

# PERAN PELABUHAN DALAM MENCIPTAKAN PELUANG USAHA PARIWISATA; KAJIAN HISTORIS EKONOMIS\*

Oleh:  
Indriyanto\*\*

## Pendahuluan

Pengkajian terhadap sejarah Indonesia, agaknya lebih cenderung mengutamakan masalah-masalah di wilayah darat daripada di wilayah laut.[1] Indonesia sebagai negara maritim[2], yang mempunyai wilayah laut lebih besar daripada darat sudah barang tentu membutuhkan pengkajian yang lebih mendalam terhadap masalah kelautan, sehingga potensi kelautan Indonesia akan dapat diungkapkan dan diketahui secara komprehensif, termasuk dari sisi sejarah maupun pariwisata.[3] Sejarah yang mengkaji masalah kemaritiman (maritime history), biasanya mempunyai bidang-bidang kajian seperti perdagangan laut, teknologi kelautan, perompakan, nelayan, pelabuhan, dan sebagainya.[4] Sudah barang tentu, pengkajian terhadap sejarah maritim ini juga terkait dengan aspek-aspek lain seperti kota pelabuhan, kepariwisataan, maupun masalah-masalah yang terjadi di sekitar daerah pesisir atau pantai.

Selanjutnya, untuk memahami eksistensi sebuah pelabuhan, maka perlu memahami arti pelabuhan itu sendiri, sehingga dapat diketahui peran apa yang dimainkan oleh sebuah pelabuhan. Menurut R. Bintarto, pelabuhan mempunyai empat arti.[5] *Pertama*, arti ekonomis karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan sebab akibat. *Kedua*, arti budaya karena pelabuhan menjadi tempat pertemuan berbagai bangsa, sehingga kontak-kontak sosial budaya dapat terjadi dan berpengaruh terhadap masyarakat setempat. *Ketiga*, arti politis karena pelabuhan mempunyai nilai ekonomis dan merupakan urat nadi negara, maka harus dipertahankan. *Keempat*, arti geografis karena keterkaitannya dengan lokasi dan syarat-syarat dapat berlangsungnya suatu pelabuhan.

Pelabuhan merupakan sebuah sistem jaringan kerja yang saling terkait antara variabel yang satu dengan variabel yang lainnya. Suatu hal yang jarang dibahas adalah bagaimana sistem jaringan yang saling terkait ini terkait dengan suatu jaringan lain yaitu sistem pariwisata. Perubahan utama dalam sistem pelabuhan biasanya terkait dengan adanya laju arus barang yang semakin meningkat. Hal ini berakibat kebutuhan akan efektivitas dan efisiensi pelabuhan semakin terdesak untuk segera dipenuhi. Peralatan dan tata kerja pelabuhan harus segera disempurnakan.[6] Singkat kata, pelabuhan harus dimodernisasi. Modernisasi ini tidak lain bertujuan untuk meningkatkan peran ekonominya. Lalu, bagaimana pariwisata bisa berperan dalam meningkatkan peran ekonomi suatu pelabuhan, termasuk andaikata tidak terjadi perubahan arus barang? Bagi pelabuhan yang sudah tidak bisa lagi dikembangkan sebagai pintu ekspor impor, tetapi mempunyai nilai historis, maka pariwisata merupakan salah satu jawaban untuk memfungsikan secara ekonomis "lokasi" tersebut.

Sekarang ini, dengan diterapkannya UU Otonomi Daerah, terbuka peluang bagaimana modernisasi dan manajemen ini mampu memberi nilai tambah bagi pelabuhan sehingga ada komponen lain yang bisa dikembangkan selain komponen utama dalam sistem pelabuhan itu sendiri, khususnya di komponen pariwisata. Di sisi lain, peranan sektor pariwisata dalam menunjang pembangunan nasional semakin meningkat dari tahun ke tahun. Bahkan Naisbitt memproyeksikan bahwa sektor ini dapat menghasilkan sekitar 10% dari produk nasional bruto dunia. Bagi Indonesia, sektor pariwisata diharapkan mampu menjadi tumpuan utama dalam penerimaan devisa negara. Masalahnya, mau atau tidak peluang bisnis pariwisata dijadikan salah satu sub-sistem dari manajemen pelabuhan.

## Pelabuhan, Perdagangan Laut, dan Pariwisata dalam Perkembangan Kota

Dalam perkembangan historiografi Indonesia, kota-kota pantai di Indonesia[7] telah menjadi kajian sejarah yang sangat menarik. Bagaimana rute-rute perdagangan terjadi antara kota pantai yang satu dengan yang lain, sehingga telah membentuk jalinan "kesatuan" antar wilayah.[8] Dengan demikian, lokasi suatu pelabuhan dapat menjelaskan jaringan regional atas kota-kota yang saling berhubungan.[9] Berdasarkan jejak-jejak historis jaringan regional yang diakibatkan aktivitas pelabuhan sesungguhnya dapat dikonstruksi ulang dan menjadi salah satu komoditas wisata. Itulah sebabnya perlu dilakukan *mapping* terhadap jaringan maritim yang terjadi sehingga terdapat objek wisata terpadu khususnya dalam konteks wisata maritim.

Dalam hubungannya dengan kota pelabuhan, telah banyak penelitian tentang hal ini. Rhoads Murphey[10] meneliti tentang perkembangan kota-kota pelabuhan di Asia. Dia mengatakan, bahwa kota berkembang karena peranan utama dari pelabuhan. Kota pelabuhan ini menjadi pembawa perubahan di Asia. Orang Barat membawa pengaruh di berbagai wilayah Asia, karena di kota pelabuhan inilah terjadi pergeseran nilai-nilai tradisional akibat pengaruh nilai-nilai Barat. Secara ekonomi kota pelabuhan sangat menonjol selama abad XIX dan pada awal abad XX kota pelabuhan menguasai dan sering menciptakan perdagangan, industri, keuangan, perbankan, asuransi pasar modal, serta membentuk jaringan peran dominan atas pedalaman agrarisnya. Pada kenyataannya banyak situs-situs historis sebagai hasil perkembangan kota maritim. Situs-situs ini perlu dipelihara dan dilestarikan, sehingga bisa menjadi objek wisata yang menarik. Tentunya setelah hal ini dimanaj dan dipoles sedemikian rupa sehingga menarik bagi para wisatawan untuk mengunjunginya.

Perkembangan suatu pelabuhan maupun kota tidak bisa dilepaskan dengan perdagangan, dan sudah barang tentu perkembangan perdagangan juga sangat terkait dengan peran dan fungsi pelabuhan. Bahkan, Max Weber mengatakan, bahwa

perdagangan merupakan variabel yang menentukan dalam perkembangan sebuah kota. Oleh karena perdagangan itu sendiri juga termasuk perdagangan jarak jauh atau perdagangan antar pulau maupun antar negara, maka aktivitas inilah yang menjadi inti dari pengertian sebuah kota.[11] Sementara itu, pembahasan terhadap kota pelabuhan secara menyeluruh sering menempatkan pelabuhan pada posisi yang rendah, sehingga apa yang disebut kota pelabuhan sering kehilangan sifat maritimnya. Sebaliknya, kajian terhadap suatu pelabuhan tanpa menunjukkan dan menganalisis kota tempat pelabuhan itu berada juga menghilangkan fungsi kota pelabuhan sebagai hal yang sangat berkaitan.[12] Asumsi ini menginformasikan kepada kita untuk senantiasa melakukan berbagai kajian pengembangan yang tidak boleh melepaskan hubungan antara kota dan pelabuhan, baik pada masa sekarang maupun pada masa datang.

Pelabuhan, rupanya menduduki posisi penting dalam proses dinamika pertemuan budaya, karena melalui pelabuhan ini dihubungkan jalinan budaya antara wilayah lautan dengan wilayah daratan.[13] Dari seberang lautan budaya “asing” masuk melalui pelabuhan dan di sinilah interaksi budaya dengan segala implikasinya terjadi.[14] Interaksi budaya ini telah memunculkan kelompok-kelompok sosial dari berbagai etnis dan membentuk kampung-kampung etnis tertentu dengan akulturasi budaya mereka yang berkembang di sekitar pelabuhan. Keberadaan kampung-kampung ini sebenarnya bisa dijadikan salah satu objek perjalanan wisata, terutama bagi orang-orang yang masih ada kaitan keluarga maupun teman dengan warga yang tinggal di kampung tersebut.

### Konsep Pengembangan Pariwisata dalam Kaitannya dengan Pelabuhan

Ramai tidaknya suatu pelabuhan tergantung dari berbagai faktor di antaranya faktor ekologi.[15] Demikian halnya dengan pariwisata, kegiatan ini juga bergantung dengan ekologi. Pelabuhan yang kotor dan tercemar oleh berbagai polusi tentunya tidak menarik untuk dikunjungi wisatawan. Pelabuhan, yang dalam bahasa Inggris disebut *harbour* bersinonim dengan kata *port*, namun demikian menurut Rhoads Murphey, kedua konsep ini merupakan dua pengertian yang berbeda. *Harbour* mempunyai titik tekan atau acuan pada konsep fisik yang memberi pengertian tentang pelabuhan sebagai tempat berlindung atau berteduhnya kapal-kapal. Sementara *port* lebih mengacu pada konsep ekonomi, yaitu pelabuhan yang dipandang sebagai tempat atau pusat tukar menukar atau keluar masuknya barang-barang komoditas antara daerah hinterland dengan foreland.[16] Kedua konsep tentang pelabuhan ini juga bisa ditangkap secara berbeda dalam mengembangkan wisata pelabuhan. Dalam konsep fisik pelabuhan berarti dermaga tempat kapal-kapal berlabuh dengan segala fasilitasnya. Banyak orang yang ingin melihat dan mengetahui kapal-kapal besar, kapal perang, dan bahkan ingin menaikinya. Sementara pelabuhan dalam konsep ekonomi merupakan serangkaian kegiatan ekonomi sejak kapal datang hingga kapal berangkat. Salah satu motivasi wisata adalah melihat dan mempelajari hal-hal baru. Wisatawan ingin mencari kebahagiaan batin dengan melihat dan menikmati hal baru yang tidak ditemui di tempat tinggalnya. Itulah sebabnya, sebuah proses ekonomi pelabuhan yang berlangsung di pelabuhan bisa juga menjadi objek wisata yang cukup potensial bila bisa dimanaj dengan baik.

Pelabuhan yang mengacu pada konsep ekonomi, di samping berfungsi sebagai tempat/ pusat tukar menukar atau keluar masuknya barang perdagangan, juga menjadi salah satu syarat sifat kosmopolitannya suatu wilayah atau kota karena adanya dampak ekonomi yang ditimbulkannya.[17] Dari konsep ini diperoleh pengertian bahwa ada hubungan antara hinterland dengan aktivitas suatu pelabuhan. Dengan kata lain, bagi wilayah hinterland maupun foreland, pelabuhan berfungsi dalam menawarkan volume dagang dan menarik kapal-kapal bagi perdagangan dari dan ke pedalaman. Konsep ini sebenarnya bisa digunakan dalam mengembangkan peluang pariwisata dari pelabuhan. Pelabuhan berfungsi sebagai objek yang menarik wisatawan baik dari hinterland maupun dari foreland. Pada abad XXI ini fungsi pelabuhan sebagai pelabuhan penumpang harus lebih ditingkatkan khususnya penumpang dalam konteks wisatawan.

Operasionalisasi pelabuhan pada hakekatnya merupakan sebuah sistem. Sistem yaitu sebuah jaringan kerja yang saling berhubungan. Sistem tersebut terdiri dari beberapa subsistem dan di dalamnya juga didukung oleh subsistem yang lebih kecil. Kesemuanya ini berlangsung dalam hubungan yang saling kait mengait dan didukung oleh *net of transportation* yang menghubungkan pelabuhan dengan daerah hinterland baik jalan kereta api maupun jalan raya. Fungsionalisasi *net of transportation* bagi wisatawan juga mutlak harus dipikirkan. Perjalanan yang menyenangkan sangat diminati oleh para wisatawan. Jaringan kereta api yang telah ada dan kurang dimanfaatkan, perlu diupayakan untuk perjalanan wisata ke pelabuhan melalui kereta api. Sudah barang tentu, kereta api yang digunakan sudah diubah menjadi kereta wisata yang indah.

Pada dasarnya, sistem industri suatu pelabuhan yang ada terdiri dari tiga subsistem, yaitu: *Port Administration/Port Authority*, *Port Bisnis* (Perusahaan Pelabuhan), dan Pengguna Jasa Pelabuhan (*Port Users*). Sistem ini berlangsung dan berkembang karena ada manajemen terhadap aktivitas pelabuhan itu. Dalam konteks ini, manajemen dilihat dalam perspektif suatu cara untuk mengendalikan dan mengembangkan suatu sistem ekonomi dengan melakukan pengaturan terhadap fungsi-fungsi sistem pelabuhan seefisien mungkin.[18] Selain itu sistem pelabuhan juga didukung oleh para pelaku di pelabuhan seperti pejabat dan pegawai pelabuhan, buruh pelabuhan, pedagang, konsumen, dan produsen, serta masyarakat yang hidup di sekitar pelabuhan. Manajemen itu sendiri tidak dapat mengabaikan pendekatan sistem untuk melihat variabel yang saling terkait dan terpengaruh.[19] Dalam konteks ini, peluang bisa diupayakan dengan menyamakan visi dan misi wisata pelabuhan. Dinas dan instansi terkait perlu melakukan kerjasama dan usaha untuk menggali potensi yang ada. Sementara seluruh pelaku bisnis yang terlibat dalam aktivitas pelabuhan juga perlu disadarkan pentingnya sisi wisata di pelabuhan, sehingga mereka akan mendukung kegiatan wisata pelabuhan. Pengaturan aktivitas wisata dengan perangkat peraturan formal sangat penting untuk mengikat dan mempertegas

kegiatan wisata di pelabuhan dan mendapat dukungan formal dari para pelaku bisnisnya.

Munurut Christopher, pendekatan sistem terhadap pelabuhan mempunyai elemen-elemen anatomi yaitu: 1) Hubungan antara hinterland dengan foreland; 2) Port Facilities, yaitu pengungkapan terhadap unsur-unsur yang berkaitan dengan transport pada tingkat regional, nasional, dan internasional/ global; 3) Industri pelabuhan, artinya melihat pelabuhan sebagai sistem industri yang terdiri dari sub-sub sistem.[20] Tujuan dari pendekatan ini adalah untuk mengetahui bagaimana efektivitas pelabuhan dalam proses ekonomi dan memahami hubungan antara pelabuhan dengan perkembangan sosial ekonomi masyarakat. Dengan demikian aplikasi morfologi dari suatu sistem pelabuhan diasumsikan akan membawa transformasi sosial ekonomi. [21] Transformasi sosial ekonomi masyarakat khususnya masyarakat yang tinggal di sekitar pelabuhan dan masyarakat kota pada umumnya merupakan akibat langsung dari aktivitas pelabuhan. Manajemen yang baik terhadap hal ini akan memberikan dampak positif bagi meningkatnya kegiatan ekonomi di sekitar pelabuhan terutama sektor ekonomi kecil dan informal. Keberadaan pedagang kaki-lima, pedagang souvenir, dibangunnya museum, rumah makan *sea food* yang khas, dan sebagainya akan membawa perubahan sosial ekonomi masyarakat dan pada gilirannya pendapatan pelabuhan dan pendapatan daerah juga mengalami peningkatan. Kesejahteraan karyawan pelabuhan akan bertambah pula.

Selain itu, sistem pelabuhan merupakan salah satu titik dari mata rantai logistik dalam rangkaian proses transformasi yang menambah nilai dan produk. Nilai akan bertambah melalui empat proses perubahan, yaitu perubahan fungsi (manfaat fungsi produk); perubahan pemilikan (manfaat pemilikan); perubahan waktu (manfaat waktu); dan perubahan ruang (manfaat tempat). Dalam proses itu masing-masing dijelaskan: perubahan fungsi berlangsung pada pengolahan manufaktur atau barang industri; perubahan pemilikan terjadi pada transaksi penjualan; perubahan waktu terjadi pada penimbunan; dan perubahan ruang terjadi pada proses pengumpulan dan penyebaran barang.[22] Bagaimana proses perubahan fungsi yang membawa nilai ini bisa dimanfaatkan untuk peluang pariwisata? Ternyata setelah perubahan fungsi yang berlangsung ini dikaji secara cermat, mana-mana yang bisa berpeluang dalam pengembangan pariwisata.

Perkembangan pelabuhan dengan berbagai dampaknya ternyata sangat dipengaruhi oleh manajemen pelabuhan. Manajemen menjadi nafas bagi kehidupan sebuah pelabuhan. Semakin baik manajemen suatu pelabuhan maka akan semakin baik pula efektivitas dan efisiensi suatu pelabuhan. Manajemen mendasari sistem pelabuhan dalam menjalankan peran dan fungsinya secara terpadu, berencana, terarah, dan menyeluruh.[23]

## **Penutup**

Sebenarnya masih banyak yang bisa didiskusikan tentang peluang wisata yang bisa ditangkap dalam kaitannya dengan eksistensi sebuah pelabuhan. Semua itu sangat bergantung pada jenis dan kondisi pelabuhannya itu sendiri. Namun secara umum peluang bisnis wisata di pelabuhan ini tidak banyak dipikirkan secara serius, apalagi dengan mendudukkan bisnis ini dalam manajemen pelabuhan. Wisata maritim atau wisata laut, khususnya wisata pelabuhan yang sekarang berlangsung terkesan dimanaj seadanya, sehingga potensi yang besar tidak tergali.

Keindahan alam, proses ekonomi, kondisi fisik, keberadaan kapal-kapal besar dengan berbagai peralatannya yang ada di pelabuhan perlu dimanaj dan dijual kepada wisatawan. Pelabuhan sebenarnya telah menawarkan pengetahuan, situs historis, pantai dan lingkungan pelabuhan yang indah, sehingga sangat berpotensi untuk mengembangkan wisata ilmu pengetahuan, wisata sejarah, dan wisata maritim/ pelabuhan. Apabila potensi ini bisa dikembangkan, maka efek positif yang pertama adalah pelabuhan akan bisa mengembangkan konsep pemberdayaan *man power*-nya karena bisa menjadi guide dan pengelola beberapa situs wisata.

## DAFTAR PUSTAKA

- A.B Lopian, **Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX** (Disertasi Doktor tidak diterbitkan pada Universitas Gadjahmada Yogyakarta, 1987)
- A.B. Lopian, “Dunia Maritim Asia Tenggara”, **makalah** pada ceramah Penilaian Kembali Karya Utama Sejarahwan Asing tentang Sejarah Indonesia, Jakarta, 23 April 1991.
- Broeze, Frank (Ed), **Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16<sup>th</sup>- 20<sup>th</sup> Centuries** (Kensington: New South Wales University Press, 1989)
- Broeze, Frank, “From Imperialism to Independence: The Decline and Re-Emergence of Asian Shipping”, dalam **The Great Circle Journal of The Australian Association for Maritime History** Vol. 9, No. 2 October 1987
- Child, J., “Manajemen”, dalam S.R. Parker, et.al., **Sosiologi Industri** (Jakarta: Rineka Cipta, 1992)
- Christopher, Arriess, **A Port System in A Developing Regional Economy Evolution and Response in North Sumatra, Indonesia** (Ann Arbor: University of Kentucky, 1989)
- Dirjen Perhubungan Laut Direktorat Pelabuhan dan pengerukan, “Masalah tolok ukur kepelabuhan”, **makalah** Loka Karya Keuangan Pelabuhan di Surabaya, Februari 1982, Jakarta
- Edy Sedyawati, et al., **Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutera** (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1992)
- Frederick I Hermawan, **Perkembangan Kegiatan Maritim** (Bandung: Almunni, 1986)
- F. Soeratno, “Perkembangan Teknis dan Sosial di Pelabuhan”, dalam **Dunia Maritim** No. 12 Th.XXIX Herman A Carel Lawalata, **Pelabuhan dan Niaga pelayaran (port operation)** (Jakarta: Aksara Baru, 1981)
- Indriyanto, “Mengkaji Sejarah Asia Tenggara”, dalam **Suara Merdeka**, Selasa 6 Maret 1990.
- K.N Chaudhuri, **Trade and Civilization in the Indian Ocean An Economic History from the Rise of Islam to 1750** (Cambridge University Press, 1989)
- Koontz, Harold, et al., **Manajemen** Vol. I (Jakarta: Gramedia, 1986)
- Klink, Arjen van, **Towards The Borderless Mainport Rotterdam** (Disertasi Doktor tidak diterbitkan pada Erasmus Universiteit Rotterdam 1995)
- Knight, Franklin W & Peggy K. Liss, **Atlantic Port Cities, Economy, Culture, and Society in the Atlantic World 1650-1850** (Knoxville: The University of Tennessee Press, 1991)
- Meyer, Han, **De Stad en de Haven Stedebouw als Culturele Opgave in Londen, Barcelona, New York en Rotterdam; Veranderende Relaties Tussen Stedelijke Openbare Ruimte en Grootschalige Infrastructuur** (Rotterdam/Utrecht, 1996)
- Oram, N.D., **Colonial Town to Melanesian City Port Moresby 1884-1974** (Canberra: Australian National University Press, 1976)
- PT Pelindo III Cabang Surabaya, **Pelabuhan Tanjung Perak dalam Design Sistem Perhubungan Nasional** (tanpa tahun, tanpa penerbit)
- RP Soejono, “Remarks on Maritime shipping in Prehistoric times in Indonesia”, dalam **Supplementary Report for SPAFA Consultative workshop on reseach on Maritime shipping and trade networks in southeast Asia (I-W7)**, Cisarua West Java, Indonesia, 20-17 Nov, 1984.
- R. Bintarto, **Beberapa Aspek Geografi** (Yogyakarta: Penerbit Karya, 1968)
- Sartono Kartodirdjo, et.al, **Sejarah Nasional Indonesia II** (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975)
- Shaffer, Lynda Norene, **Maritime Southeast Asia to 1500** (ME Sharpe:New York, 1984)
- Sri Sutjningsih (penyunting), **Banten Kota Pelabuhan Jalan Sutera** (Jakarta: Depdikbud, 1995). Setyawati Sulaiman, “Maritime Routes in the Clasical Period”, **makalah** dalam Supplementary Report for SPAFA Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and trade networksin Southeast Asia, Cisarua West Java, Indonesia, 10-17 November 1984)
- Sutherland, Heather, “Ethnicity, Wealth and Power in Colonial Makasar: A Historiographical Reconsideration”, dalam Peter J.M. Nas, **The Indonesian City** (Dordrech-Holland: Forris Publication, 1986)
- Zulyani Hidayah & Joko Muji Raharjo, Corak dan Pola Hubungan Sosial Antar Golongan dan Kelompok Etnik di Daerah Perkotaan: Suatu Studi Masalah Pembauran dalam Bidang Sosial Ekonomi Daerah Surabaya Jawa Timur (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997)

---

\* Makalah disampaikan pada Kegiatan Pengabdian Masyarakat Jurusan Sejarah Fakultas Sastra UNDIP di Kabupaten Jepara tanggal 28 April 2005.

\*\* Drs. Indriyanto, S.H., M.Hum., Dosen Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Diponegoro Semarang.

[1] Masalah penulisan sejarah yang kurang proporsional antara sejarah “wilayah darat” dengan sejarah maritim, juga diungkapkan oleh AB Lopian dalam pidato pengukuhan Guru Besarnya di Universitas Indonesia tahun 1992 berjudul “**Sejarah Nusantara Sejarah Bahari**”.

[2] Maritim bersinonim dengan kata bahari. Bangsa Indonesia dalam sejarahnya mempunyai aktivitas yang besar di

wilayah laut dan laut digunakan sebagai kekuatannya. Baca: Frederick I Hermawan, **Perkembangan Kegiatan Maritim** (Bandung: Almunni, 1986). Indonesia sebagai negara maritim terbesar di Asia Tenggara mempunyai pulau berjumlah 13.667 yang 6000 di antaranya telah mempunyai nama dan 1000 di antaranya telah didiami. Wilayah darat mencapai 40% dan wilayah laut mencapai 60%. Lynda Norene Shaffer, **Maritime Southeast Asia to 1500** (ME Sharpe:New York,1984), hlm. 5.

[3]Besarnya wilayah laut daripada darat merupakan indikasi bahwa cukup banyak orang menggantungkan diri pada laut dalam aktivitas hidupnya. A.B Lopian, **Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX** (Disertasi Doktor tidak diterbitkan pada Universitas Gadjahmada Yogyakarta, 1987) hlm. 1.

[4] A.B. Lopian, "Dunia Maritim Asia Tenggara", **makalah** pada ceramah Penilaian Kembali Karya Utama Sejarawan Asing tentang Sejarah Indonesia, Jakarta, 23 April 1991.

[5] R. Bintarto, **Beberapa Aspek Geografi** (Yogyakarta: Penerbit Karya, 1968), hlm. 33.

[6] F. Soerarto, "Perkembangan Teknis dan Sosial di Pelabuhan", dalam **Dunia Maritim** No. 12 Th.XXIX Desember 1979, hlm. 22.

[7] Misalnya: Banda Aceh, Belawan, Banten, Batavia, Makasar, Ambon, Ternate, Gresik, Tuban, Surabaya, Semarang, dan sebagainya. Kota-kota ini telah menjadi titik simpul dari jaringan aktivitas sosial ekonomi masyarakat Indonesia karena peran yang dimainkan oleh pelabuhannya masing-masing. Dalam hal ini laut lebih menjadi faktor pemersatu daripada pemisah berbagai suku bangsa di Indonesia.

[8] Di tingkat dunia, secara khusus jalur-jalur perdagangan yang menghubungkan ujung barat Eropa dengan ujung timur Asia itu disebut sebagai jalur sutera. Penamaan ini didasarkan ada kenyataan bahwa sutera memang menjadi barang dagangan penting, namun di samping itu juga didasarkan pada pemberian arti secara figuratif, yang melambangkan jalinan lembut dari jalinan budaya yang senantiasa terjadi mengikuti jalur itu. Edy Sedyawati, **et al., Tuban: Kota Pelabuhan di Jalan Sutera** (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan RI, 1992) hlm. 2. Beberapa karya senada ditampilkan dalam kumpulan makalah diskusi tentang Banten. Sri Sutjningsih (penyunting), **Banten Kota Pelabuhan Jalan Sutera** (Jakarta: Depdikbud, 1995). Munculnya jalur perdagangan laut di kawasan Jawa Timur, baca: Setyawati Sulaiman, "Maritime Routes in the Clasical Period", **makalah** dalam Supplementary Report for SPAFA Consultative Workshop on Research on Maritime Shipping and trade networksin Southeast Asia, Cisarua West Java, Indonesia, 10-17 November 1984). Bahkan, selama paruh pertama abad XIX sebagian besar perairan Asia dan kepulauannya terintegrasi ke dalam suatu ekonomi dunia, misalnya pembukaan Jepang tahun 1854. Baca selengkapnya; Frank Broeze, "From Imperialism to Independence: The Decline and Re-Emergence of Asian Shipping", dalam **The Great Circle Journal of The Australian Association for Maritime History** Vol. 9, No. 2 October 1987, hlm. 73.

[9] Peter Reeves, Frank Broeze, Kenneth Mc. Pherson, "Studying The Asian Port City" dalam Frank Broeze (Ed), **Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16<sup>th</sup>- 20<sup>th</sup> Centuries** (Kensington: New South Wales University Press, 1989), hlm. 38.

[10] Rhoads Murphey, " On Evolution of the Port City", dalam Frank Broeze (Ed), **Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16<sup>th</sup>- 20<sup>th</sup> Centuries** (Kinsington: New South Wales University Press, 1989)

[11] Ada beberapa tipologi tentang kota. Menurut Richard Fox, kota bisa dibedakan dalam tipologi kota dagang, kota administrasi, dan kota industri. Baginya, kota dagang telah diberi bobot khusus dalam pengembangan ide tentang urbanisme. Henry Pirenne tidak mau mendefinisikan pemukiman kota sebagai suatu kota jika tidak hidup atas perdagangan jarak jauh. Baca: Peter Reeves, et.al, "Studying The Asian Port City", dalam Frank Broeze (ed), **op.cit**, hlm. 29-30. Menurut Djoko Suryo, ada beberapa jenis kota yang mendukung terwujudnya proses pembauran yang mengarah pada integrasi sosial budaya masyarakat Indonesia yang majemuk, yaitu: 1) Kota bandar atau kota perdagangan. Kota ini berkembang karena faktor utama ekonomi dan perdagangan seperti Aceh, Malaka, Palembang, Banten, Jakarta, Demak, Makassar, dsb.; 2) Kota administratif, yaitu kota pusat birokrasi dan kekuasaan, yang mempunyai jaringan kekuasaan secara hirarkhis dan menjadi pusat kontrol terhadap daerah-daerah bawahannya; 3) Kota pendidikan atau intelektual, yaitu kota pusat perguruan tinggi dan berbagai lembaga pendidikan sebagai aktivitas utamanya. Lihat: Zulyani Hidayah & Joko Muji Raharjo, **Corak dan Pola Hubungan Sosial Antar Golongan dan Kelompok Etnik di Daerah Perkotaan: Suatu Studi Masalah Pembauran dalam Bidang Sosial Ekonomi Daerah Surabaya Jawa Timur** (Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1997), hlm. 5.

[12]Frank Broeze (ed), **op.cit**.

[13]Budaya dalam konteks ini adalah budaya dalam arti luas yang meliputi segi-segi sosial, ekonomi, politik, dan sebagainya. Dalam arti fisik, pelabuhan merupakan terminal point tempat terjadinya pemindahan barang dari alat transport laut ke alat transport darat. Dengan demikian pelabuhan selalu peka terhadap perkembangan ekonomi, teknologi, sosial dan politik baik yang berpengaruh langsung maupun tidak langsung. Direjen Perhubungan Laut

Direktorat Pelabuhan dan pengerukan, “Masalah tolok ukur kepelabuhan”, **makalah** Loka Karya Keuangan Pelabuhan di Surabaya, Februari 1982, Jakarta, hlm. 1.

[14] RP Soejono, “Remarks on Maritime shipping in Prehistoric times in Indonesia”, dalam **Supplementary Report for SPAFA Consultative workshop on reseach on Maritime shipping and trade networks in southeast Asia** (I-W7), Cisarua West Java, Indonesia, 20-17 Nov, 1984., hlm.146. Indriyanto, “Mengkaji Sejarah Asia Tenggara”, dalam **Suara Merdeka**, Selasa 6 Maret 1990.

[15] Pelabuhan bukan asal saja sebagai tempat berlabuh, tetapi juga tempat kapal berlabuh dengan aman, terlindung dari ombak besar, angin dan arus yang kuat. Dalam jaringan lalu-lintas di sebuah negeri kepulauan, seperti Indonesia, fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung antara jalan darat dengan jalan maritim. Baca: Sartono Kartodirdjo, **et.al, Sejarah Nasional Indonesia II** (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1975), hlm. 60. Selanjutnya K.N Chaudhuri menjelaskan bahwa hubungan antara darat dan laut atas peradaban manusia sepanjang sejarah ditentukan oleh beberapa faktor, yaitu: faktor geografi; pengetahuan dan batasan teknologi yang terjalin dengan kebiasaan sosial budaya; dan unsur waktu, perang, kemunculan atau keambrokan kerajaan politik. Hal ini menambah pengaruh pada berbagai nasib pelabuhan, kota, dan masyarakat pedagang yang mendapatkan hasil dari perdagangan laut. Baca: K.N Chaudhuri, **Trade and Civilization in the Indian Ocean An Economic History from the Rise of Islam to 1750** (Cambridge University Press, 1989), hlm. 161.

[16] Rhoads Murphey, “On Evolution of The Port City”, dalam Frank Broeze (ed), **op.cit.**, hlm. 231.

[17]**Ibid.**

[18] Ada pula perspektif lain dari manajemen, yaitu suatu kelompok profesional yang menyelenggarakan suatu proses manajemen. Selain itu ada pula perspektif politis, yaitu manajemen sebagai suatu sistem power dan authority yang dipegang oleh orang atau kelompok yang berbeda yang digunakan sebagai taktik dan strategi di dalam mengejar suatu tujuan. Baca: J. Child, “Manajemen”, dalam S.R. Parker, **et.al., Sosiologi Industri** (Jakarta: Rineka Cipta, 1992), hlm. 166.

[19] Harold Koontz, et al., **Manajemen** Vol. I (Jakarta: Gramedia,1986), hlm.17.

[20] Arriess Christopher, **A Port System in A Developing Regional Economy Evolution and Response in North Sumatra, Indonesia** (Ann Arbor: University of Kentucky, 1989)

[21]**Ibid.**, hlm. 3.

[22] Arjen van Klink, **Towards The Borderless Mainport Rotterdam** (Disertasi Doktor tidak diterbitkan pada Erasmus Universiteit Rotterdam 1995)

[23] PT Pelindo III Cabang Surabaya, **Pelabuhan Tanjung Perak dalam Design Sistem Perhubungan Nasional** (tanpa tahun, tanpa penerbit), hlm. 3.