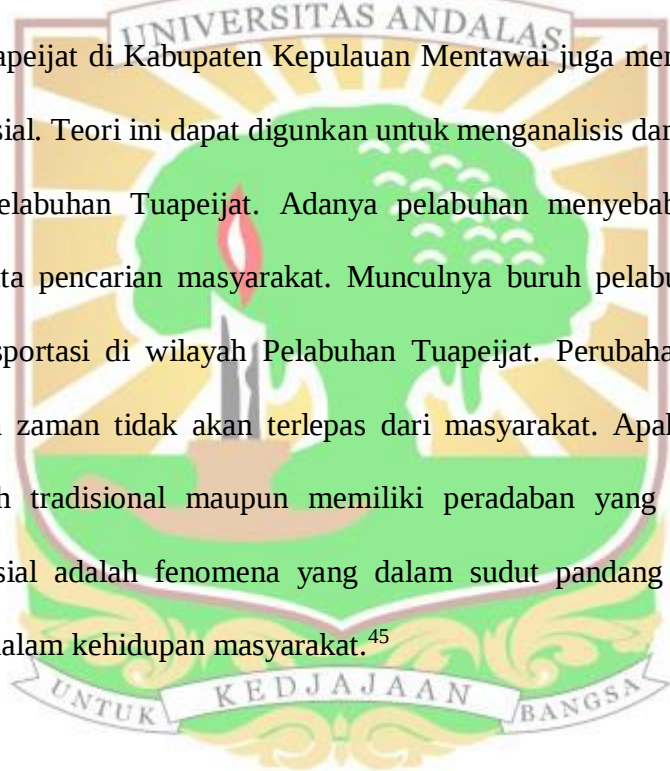
Penelitian ini menggunakan teori Modernisasi. Teori modernisasi menjelaskan proses bertransformasi masyarakat dari kondisi tradisional menuju modern melalui perubahan struktural, ekonomi dan budaya. Teori ini cocok digunakan untuk menjelaskan transformasi Pelauhan Tuapeijat dari pelabuhan kecil menjadi pelabuhan utama. Teori modernisasi melihat pembangunan sebagai proses bertahap dari masyarakat tradisional menuju modern.⁴³

⁴² Susanto Zuhdi, *Perkembangan Pelabuhan dan Kota Cilacap, Jawa Tengah 1830-1940*, (Depok: Tesis. Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, 1991), hlm. 1.

⁴³ Rasyid Thaha, "Wahyu Kurnia Galib, Analysis of modernization Theory in the Perspective of Rostow's Economic Growth Theory", *Jurnal Judikultura*, vol 1 issue 1 (2022), hlm. 24.

Perkembangan Pelabuhan Tuapeijat dapat dipahami sebagai bagian dari modernisasi, pembangunan sarana transportasi laut menjadi penggerak utama pembangunan wilayah Kepulauan Mentawai. Dengan adanya Pelabuhan Tuapeijat akan terjadi Modernisasi. Peningkatan jumlah kunjungan ke Kepulauan Mentawai yang berdampak langsung ke masyarakat Mentawai, baik dari segi pemikiran ataupun perilaku masyarakat.

Selain menggunakan teori modernisasi penelitian tentang sejarah Pelabuhan Tuapeijat di Kabupaten Kepulauan Mentawai juga menggunakan teori Perubahan Sosial. Teori ini dapat digunakan untuk menganalisis dampak sosial dari keberadaan Pelabuhan Tuapeijat. Adanya pelabuhan menyebabkan terjadinya perubahan mata pencarian masyarakat. Munculnya buruh pelabuhan, pedagang dan jasa transportasi di wilayah Pelabuhan Tuapeijat. Perubahan sosial dalam perkembangan zaman tidak akan terlepas dari masyarakat. Apakah masyarakat tersebut masih tradisional maupun memiliki peradaban yang sangat maju.⁴⁴ Perubahan sosial adalah fenomena yang dalam sudut pandang sosiologi akan selalu terjadi dalam kehidupan masyarakat.⁴⁵



1.7 Metode Penelitian

Penelitian ini dilakukan menggunakan metodesejarah. Tahapan metode sejarah terdiri dari empat tahapan utama, tahapan tersebut ialahheuristik, kritik, interpretasi dan historiografi.Tahap ini dimulai dengan heuristik, heuristik adalah langkah yang dilakukan setelah penentuan topik penelitian. Heuristikadalah proses

⁴⁴ Dimas Asto Aji An'amta, *Perubahan Sosial*, (Sleman: Komojoyo Press, 2022), hlm. 5.

⁴⁵ *Ibid*, hlm, 12.

pengumpulan sumber-sumber yang berkaitan dengan topik penelitian baik berupa sumber primer maupun sumber sekunder.⁴⁶

Tahapan heuristik dilakukan dengan dua cara. *Pertama*, Studi kepustakaan untuk mengumpulkan data dengan cara mengkaji dan menganalisis berbagai sumber tertulis yang relevan dengan topik penelitian. Sumber yang didapatkan berupa buku teks, artikel jurnal, hasil penelitian berupa skripsi, tesis, disertasi dan sumber digital berupa *e-book* dan artikel online. *Kedua*, dengan cara studi lapangan. Metode pengumpulan data ini dilakukan dengan turun langsung ke lokasi penelitian untuk memperoleh data yang nyata dan aktual. Kegiatan ini dilakukan dengan mencari sumber primer secara langsung dari objek yang diteliti.

Beberapa data Primer yang diperoleh berupa arsip dari kantor pelabuhan, berupa data kunjungan kapal, surat kepemilikan lahan Pelabuhan Tuapeijat, jadwal-jadwal kapal, surat izin berlayar, data bongkar muat barang di Pelabuhan Tuapeijat. Dari kantor Desa Tuapeijat didapatkan data berupa arsip kependudukan desa, sejarah desa, peta dan sketsa awal desa didirikan. Dari Kantor Dinas Perhubungan Sumatera Barat, diperoleh dokumen berupa Laporan akhir penyusunan daerah lingkungan kerja dan daerah lingkungan kepentingan Pelabuhan Tuapeijat. Dari Kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Kepulauan Mentawai diperoleh arsip arsip perhubungan berupa jadwal-jadwal kapal Pemda, jadwal transportasi perhubungan darat.

Langkah selanjutnya adalah kritik(analisa) Sumber, melakukan kritik dan analisa terhadap sumber-sumber yang telah diperoleh, apakah sumber tersebut

⁴⁶ Helius Sjamsuddin. *Metodologi Sejarah*. (Yogyakarta: Ombak, 2012). hlm, 67.

berkaitan langsung dengan topik yang dibahas atau tidak berkaitan. Melakukan pengujian terhadap sumber-sumber yang telah didapatkan, apakah sumber tersebut autentik (asli) dan kesahihan (kredibel) kebenaran dari data yang kita dapatkan dapat teruji kebenarannya. Data yang diperoleh harus diuji terlebih dahulu, pengujian dilakukan dengan melakukan verifikasi atau kritik sejarah, atau keabsahan sumber. Verifikasi ada dua macam yaitu meneliti otentisitas sumber atau keaslian sumber, yang disebut kritik eksternal dan meneliti kredibilitas sumber yang disebut kritik internal.⁴⁷

Fakta yang didapatkan dari sumber-sumber sejarah adalah benar apabila sumber-sumber itu sendiri benar. Benar artinya dapat dipercaya, tidak palsu, atau sah, yaitu tidak ada cacatnya.⁴⁸ Validasi narasi sejarah berdasarkan pada data yang dihimpun dari berbagai literatur. Dalam konteks ini kesahihan merujuk pada kondisi sumber yang otentik serta memiliki kredibilitas informasi yang konsisten.

Tahap selanjutnya adalah interpretasi, interpretasi merupakan tahap menterjemahkan data-data dan sumber yang didapatkan menjadi rekonstruksi peristiwa sejarah. Interpretasi atau penafsiran sering disebut sebagai biang subjektivitas, sebagian itu benar, karena tanpa penafsiran sejarawan, data tidak data bicara, data-data yang diperoleh harus diterjemahkan agar dapat dimengerti oleh orang lain.⁴⁹ Interpretasi ialah tahapan yang tidak dapat terelakkan dalam metode penelitian sejarah, karena tanpa adanya interpretasi maka rekonstruksi yang akan dilangsungkan tidak akan berjalan dengan sempurna atau tidak akan

⁴⁷ Nina Herlina, *Metode Sejarah edisi Revisi 2022*, (Bandung: Satya Historika, 2022), hlm. 46.

⁴⁸ Miftahuddin, *Metodologi Penulisan Sejarah Lokal*, (Yogyakarta: UNY Press, 2020), hlm. 76.

⁴⁹ Nina Herlina, *Op. Cit*, hlm. 46.

berlanjut. Interpretasi adalah suatu telaah yang digunakan untuk dapat membaangkan seperti apa situasi yang ada pada zaman atau peristiwa di masa lalu itu terjadi.⁵⁰

Tahap terakhir ialah Historiografi. Historiografi merupakan tahapan puncak dan tahapan terakhir yang harus dilalui.⁵¹ Historiografi merupakan tahap terakhir dari metode penelitian sejarah. Historiografi merupakan langkah penulisan sejarah berdasarkan data-data yg telah diinterpretasikan. Pada tahap ini dilakukan penyusunan fakta dan menyatukan rangkaian fakta-fakta tersebut menjadi sesuatu keseluruhan yang harmonis dan masuk akal dalam sebuah historiografi.⁵²

1.8 Sistematika Penulisan

Penulisan ini terdiri dari enam bab. Bab pertama merupakan pendahuluan berisikan latar belakang masalah, batasan dan rumusan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka analisis, metode penelitian dan sistematika penelitian.

Bab kedua, merupakan Latar belakang Tuapeijat menjadi Pelabuhan Utama. Pada bab ini akan dibahas tentang, geografis, penduduk, kondisi sosial dan ekonomi, proses pembangunan pelabuhan. Menjelaskan fasilitas yang terdapat di pelabuhan dan juga dijelaskan bagaimana proses perubahan dan renovasi pelabuhan hingga menjadi pelabuhan utama di Kepulauan Mentawai..

Bab ketiga, akan dibahas tentang lalu lintas orang dan barang di Pelabuhan Tuapeijat. Meliputi kapal-kapal di Dermaga, jaringan pelayaran, penumpang dan barang dan komoditi yang diperdagangkan.

⁵⁰ Aditia Muara Padiatra. *Op. Cit*, hlm. 110.

⁵¹ *Ibid*, hlm. 120.

⁵² Helius Sjamsuddin. *Op. Cit*, hlm. 67.

Bab keempat, akan dibahas tentang struktur dan pengelolaan Pelabuhan Tuapeijat. Meliputi struktur organisasi pelabuhan dan pengelolaan Pelabuhan Tuapeijat dan juga dibahas tentang dinamika dan tantangan pengelolaan Pelabuhan Tuapeijat.

Bab kelima dibahas kontribusi Pelabuhan Tuapeijat terhadap Pembangunan Kepulauan Mentawai. Pada bab ini akan dibahas tentang kontribusi Pelabuhan Tuapeijat dalam sektor peningkatan perekonomian, peningkatan infrastruktur jalan dan jembatan, kontribusi dalam bidang peningkatan aktivitas transportasi darat, pengembangan transportasi udara dan bagaimana pelabuhan berkontribusi terhadap pengembangan dalam sektor pariwisata.

Bab keenam, merupakan kesimpulan berisikan jawaban dari permasalahan-permasalahan yang diajukan.



