

Perkembangan Bongkar Muat Barang dan Ekspor Impor di Pelabuhan Cirebon, 1984-2000

Omah Siti Rohmah,* Singgih Tri Sulistiyono

Departemen Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro

Jl. Prof. Soedarto, Semarang, Jawa Tengah - Indonesia

*sitirohmah622@gmail.com

Abstract

This article analyze the development of loading and unloading of goods, also export and import activities at the port of Cirebon since 1980s. By using the historical method, this study analys on the factors related to the shipping activities as well import and export conducted at the Port of Cirebon. The port of Cirebon was become an alternative port for loading and unloading goods when Port of Tanjung Priok is full. It was equipped with basic, functional, and supporting facilities. For basic facilities, Port of Cirebon equipped shipping lanes, wave barriers, technological navigation, docks, and ponds. It also became a buffer area that produce export commodities, such as vegetables, fruits, cement, and rattan. The expansion of shipping network had increased import-export volume to several regions in Southeast Asia. However, due to the sedimentation and location in the shallow water, it made difficult for large ships to dock. This situation became a major factor to detain economic activities at the Port of Cirebon.

Keywords: Cirebon Port; Port Facilities; Export and Import; Commodities.

Abstrak

Artikel ini bertujuan untuk menganalisis perkembangan bongkar muat barang, serta kegiatan ekspor dan impor di pelabuhan Cirebon di tengah upaya peningkatan perekonomian di segala sektor sejak 1980-an. Dengan menggunakan metode sejarah, pada studi ini dianalisis faktor-faktor yang menjadi pendukung dan penghambat kegiatan bongkar muat serta ekspor impor di Pelabuhan Cirebon. Pelabuhan Cirebon memiliki posisi sentral sebagai alternatif tempat bongkar muat barang apabila Pelabuhan Tanjung Priok penuh. Pelabuhan Cirebon dilengkapi dengan fasilitas dasar, fungsional, dan penunjang. Dari segi fasilitas dasar, Pelabuhan Cirebon memiliki jalur pelayaran, penghalang gelombang, alat bantu navigasi, dermaga, dan kolam. Pelabuhan Cirebon juga memiliki wilayah-wilayah penyangga yang menghasilkan komoditas ekspor, seperti sayuran, buah-buahan, semen, rotan, dan sebagainya. Perluasan jaringan yang baik juga telah meningkatkan kegiatan ekspor impor hingga ke beberapa wilayah di Asia Tenggara. Namun demikian, sedimentasi yang terjadi di Pelabuhan Cirebon membuat kapal-kapal besar sulit berlabuh. Situasi tersebut dapat menjadi faktor penghambat kegiatan economic di Pelabuhan Cirebon.

Kata Kunci: Pelabuhan Cirebon; Fasilitas Pelabuhan; Ekspor-Impor; Komoditas.

Pendahuluan

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia (Suroyo, Susilowati, 2007, p. 9). Indonesia memiliki 17.504 pulau dan sekitar 5,9 juta km² wilayahnya adalah laut (Lasabuda, 2013, p. 93). Dalam kondisi demikian, Indonesia terletak tepat di titik pertemuan jalur komunikasi dunia antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia serta Benua Asia dan Australia. Secara internasional, Indonesia memiliki letak yang sangat strategis dengan potensi ekonomi maritim yang luar biasa. Hal itu didukung oleh kekuatan alamiah, posisi geografis yang strategis, serta dukungan nilai-nilai bahari (Sulistiyono, 2004, p. 266). Fakta geografis tersebut pada gilirannya telah menentukan corak sejarah dan budaya masyarakat Indonesia. Sebagai negara bahari, Indonesia tentu sangat akrab dengan aktivitas kelautan. Dengan

demikian, tidak mengherankan jika sejak zaman prasejarah, penduduk Indonesia merupakan pelaut yang sanggup belayar hingga ke laut lepas. Oleh karena adanya aktivitas kelautan, maka tumbuhlah Pelabuhan-pelabuhan yang sekaligus menjadi pusat-pusat perdagangan di beberapa tempat, seperti di pantai timur Sumatra, pantai selatan Kalimantan, pantai barat Sulawesi, dan pantai utara Jawa (Suroyo, Susilowati, 2007, p. 34).

Salah satu pelabuhan yang terkenal karena aktivitas pelayaran dan perdagangan adalah Pelabuhan Cirebon. Akan tetapi, kajian mengenai wilayah Cirebon sebagai objek penelitian sejarah maritim langka. Sebagian besar kajian yang telah ada lebih berfokus pada beberapa tema penelitian, seperti pertanian, perdagangan, perkebunan, dan kebudayaan (Breman, 1968; Setiabudhi, Paskarina, & Mulyawan, 2010). Padahal, Pelabuhan Cirebon memiliki peranan yang sangat penting sebagai pusat aktivitas kegiatan kemaritiman di Indonesia, terutama sebagai gerbang ekonomi Jawa Barat ("Tim Perkembangan Ekspor Jakarta Tinjau Cirebon," 1984, p. 24). Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di pelabuhan telah berpengaruh besar terhadap perkembangan sebuah kota pelabuhan, baik dari segi sosial, ekonomi, budaya, maupun politik (Sulistiyono, 2004, p. 102). Perkembangan itu juga berhubungan dengan kemunculan lapangan pekerjaan di pelabuhan, mulai dari sektor ekonomi makro seperti berbagai perusahaan dagang yang berhubungan dengan aktivitas ekspor-impor, pembangunan sarana transportasi pengangkutan ke pelabuhan, hingga di sektor mikro seperti buruh pelabuhan dan usaha-usaha warung di pelabuhan ("Tim Perkembangan Ekspor Jakarta Tinjau Cirebon," 1984, p. 7).

Sejak awal perkembangannya, Pelabuhan Cirebon menduduki posisi sentral karena terletak di antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Posisi sentral tersebut memungkinkan Pelabuhan Cirebon menjadi alternatif untuk mengurangi beban di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta ("Presiden Pandang Perlu Bangun Industri Maritim yang Tangguh," 1993). Selain memiliki posisi sentral, kota pelabuhan ini juga terletak di teluk yang dilindungi oleh Semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai, sehingga terlindungi dari terjangan ombak yang bertiup dari arah utara. Kondisi demikian memungkinkan Pelabuhan Cirebon menjadi *harbor* yang berfungsi sebagai tempat berlindung kapal (*shelter for ships*). Selain itu, Pelabuhan Cirebon juga terletak di tengah-tengah rute "Jalur Sutra". Dengan demikian, Pelabuhan Cirebon memiliki arti strategis karena menjadi tempat pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan bekal perjalanan dan barang dagangan (Sulistiyono, 1997, p. 114). Oleh sebab itu, aktivitas-aktivitas di pelabuhan dapat menjadi lahan untuk meningkatkan pendapatan negara yang muaranya tentu untuk memenuhi kesejahteraan rakyat ("Pengembangan Pelabuhan Cirebon Melibatkan Perusahaan Swasta," 1992, p. 2).

Bertolak dari posisi sentral Pelabuhan Cirebon, menurut Menteri Perhubungan Haryanto Dhanutirto (1993-1998), strategi yang harus diambil dalam pengembangan transportasi laut adalah dengan membangun berbagai sarana pelabuhan, mulai dari alur pelayaran, kolam pelabuhan, dermaga, hingga fasilitas umum seperti instalasi dan aliran arus listrik, instalasi dan penyaluran air bersih, konversi lingkungan, fasilitas Gudang, serta lapangan penumpukan dan peralatan bongkar muat (Kosasih & Soewedo, 2007, pp. 54-55). Adapun kendala yang dihadapi berkaitan dengan pengembangan pelabuhan adalah kedalaman perairan yang hanya mencapai 11 m *limited base sea* (LWS). Padahal, pelabuhan dianggap mampu melayani kapal-kapal besar jika memiliki kedalaman minimal 15 m LWS. Oleh karena memiliki kedalaman minus tiga hingga enam LWS, Pelabuhan Cirebon membutuhkan dana yang tidak sedikit untuk pemeliharaan dan pengerukan.

Berdasar pada latar belakang tersebut, kajian ini membahas tentang aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Cirebon di tengah upaya peningkatan perekonomian di segala sektor yang gencar dilakukan sejak 1980. Pada 1980-an, bersamaan dengan pemberlakuan Inpres No.4/1985 tentang perdagangan bebas, Pelabuhan Cirebon mengalami peningkatan aktivitas. Hal itu dapat dilihat dari kedatangan kapal dan aktivitas bongkar muat barang. Kajian serupa telah dilakukan salah satunya oleh Hutagaol (2014) dalam sebuah tesis yang berfokus pada perkembangan Pelabuhan Samudera Belawan. Dalam kajian tersebut, Hutagaol (2024) menjelaskan bahwa pelabuhan di Deli dibangun atas inisiatif *Deli Maatschappij* karena terjadi peningkatan jumlah komoditas perkebunan. Bertolak dari kondisi tersebut, *Deli Maatschappij*

kemudian membangun sebuah pelabuhan yang baik untuk mendukung aktivitas ekspor dan impor. Pelabuhan Deli merupakan satu-satunya pelabuhan sungai terpenting hingga 1915.

Melengkapi kajian tersebut, Hutagaol (2016) melakukan studi mengenai Pelabuhan Belawan yang berfokus pada pengaruhnya terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Deli. Hutagaol (2016) menekankan pada aspek temporal sejak 1920 hingga 1942. Pengembangan Pelabuhan Belawan pada akhir abad ke-19 dan awal abad ke-20 telah menjadikan Pelabuhan Belawan sebagai satu-satunya pelabuhan ekspor-impor terbesar di Sumatera Timur dan menjadi salah satu Pelabuhan induk di Hindia Timur. Kajian mengenai pengembangan suatu pelabuhan menjadi penting mengingat hal itu telah menjadi faktor pendukung yang sangat penting bagi sebuah pelabuhan hingga dapat menjadi penyangga utama kegiatan ekspor-impor. Oleh sebab itu, Fokus pembahasan kajian ini adalah sejauh mana kebutuhan-kebutuhan yang dibutuhkan oleh Pelabuhan Cirebon dalam rangka menjadikan Pelabuhan Cirebon menjadi penyangga perekonomian dapat terpenuhi. Sebagai pelabuhan dengan aktivitas bongkar muat yang tinggi, maka berbagai faktor penyangga yang mendukung kegiatan itu menjadi sangat penting. Senada dengan itu, Lawalata (1981) menyatakan bahwa perkembangan suatu pelabuhan sangat dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah dalam bidang ekonomi. Sementara itu, maju mundurnya pelabuhan ditentukan oleh aktivitas pelayaran dan perdagangan laut serta hubungan kerja antarpenguasa pelabuhan dan pengguna pelabuhan. Peningkatan kegiatan ekspor-impor melalui pelabuhan secara tidak langsung telah menyebabkan peningkatan pajak dan bea cukai yang tentunya menambah pendapatan negara. Dengan demikian, pelabuhan telah menjadi pintu gerbang kemakmuran suatu bangsa (Lawalata, 1981, p. 20).

Metode

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah, yang dimulai dari heuristik atau proses menemukan dan pengumpulan sumber, baik primer maupun sekunder (Garraghan, 1957, p. 33). Langkah-langkah selanjutnya yaitu kritik yang terdiri atas kritik ekstern dan intern, interpretasi, dan historiografi (Gottschalk, 1983, p. 32). Sumber primer yang digunakan dalam penyusunan artikel ini diperoleh dari lembaga-lembaga baik pemerintah maupun nonpemerintah. Sumber-sumber dari lembaga pemerintah antara lain: arsip dari PT Pelindo II Cirebon, Laporan-Laporan Tahunan dari Pelabuhan Cirebon, Arsip dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Cirebon, dan lain-lain. Sementara itu, sumber-sumber primer dari lembaga nonpemerintah diperoleh dari Badan Arsip Suara Merdeka dan Pusat Informasi Kompas (PIK) Biro Jawa Tengah. Dalam rangka melengkapi sumber-sumber tersebut, penulis memanfaatkan sumber-sumber berupa pustaka buku yang diperoleh di Perpustakaan Nasional Republik Indonesia (PNRI) dan Unit Pelaksana Teknis (UPT) Perputakaan Universitas Diponegoro. Wawancara juga dilakukan untuk memberikan keterangan yang komprehensif mengenai kegiatan bongkar muat di Pelabuhan Cirebon.

Letak Geografis dan Kondisi Fisik Pelabuhan Cirebon

Kota Cirebon yang memiliki luas administrasi 37.358 km² dan berjarak kira-kira 250 km dari arah Timur Jakarta, memiliki posisi koordinat 108.33^o dan 6.41^o Lintang Selatan pada pantai Utara Pulau Jawa. Kota Cirebon terletak di bagian Timur Jawa Barat, serta memanjang dari Barat ke Timur kurang lebih ±8 km, dan dari Utara ke Selatan ±11 km dengan ketinggian daratan ±5 m di atas permukaan laut (BPS Kota Cirebon, 1992, p. 19). Kota Cirebon memiliki empat sungai besar, antara lain: Sungai Kedungpare, Sungai Sukalila, Sungai Kasunean, dan Sungai Kalijaga. Daerah aliran sungai (DAS) Kasunean dan Sukalila termasuk ke dalam salah satu DAS dengan laju erosi tinggi, sehingga menyebabkan laju sedimentasi pada daerah bawah menjadi sangat tinggi (Pemerintah Provinsi Derah Tingkat I Jawa Barat Dinas Perikanan, 1991, p. 30-31). Sementara itu, keadaan bentang alam di lokasi Pelabuhan Cirebon sendiri ditandai dengan kemiringan kurang dari 2%. Ketinggian daratan di lokasi Pelabuhan Cirebon berkisar antara 1-2 m di atas permukaan laut, sehingga kedalaman di alur pelabuhan Cirebon cukup landai.

Membahas perkembangan pelabuhan Cirebon berarti juga berbicara tentang kondisi fisik pelabuhan serta jaringan-jaringan yang terkait dengan pelabuhan itu sendiri. Dalam perkembangannya, sebuah pelabuhan sangat membutuhkan ketersediaan infrastruktur dan pengelolaan yang baik demi berkembangnya aktivitas bongkar muat barang dan naik turunnya penumpang (Indriyanto, 2013, p. 190). Pelabuhan Cirebon memiliki luas wilayah darat seluas 51 ha Daerah Lingkungan Kerja dan 25 ha Daerah Lingkungan Kepentingan, serta perairan seluas 8.40,91 ha. Pada 1996, Pelabuhan Cirebon memiliki panjang dermaga 12.657 meter, luas kolam 8,96 ha, alur pelayaran 3.200 m dengan kapasitas 7 m, kapasitas penumpukan gudang seluas 18.622 m dengan kapasitas dukung bervariasi, antara 37.324 ton. Kapasitas penumpukan lapangan seluas 34.470 m dengan kapasitas 68.940 ton/103.410 m³.

Terdapat empat lapangan penumpukan khusus di Pelabuhan Cirebon, terdiri atas terminal batu bara milik PT Indah bekerjasama dengan Pelabuhan Cirebon yang berdiri di atas tanah seluas 5 ha dengan kapasitas 30.000 ton; terminal aspal curah yang dikendalikan oleh PT Jaya Trade Indonesia dan dibangun di atas tanah seluas 5.750 m² dengan tiga tangki berkapasitas tampung 6.500 ton (Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Cirebon, 1997, p. 55); tanki minyak nabati yang terletak di area Lini I Pelabuhan Cirebon dan dioperasikan oleh PT Salim Oil Grains serta PT Smart Corporation Cirebon bekerjasama dengan Pelabuhan Cirebon. PT Salim Oil Grains memiliki empat tanki, yang masing-masing berkapasitas 1.500 ton, 1.500 ton, 23.000 ton, dan 1.200 ton. Sementara itu, PT Smart Comparison Cirebon memiliki dua unit tanki, masing-masing berkapasitas 1.250 ton. Selain tiga lapangan penumpukan tersebut, Pelabuhan Cirebon juga memiliki fasilitas lapangan penumpukan khusus yang menampung satu unit tangki bahan industri dengan kapasitas 2.000 ton.

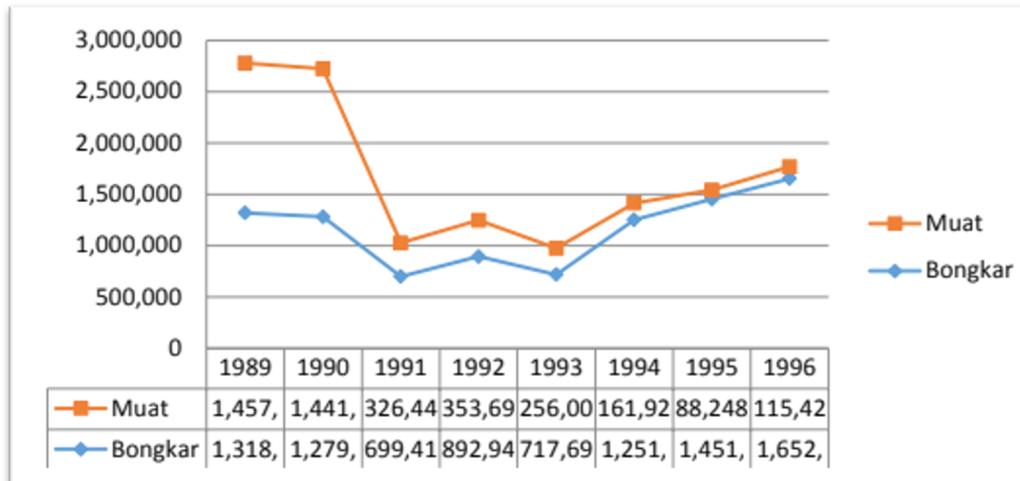
Karantina hewan merupakan salah satu fasilitas yang tersedia di Pelabuhan Cirebon dengan luas 5.106,85 m². Sementara itu, penyedia air bersih di Pelabuhan Cirebon adalah Perusahaan Air Minum Kota Cirebon dengan kapasitas 40 liter/detik dan digunakan untuk melayani air bersih kapal dan berbagai perkantoran di pelabuhan. Sarana telekomunikasi disediakan oleh PT Telkom cabang Cirebon dengan kapasitas pasang yang mencukupi. Aliran listrik di Pelabuhan Cirebon disediakan oleh PT (Persero) Listrik Negara Kotamadya Cirebon dengan kapasitas 220 volt. Selain itu, pelabuhan Cirebon dilengkapi dengan alat bongkar muat yang tersedia atas tiga mobil kran, dua buah *forklift*, dan satu unit alat pemadam kebakaran.

Meskipun termasuk pelabuhan besar, namun nyatanya, Pelabuhan Cirebon belum dimanfaatkan secara optimal. Hal itu dapat dilihat dari fasilitas dermaga yang baru digunakan sekitar 60%, sedangkan peralatan terbuka hanya 5%, dan gudang sekitar 40% ("Dermaga Pelabuhan Cirebon Digunakan Sekitar 60 persen," 1991, p. 13). Sementara itu, menurut keterangan dari administrator Pelabuhan Cirebon, fasilitas pelabuhan sebenarnya sudah memadai untuk jenis kapal *feeder countainer* dengan kapasitas 320 *teus*. Namun hal itu belum dapat terlaksana karena kapal yang singgah masih sangat terbatas. Misalnya, sejak 1 Oktober 1995 kapal yang singgah hanya setiap Kamis dengan trayek Singapura-Cirebon-Semarang-Singapura ("Fasilitas Pelabuhan Perlu Ditingkatkan," 1997, p. 9).

Aktivitas Bongkar Muat Barang

Sektor perdagangan selama ini memiliki kontribusi besar dalam memacu laju pertumbuhan ekonomi di sekitar Cirebon. Kota Cirebon merupakan pusat kota perdagangan wilayah III yang meliputi Kabupaten Cirebon, Kuningan, Majalengka, dan Indramayu. Selain itu, Kota Cirebon merupakan kota lintasan yang menghubungkan Jawa Barat dan Jawa Tengah, sehingga memungkinkan adanya proses transaksi jual beli. Kegiatan bongkar muat antarpulau di Kota Cirebon sebagian besar dilakukan menggunakan jasa angkutan laut. Oleh karena tidak banyak kapal atau perusahaan yang mau memanfaatkan pelabuhan Cirebon, jumlah bongkar muat barang melalui Pelabuhan Cirebon terus mengalami fluktuasi setiap tahun (Dahuri, Irianto, & Arovah, 2004, p. 25). Hal itu salah satunya disebabkan oleh tingkat pelumpuran yang tinggi yaitu sekitar 300.000 m³ setiap tahun. Tingkat pelumpuran yang tinggi membuat kapal-kapal berukuran besar sulit bersandar di dermaga. Sebagai akibatnya, bongkar muat barang dilakukan dengan memanfaatkan kapal-kapal kecil. Kegiatan bongkar di Pelabuhan Cirebon pada 1989-

1996 mengalami perubahan, hingga tahun 1994-1996 jumlah bongkar barang di Pelabuhan Cirebon terus mengalami peningkatan sebagaimana terlihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Grafik fluktuasi kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Cirebon 1989-1996.

Sumber: Disusun berdasar data statistik dari Administrator Pelabuhan Cirebon dan data-data dari Badan Pusat Statistik Cirebon tahun 1989-1996.

Pada 1996, aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Cirebon mencapai 47.000 Teu's pertahun, dan pada 2000 telah mencapai 150.000 Teu's. Sebagai upaya mengondisikan kebutuhan pelayanan peti kemas, maka arah pengembangan pelabuhan Cirebon hingga 2010 diprioritaskan untuk penyediaan fasilitas dan peralatan pelayanan bongkar muat peti kemas secara efisien. Penyediaan fasilitas tersebut terdiri atas dua dermaga baru dengan luas 300 m², *container yard ground slots capacity* sebanyak 1.200 Teu's, *container freight station* dua unit dengan luas 2.500 m², dan peralatan bongkar muat peti kemas untuk mendukung kelancaran dan kecepatan pelayanan bongkar muat peti kemas. Pelaksanaan pembangunan fasilitas dan peralatan tersebut dilakukan secara bertahap sesuai dengan kebutuhan (Sudjana, 1996, p. 256-257).

Sementara itu, komoditas yang termasuk dalam aktivitas bongkar muat antarpulau meliputi beras, batubara, pupuk, minyak kelapa sawit, gypsum, tepung sagu, kayu log, ikan asin, bungkil, garam, gula pasir, semen, dan lain-lain. Pengiriman beras ke luar Jawa melalui Pelabuhan Cirebon hampir setiap hari. Hal itu karena produksi beras Jawa Barat sebagian besar dikirim melalui Pelabuhan Cirebon. Tujuan pengiriman beras antara lain ke wilayah Bangka, Dumai, Sibolga, Belitung, Padang, Tanjungpinang, dan Kalimantan Barat. Pengiriman dilakukan tidak hanya oleh instansi pemerintah seperti Dolog Jawa Barat atau Subdolog Cirebon, tetapi juga oleh pedagang swasta. Pada Agustus-Februari 1985, telah dikeluarkan izin pengiriman beras melalui Pelabuhan Cirebon ke luar Jawa oleh Subdolog Cirebon dalam kegiatan pelayanan dan perdagangan antarpulau yang berjumlah 37.450 ton ("Antar Pulau," 6 April 1985).

Penduduk Jawa Barat yang mengikuti program transmigrasi pada 1984 juga diberangkatkan melalui Pelabuhan Cirebon. Pada waktu itu, telah diberangkatkan 100 Kepala Keluarga (KK) asal Jawa Barat menuju Kodeko dan Gunung Batu Besar-Sei Sampenahan, Kalimantan. Menurut penilaian dari tim pusat, Pelabuhan Cirebon dinilai lebih cocok sebagai tempat pemberangkatan para transmigran karena selain lautnya tenang, juga tersedia asrama transit bagi para transmigran, sehingga segalanya dapat berjalan dengan lancar.

Keberhasilan pemberangkatan para transmigran melalui Pelabuhan Cirebon menjadikan pelabuhan ini mendapat proyek baru dari Dinas Peternakan Kota Cirebon. Proyek tersebut merupakan proyek nasional yang satu-satunya terdapat di Jawa Barat. Guna mendukung proyek tersebut, dibangun sebuah tempat karantina hewan di Pelabuhan Cirebon. Pembangunan yang direncanakan sebagai karantina hewan itu baru selesai 70%. Sebagai hasil

dari pembangunan proyek tersebut adalah pembangunan sebuah kantor, gudang makanan ternak, lima buah kandang isolasi, dan sebuah tempat pembuangan kotoran. Bangunan ini berdiri di sekitar pelabuhan rakyat, dengan tanah seluas 5.000 m² yang merupakan bekas rawa-rawa.

Salah satu proyek yang dapat menunjang aktivitas Pelabuhan Cirebon yaitu tempat pemondokan sementara bagi hewan-hewan yang hendak diangkut atau sebagai karantina hewan yang sebelumnya tidak dimiliki oleh pelabuhan Cirebon. Pada waktu itu, hewan-hewan yang keluar masuk Pelabuhan Cirebon diperiksa kesehatannya terlebih dahulu. Hal ini dilakukan untuk menghindari bahaya penyakit menular yang berasal dari hewan-hewan tersebut. Salah satu hewan yang dikarantina melalui Pelabuhan Cirebon adalah kambing kacang atau kambing Jawa. Kambing kacang merupakan jenis kambing yang populasinya banyak terdapat di daerah Jawa Barat. Oleh karena populasinya banyak, kambing tersebut disebar di beberapa pulau, terutama Kalimantan untuk dikembangkan oleh para transmigran asal Jawa. Pada waktu itu, pemerintah menargetkan sekitar 500 ekor kambing kacang diangkut setiap bulan ("Pengapalan Ternak," 1984, p. 21).

Kegiatan Ekspor-Import

Dilihat dari aktivitas bongkar muatnya, Pelabuhan Cirebon telah menjadi pusat kegiatan ekonomi yang penting bukan hanya bagi Kota Cirebon, tetapi juga untuk wilayah sekitar pelabuhan Cirebon, bahkan Indonesia. Pada 1994, pengembangan pelabuhan Cirebon terus diupayakan oleh para pengusaha swasta di Cirebon dengan pengusaha swasta dari Singapura. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan eksistensi Pelabuhan Cirebon. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan menjadikan Pelabuhan Cirebon sebagai pelabuhan khusus kontainer. Melalui upaya tersebut, pelabuhan Cirebon diharapkan dapat meningkatkan kegiatan ekspor impor dari dan ke Jawa Barat, serta dapat menunjang kegiatan ekspor impor sayuran dan buah-buahan dari Singapura atau sebaliknya.

Kegiatan ekspor nonmigas melalui Pelabuhan Cirebon dalam kurun waktu 16 tahun, yaitu sejak 1985 hingga 2000 terus mengalami naik turun. Pada pertengahan 1997-1998, Indonesia harus menghadapi krisis ekonomi yang berkembang menjadi krisis nasional. Akibatnya, kegiatan produksi ekspor hampir berhenti. Jumlah pengangguran terus meningkat. Hal itu berdampak pula pada jaringan distribusi barang dan jasa. Padahal, kebutuhan sembilan bahan makanan cenderung meningkat. Pada 1998, terjadi peningkatan ekspor di Pelabuhan Cirebon, yaitu sebesar 15.743.512,90 kg. Jumlah tersebut terbilang sangat banyak jika dibanding dengan 1997 yang hanya mencapai 8.766.086,68 kg. Komoditas sayuran yang menjadi andalan di Kabupaten Cirebon adalah bawang merah, cabe, terong, dan mentimun. Pada 1991, rata-rata produksi bawang merah dari Cirebon 6,97 ton/ha. Selain sayuran, Kabupaten Cirebon juga merupakan salah satu daerah yang cukup potensial. Buah-buahan utama yang dihasilkan, antara lain: mangga, jamu, durian, pisang, serta pepaya. Rata-rata produksi buah mangga 13,85 ton dari lahan 693 ha ("Singapura," 26 April 1993, p. 13). Selain itu, semen dan rotan juga menjadi salah satu komoditas ekspor yang cukup besar di Pelabuhan Cirebon. Semen dan rotan yang dikirim melalui Pelabuhan Cirebon sebagian dikirim ke Vietnam, Banglades, dan Brunai Darussalam. Kegiatan ekspor impor di bidang tersebut terus mengalami peningkatan sejak 1988 sampai 1993. Selain itu, batu granit di Kecamatan Maja Kabupaten Majalengka juga menjadi salah satu komoditas ekspor. Pengangkutan batu granit melalui Pelabuhan Cirebon dikirim ke Jepang terus mengalami peningkatan 1.000 ton/1.500 ton sejak Agustus 1990.

Merosotnya volume ekspor di Pelabuhan Cirebon disebabkan oleh perusahaan pelayaran internasional yang masih enggan untuk mendatangi Pelabuhan Cirebon, meski potensi ekspornya cukup besar. Peti kemas yang melalui Pelabuhan Cirebon sering terlambat, sehingga untuk mengumpulkan lebih dari 100 peti kemas dibutuhkan waktu satu hingga dua bulan, sedangkan kapal tidak mau mengangkut bila jumlahnya kurang dari 100. Begitu pula para pengusaha enggan menunggu dalam waktu yang lama, karena akan menambah biaya sewa tempat. Itulah kendala bongkar muat peti kemas di Pelabuhan Cirebon yang sulit diatasi. Akibatnya, sejumlah eksportir di Cirebon dan sekitarnya lebih memilih untuk melakukan

ekspor melalui pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Emas karena lebih terjamin kelancarannya, terutama karena di sana memiliki jalur pelayaran yang luas dan kapal-kapalnya tersedia setiap saat.

Banyaknya impor nonmigas di Pelabuhan Cirebon dalam kurun waktu 1985-2000 selalu mengalami perubahan. Pada tahun 1985-1993, volume dan nilai impor terus mengalami naik turun. Akan tetapi, pada 1994-2000, volume dan nilai impor melalui Pelabuhan Cirebon terus mengalami peningkatan. Dari data pelabuhan Cirebon tercatat volume impor nonmigas paling besar terjadi pada 1997 yaitu sebesar 2.178.248.072 kg dengan nilai 561.780.496,69 US\$. Hal ini terjadi karena adanya peningkatan daya beli masyarakat (https://www.bappenas.go.id/index.php/download_file, (n.d.), p. 22). Komoditas impor nonmigas melalui Pelabuhan Cirebon dalam kurun waktu 1993-2000 sebagian besar adalah produk hasil bumi dengan total mencapai 96.575 ton. Komoditas impor nonmigas yang masuk melalui Pelabuhan Cirebon terutama adalah beras. Krisis ekonomi yang dialami Indonesia pada 1997 telah berdampak pula pada kegiatan impor nonmigas.

Simpulan

Sejak awal perkembangannya, pelabuhan Cirebon menduduki posisi sentral karena terletak di antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Posisinya yang sentral telah membuat Pelabuhan Cirebon menjadi salah satu pelabuhan dengan aktivitas bongkar muat yang produktif. Salah satu faktor yang mendukung aktivitas bongkar muat di Pelabuhan Cirebon adalah karena didukung oleh daerah penyangga di sekitar yang menghasilkan berbagai komoditas ekspor nonmigas, seperti semen, rotan sayuran, buah-buahan, ternak, dan sebagainya. Khusus untuk ternak ditujukan untuk pelayaran dalam negeri. Dalam rangka meningkatkan aktivitas bongkar muat, Pelabuhan Cirebon telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas pendukung. Dalam konteks ini, pemerintah memiliki peranan yang besar terutama pada masa Orde Baru. Selain itu, peningkatan aktivitas bongkar muat yang mengarah pada kegiatan ekspor impor juga terjadi karena perluasan jaringan pelayaran dan perdagangan hingga mencapai Singapura, Vietnam, Brunei Darussalam, dan beberapa negara di Asia Tenggara yang lain. Sementara itu, fakta utama yang menghambat kegiatan bongkar muat adalah karena pendangkalan yang terjadi di perairan Pelabuhan Cirebon membuat kapal-kapal besar tidak dapat mendarat langsung ke Cirebon. Akibatnya, sering terjadi keterlambatan pengiriman barang dan penundaan pengiriman peti kemas. Penundaan peti kemas tentu membuat perusahaan-perusahaan enggan menggunakan jasa di Pelabuhan Cirebon. Di satu sisi, Pelabuhan Cirebon telah menjadi salah satu pintu gerbang kemakmuran bangsa karena telah menjadi penyalur komoditas di daerah penyangga sehingga dapat dipasarkan ke luar negeri. Namun demikian, untuk menjadi pelabuhan yang besar dan menjadi poros maritim dunia, baik fasilitas dasar maupun pendukung di Pelabuhan Cirebon harus terus ditingkatkan.

Referensi

- Antar pulau. (6 April 1985). *Kompas*.
- Bappenas (n.d.). Neraca Pembayaran Internasional dan Perdagangan Luar Negeri. diakses pada 4 Juli 2019 dari https://www.bappenas.go.id/index.php/download_file
- BPS Kota Cirebon (1992). *Kota Cirebon dalam angka tahun 1992*.
- Breman, J (1986). *Penguasaan tanah dan tenaga kerja Jawa di asa kolonial*. Jakarta: LP3ES.
- Cirebon sebagai bJalur Sutra: Kumpulan Makalah diskusi ilmiah*. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI.
- Dahuri, R., Irianto, B., & Arovah, E. N. (2004). *Budaya bahari: sebuah apresiasi di Cirebon*. Percetakan Negara RI.
- Dermaga Pelabuhan Cirebon digunakan sekitar 60 persen. (9 April 1991). *Kompas*.
- Dinas Perikanan (1991). *Studi analisis dampak lingkungan proyek penunjang pengembangan PPI Kejawanan di Kotamadya Dati II Cirebon, Jawa Barat*. Pemerintah Propinsi Derah Tingkat I Jawa Barat.

- Fasilitas Pelabuhan perlu ditingkatkan (21 Mei 1997). *Kompas*.
- Garraghan, G. J. (1957). *A guide to Historical Method*. New York: Fordham University Press.
- Gottschalk, L. (1983). *Mengerti sejarah* (Nugroho Notosusanto, *Trans.*). Jakarta: Universitas Indonesia Press.
- Hutagaol, N. M. (2014). *Pengembangan Pelabuhan Samudera Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kegiatan Ekspor-Impor di Deli Tahun 1920-1942* (Tesis). Program Magister Ilmu Sejarah, Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia.
- Hutagaol, N. M. (2016). Pengembangan Pelabuhan Belawan dan pengaruhnya terhadap kehidupan sosial ekonomi masyarakat Deli, 1920-1942. *Jurnal Sejarah Citra Lekha*, 1(1), 40-50.
- Indriyanto, I. (2003). *Pelabuhan dan masyarakat Surabaya, 1940-1975* (Ed.). Semarang: Program Magister Ilmu Sejarah Universitas Diponegoro, Masyarakat Sejarawan Indonesia Jawa Tengah, & UPT Undip Press.
- Kosasih, E., & Soewedo, H. (2007). *Manajemen perusahaan pelayaran, suatu pendekatan praktis dalam bidang usaha pelayaran*. Rajawali Pers.
- Lasabuda, R. (2013). Pembangunan wilayah pesisir dan lautan dalam perspektif negara kepulauan Republik Indonesia. *Jurnal Ilmiah Platax*, 1(2).
- Lawalata, H. A. C. (1981). Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Port Operation). Pengapalan ternak (2 Mei 1984). *Pikiran Rakyat*.
- Pengembangan Pelabuhan Cirebon Melibatkan Perusahaan Swasta. (28 April 1992). *Kompas*.
- Presiden pandang perlu bangun industri maritim yang Tangguh. (18 Juni 1993). *Kompas*.
- Presiden pandang perlu bangun industri maritim yang tangguh. (18 Juni 1993). *Kompas*.
- Setiabudhi, R. W., Paskarina, C., & Mulyawan, R. (2010). Peranan Keraton Cirebon dalam pelestarian budaya tradisional di Kota Cirebon: laporan akhir penelitian: penelitian peneliti muda (litmud) UNPAD. Pusat Penelitian dan Pengembangan Kebijakan Publik dan Kewilayahan, Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat, Universitas Padjadjaran, Indonesia.
- Singapura, potensi dijadikan pasar hasil pertanian Cirebon. (26 April 1993). *Kompas*.
- Soewedo, Hananto (2007). *Transportasi laut dan pelabuhan sebagai sarana vital dan strategis bagi Negara Kepulauan Indonesia* (Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar dalam Bidang Ilmu Manajemen Transportasi Laut Pada Sekolah Tinggi Manajemen Transpor Laut Trisakti, Jakarta, Indonesia).
- Sudjana, T. D. (1996). *Pelabuhan Cirebon dahulu dan sekarang*. Makalah disampaikan pada Diskusi Cirebon sebagai Bandar Jalur Sutera, Jakarta.
- Sulistiyono, S. T. (1997). Dari Lemahwungkuk hingga Cheribon: Pasang surut perkembangan Kota Cirebon sampai awal Abad XX. Dalam Zuhdi, S. (Ed.), *Cirebon sebagai bandar Jalur Sutra: Kumpulan makalah diskusi ilmiah* (pp. 93-94). Jakarta: Dirjen Kebudayaan Depdikbud.
- Sulistiyono, S. T. (2004). *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*. Semarang: Program Hibah Penelitian Buku Teks Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional.
- Suroyo, A. D., & Susilowati, E. (2007). *Sejarah maritim Indonesia I: Menelusuri jiwa bahari bangsa Indonesia hingga abad ke-17*. Pusat Kajian Sejarah dan Budaya Maritim Asia Tenggara, Lembaga Penelitian Undip: Jeda.
- Tim perkembangan ekspor Jakarta tinjau Cirebon. (11 Mei 1984). *Bandung Pos*.
- Waworuntu, A. L., Zuhdi, S., Iskandar, M., Setiawan, A., & Budaya, F. I. P. (2016). Makalah dipresentasikan dalam Seminar Nasional Sejarah Lokal Munas II PPSI 2016, Program Studi Ilmu Sejarah.
- Zuhdi, S. (2002). *Cilacap 1830-1942, bangkit dan runtuhnya suatu pelabuhan di Jawa*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.