

DI PELABUHAN SURABAYA 1968-1970

Oleh:

Drs. Indriyanto, SH.,M.Hum

INTISARI

Surabaya merupakan salah satu kota pelabuhan terpenting di Indonesia setelah Jakarta. Perkembangan pelayaran dan perdagangan lautnya telah mengalami pasang surut sesuai dengan dinamika sejarah yang sangat menarik untuk dikaji. Ketika pada masa Kolonial Belanda Surabaya menjadi pelabuhan utama di wilayah Indonesia, kemudian mengalami kehancuran pada masa Pendudukan Jepang. Setelah masa Kemerdekaan RI, pelabuhan ini dengan tertatih-tatih mencoba untuk bangkit kembali, dan menunjukkan hasil pada masa awal Pemerintah Orde baru. Penelitian ini mencoba melihat perkembangan dinamika pelayaran dan perdagangan laut di Pelabuhan Surabaya pada masa awal orde Baru yang ternyata menunjukkan perkembangan yang meningkat setelah sebelumnya mengalami kelesuan akibat situasi ekonomi nasional yang buruk.

Kata Kunci: pelabuhan, pelayaran, perdagangan laut, bongkat muat, port administration, port users, port bussiness.

A. PENDAHULUAN

A.1. Latar Belakang

Pada pertengahan tahun 1960-an perekonomian Indonesia mengalami kemerosotan tajam. Hal ini disebabkan terutama karena pertimbangan ekonomi banyak diabaikan dalam kebijakan strategis pemerintah yang mendukung motif politik murni. Kebijakan negara dengan tekanan utama pada pembentukan ideologi nasional menjadi prioritas di atas semua aspek ekonomi dalam pembangunan. Campur tangan negara dalam kehidupan ekonomi sangat besar dan mengarah pada kemacetan produksi, perdagangan, keruntuhan infrastruktur ekonomi, dan inflasi yang melangit.[1] Pada tahun 1965 nilai tukar uang di pasar bebas naik dari Rp 1.400,- menjadi Rp 36.000,- per dolar AS dan nilai tukar ekspor utama dalam perdagangan bebas turun dari 27% menjadi 6%. Dorongan moneter untuk melakukan ekspor gelap menjadi lebih kuat. Dari kegiatan perdagangan luar negeri memang semua devisa harus diserahkan kepada pemerintah. Perseorangan tidak diperkenankan menyimpan valuta asing. Impor harus dengan ijin dan sering dibatasi dengan ketat. Bila seseorang ingin mengimpor barang secara tidak resmi maka ia harus mengambil jalan tidak resmi pula untuk memperoleh valuta asing guna membayar impornya. Bagi eksportir, mengekspor secara gelap adalah satu-satunya jalan yang tampak.[2]

Akibat memburuknya perdagangan laut Indonesia, nilai ekspor Indonesia cenderung menurun pada rata-rata tingkat tahunan 0,4% antara 1950 dan 1968. Dari 1966-1967 nilai ekspor mengalami kenaikan 8% dari US \$ 714 juta menjadi US \$ 770 juta berkat naiknya harga minyak bumi sampai 11%.[3] Rata-rata laju pertumbuhan volume ekspor selama 1950-1966 adalah 0,8% setahun. Sejak tahun 1967 laju pertumbuhan jauh lebih tinggi, rata-rata 19,7% per tahun selama 1966-1970. Fluktuasi besar dalam harga komoditas internasional yang cenderung menurun dan ditafsirkan pada tingkat rata-rata tahunan 0,8% antara 1950 dan 1960 kebanyakan ditunjukkan

oleh nilai ekspor. Nilai impor juga mengalami kecenderungan menurun, terutama terjadi pada tahun 1952, 1956, dan 1961. Setelah tahun 1966 suatu masa pertumbuhan yang bertahan dimulai dan impor tumbuh dengan rata-rata laju tahunan 21% selama 1966-1970.[4]

Tampaknya kondisi ekonomi khususnya yang berkaitan dengan kegiatan ekspor impor, juga berpengaruh pada aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di pelabuhan-pelabuhan besar, khususnya di pelabuhan Surabaya. Ketika awal Orde Baru berkuasa, ada perkembangan yang menarik untuk disimak di pelabuhan tersebut.

A.2. Permasalahan

Dalam penelitian ini, permasalahan yang diajukan adalah, bagaimana perkembangan aktivitas pelayaran dan perdagangan laut yang berlangsung di pelabuhan Surabaya pada tahun 1968-1970?

A.3. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui aktivitas pelabuhan Surabaya dalam pelayaran dan perdagangan pada masa awal pemerintahan Orde Baru. Adapun manfaat penelitian ini adalah untuk memberikan ilustrasi awal bagi penelitian berikutnya dan memperkaya khazanah sejarah maritim khususnya pelabuhan di Indonesia.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode sejarah, yang dalam pelaksanaannya meliputi empat tahap, yaitu: 1) heuristik, yaitu melakukan pengumpulan sumber baik primer maupun sekunder; 2) kritik, baik kritik interen maupun kritik eksteren; 3) Interpretasi, yaitu menghubungkan-hubungkan fakta yang diperoleh dari kritik dan merangkainya dalam hubungan sebab-akibat; 4) Historiografi, yaitu melakukan penulisan kembali sebagai upaya merekonstruksi peristiwa masa lampau secara sistematis.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

C.1. Manajemen Pelabuhan Surabaya

Pada periode 1959-1969 manajemen pelabuhan mengalami perubahan-perubahan. Hal ini tidak bisa dilepaskan dari suasana politik nasional Indonesia yang pada saat itu menganut Sistem Demokrasi dan Ekonomi Terpimpin. Landasan politis dalam dunia ekonomi adalah Ekonomi Terpimpin, Deklarasi Ekonomi, dan Amanat Berdikari. Sementara pola perdagangan nasional bertujuan untuk menambah *purchasing power* negara dalam devisa pembelanjaan jalannya revolusi. Tentang Kebijakan Ekonomi Keuangan diatur dalam Penetapan Presiden No. 26 /1965 antara lain dalam pasal 9 yang mengatur bahwa pemerintah harus menguasai perdagangan luar negeri. Impor hanya dilakukan oleh pemerintah, sedangkan pihak swasta yang mengimpor harus bertindak atas nama pemerintah.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang (Perpu) No. 19/1960 tentang Perusahaan Negara dan Peraturan Pemerintah No. 120 tahun 1961 tentang Perusahaan Negara Pelabuhan, pelabuhan besar maupun pelabuhan kecil “yang diusahakan” oleh pemerintah berubah statusnya menjadi Perusahaan Negara.[5] Pengusahaan-pelabuhan yang tadinya dikoordinasikan oleh Jawatan Pelabuhan, kemudian dipecah tugas dan wewenangnya. Hal-hal yang menyangkut perusahaan sebagai Port Bussines (PB) dipegang oleh Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan dan yang menyangkut penguasaan dan administrasi atau Port Administration (PA) diatur oleh Biro Kepelabuhan.[6] Pengaturan ini dimaksudkan agar pengelolaan pelabuhan semata-mata untuk kepentingan nasional. Dengan demikian kepentingan pemerintah menjadi

lebih besar dibandingkan dengan kepentingan swasta atau Port Users (PU). Dalam tahap ini PU harus berhadapan dengan PB dan PA dalam birokrasi ekonomi maupun administrasi. Struktur pengelolaan pelabuhan Surabaya dapat digambarkan sebagai berikut.

Struktur Pengelolaan Pelabuhan Surabaya (1959-1969)

Salah satu faktor penting yang menentukan keberhasilan pengelolaan pelabuhan adalah sistem organisasi pelaksana fungsi pelabuhan. Sebagai penguasa pelabuhan, pemerintah selain melaksanakan tugas pemerintahan juga harus mendorong orientasi bisnis dalam aktivitas pelabuhan sebagai sebuah perusahaan. Struktur pengelolaan pelabuhan pada periode sebelumnya dianggap tidak efektif. Oleh karena itu, pemerintah melakukan perubahan pengelolaan pelabuhan. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1969 dan Peraturan Pemerintah No. 18 tahun 1969 tentang Pembubaran PN Pelabuhan, pengelolaan pelabuhan Surabaya baik dari segi perusahaan

(PB) dan segi penguasaan (PA) dipegang sepenuhnya oleh pemerintah dalam bentuk Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Lembaga ini dipimpin oleh penguasa tunggal pelabuhan, yaitu Administrator Pelabuhan (Adpel) sebagai kepala pelabuhan. Di samping Adpel ada sebuah lembaga konsultatif, yaitu Badan Musyawarah Pelabuhan (BMP) dengan tugas membantu mengadakan pemikiran terhadap masalah-masalah yang memerlukan pemecahan bersama dalam pendayagunaan dan pengusahaan pelabuhan. Hasil musyawarah BMP menjadi pedoman bagi Adpel dalam melaksanakan tugasnya.[7] Tujuan perubahan manajemen itu adalah untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi dalam pengelolaan pelabuhan. Dengan pertimbangan bahwa koordinasi, integrasi, dan sinkronisasi pengelolaan pelabuhan perlu dipusatkan dalam satu tangan maka kesatuan-kesatuan pertahanan keamanan yang ditugaskan untuk menyelenggarakan keamanan di wilayah pelabuhan secara taktis dan operasional ditempatkan di bawah komando Adpel.[8]

C.2. Aktivitas Bongkar-Muat

Peningkatan aktivitas pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Surabaya mulai tampak membaik sejak tahun 1966, saat pemerintahan Orde Baru mulai berlangsung. Namun sayang, seiring dengan kuatnya sentralisasi pemerintahan Orde Baru, prosentase andil perdagangan Surabaya atas perdagangan Jawa maupun Indonesia semakin jauh tertinggal dari Jakarta. Pada tahun 1969, prosentase andil nilai impor Surabaya atas Jawa sebesar 15% dan atas Indonesia 11%. Sementara andil nilai impor Jakarta atas Jawa mencapai 67% dan atas Indonesia mencapai 60%.[9] Meskipun demikian, kegiatan impor dalam pelayaran samodra di pelabuhan Surabaya sendiri mengalami peningkatan yang cukup berarti sejak tahun 1966. Total tonase impor mencapai 578.811 ton pada tahun 1970. Adapun total tonase ekspor mengalami fluktuasi, tetapi menunjukkan peningkatan sejak tahun 1969-1970 hingga mencapai kurang lebih 35%.[10] Demikian juga untuk kegiatan bongkar-muat dalam pelayaran Nusantara (intrainsuler), total tonase sejak tahun 1968-1970 hampir semuanya mengalami kenaikan.

Tabel 1
Bongkar-muat dalam Pelayaran Samodra dan Nusantara di Pelabuhan Surabaya Tahun 1966-1970 (dalam ton)

Tahun	Pelayaran Samodra		Pelayaran Nusantara		Total
	Impor	Ekspor	Bongkar	Muat	
	(Bongkar)	(Muat)			
1966	125.246	411.445	122.552	215.712	874.955
1967	317.395	378.827	148.716	213.783	1.058.721
1968	419.829	371.946	135.601	234.226	1.161.602
1969	562.398	486.787	180.377	277.728	1.507.290
1970	578.811	576.580	198.831	506.808	1.861.030

Sumber: Bagian Statistik Port Administration Tandjung Perak, dalam angka tahun.

Kondisi ekspor Indonesia pada tahun 1968-1969 banyak mengalami penurunan. Berbagai

jenis komoditas ekspor seperti karet perkebunan, kopra, kopi, tembakau, minyak kelapa, biji kelapa sawit, lada, dan timah mengalami penurunan. Jenis komoditas ekspor yang tidak mengalami penurunan hanyalah karet rakyat dan kayu.[11] Namun demikian, jika dilihat dari tabel di atas, kegiatan ekspor-impor yang berlangsung di pelabuhan Surabaya pada tahun 1969-1970 justru menunjukkan peningkatan yang cukup berarti, bahkan untuk kegiatan ekspor mengalami kenaikan yang cukup bagus. Ini berarti bahwa dampak dari situasi perdagangan nasional yang buruk pada tahun-tahun tertentu tidak begitu berpengaruh terhadap aktivitas ekspor-impor yang berlangsung di pelabuhan Surabaya.

Untuk mengetahui bagaimana aktivitas bongkar-muat pada jenis pelayaran yang lain dapat dilakukan dengan membandingkan antara angka bongkar-muat kapal dalam jenis pelayaran lokal dan pelayaran rakyat. Pelayaran rakyat atau sering dikenal dengan nama pelayaran perahu, meskipun merupakan aktivitas pelayaran tradisional, namun dalam konteks pelayaran tetap harus diperhitungkan dan dibandingkan dengan jenis-jenis pelayaran lain. Hal ini dimungkinkan, karena semua jenis pelayaran tersebut telah berlangsung dan ditampung serta difasilitasi oleh pelabuhan Surabaya.

Tabel 2
Bongkar-muat dalam Pelayaran Lokal dan Pelayaran Rakyat di Pelabuhan Surabaya Tahun 1966-1970 (dalam ton)

Tahun	Pelayaran Lokal		Pelayaran Rakyat		Total
	Bongkar	Muat	Bongkar	Muat	
1966	27.452	29.581	42.244	37.147	136.424
1967	31.870	35.066	35.066	50.877	152.879
1968	36.368	37.789	37.789	52.584	164.530
1969	28.940	44.947	44.947	59.140	177.974
1970	29.901	59.425	59.140	56.425	204.891

Sumber: Bagian Statistik Port Administration Tanjung Perak, dalam angka tahun.

Apabila dilihat dari total tonase kedua pelayaran tersebut dari tahun ke tahun dapat diketahui bahwa telah terjadi peningkatan yang cukup berarti. Namun demikian bila dilihat dari perkembangan jumlah tonase bongkar muat per pelayaran menunjukkan angka yang berfluktuasi, meskipun secara keseluruhan juga menunjukkan kecenderungan meningkat. Tampak bahwa tonase bongkar muat dalam pelayaran rakyat bila dibandingkan dengan pelayaran lokal selalu menunjukkan angka yang lebih tinggi, kecuali untuk tahun 1969.

Pelayaran rakyat menggunakan kapal-kapal kayu yang dengan layar/angin sebagai tenaga penggerak dan dapat dibantu dengan tenaga motor, terutama bila perahu berada di perairan pelabuhan. Terdapat beberapa istilah untuk menyebut pelayaran yang menggunakan perahu. Ada istilah pelayaran perintis, yaitu pelayaran yang menggunakan perahu layar maupun bermotor yang mempunyai jalur antara pelabuhan-pelabuhan kecil sampai ke pulau-pulau terpencil. Ada pula istilah pelayaran rakyat yang mempunyai padanan pengertian dengan pelayaran perintis.[12] Pelayaran perahu di pelabuhan Surabaya sejak dahulu berlokasi di dermaga Kalimas. Dermaga ini memang hanya dapat dimasuki oleh kapal-kapal kecil yang bertonase tidak lebih dari 300 ton. Kapal dan perahu bersandar di dermaga Kalimas bagian barat untuk melakukan aktivitas bongkar-

muat. Kebanyakan barang yang dibongkar-muat dalam aktivitas pelayaran perahu adalah bahan kebutuhan pokok seperti sabun, teh, gula, kopi, jagung, kacang, terigu, biskuit, minyak kepala, korek api, dan rokok. Sayang sekali tidak diperoleh data statistik tentang asal dan tujuan barang-barang yang dibongkar-muat oleh perahu layar. Perahu layar dapat beroperasi cukup efisien dengan menawarkan tarif uang tambang yang agak rendah. Meskipun demikian, dapat dipastikan bahwa jalur pelayaran lokal maupun antarpulau yang dilakukan oleh perahu layar dari pelabuhan Surabaya yang terbesar adalah menuju ke Banjarmasin.[13] Di pelabuhan Banjarmasin hampir 50% dari total tonase bongkar-muat baik pelayaran perahu, pelayaran lokal, maupun pelayaran antarpulau berasal dari Surabaya.[14] Perkembangan aktivitas bongkar-muat berbagai pelayaran yang berlangsung di pelabuhan Surabaya bisa dilihat pada grafik berikut.

Grafik 1
Total Tonase Bongkar-muat Berbagai Pelayaran di Pelabuhan Surabaya
Tahun 1966- 1970 (dalam ton)



Sumber: *Pelabuhan Surabaya dalam Angka dan Gambar*, PT Pelindo III Cabang Surabaya.

Dari sisi total tonase bongkar-muat grafik di atas menunjukkan bahwa pertumbuhan paling penting di Pelabuhan Surabaya terjadi dalam sektor pelayaran internasional. Pada tahun 1970, berbagai jenis barang ekspor utama dari pelabuhan Surabaya meliputi tetes, gapek, bungkil, jagung, katul, kacang, dan lain-lain. Sementara barang impor utama yang masuk ke pelabuhan Surabaya meliputi pupuk, semen, tepung, gula, bulgur, aspal, dan lain-lain. Untuk negara asal dan tujuan dari aktivitas ekspor-impor adalah Jepang, USA, Singapura, Hongkong, Australia, Negara-negara Eropa, dan lain-lain.

C.3. Perkapalan

Jumlah kapal menjadi sangat penting ketika kita hendak membandingkan jenis pelayaran apa saja yang mendominasi dalam aktivitas pelayaran di pelabuhan Surabaya. Jumlah kapal juga

menjadi indikasi tentang situasi suatu pelabuhan. Selanjutnya lihat tabel berikut.

Tabel 3
Jumlah Kapal dalam Berbagai Pelayaran di Pelabuhan Surabaya Tahun 1966-1970

Tahun	Pelayaran Internasional	Pelayaran Intra-insuler	Pelayaran Lokal	Pelayaran Rakyat
1966	370	671	375	1.887
1967	419	798	506	3.367
1968	480	889	786	2.555
1969	589	1.048	1.124	2.719
1970	564	1.119	1.044	2.929

Sumber: Statistik Port Administration Tanjung Perak, dalam Angka Tahun.

Tabel di atas menunjukkan bahwa jumlah kapal dalam pelayaran internasional dan intra-insuler mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Meskipun demikian, jumlah kapal dalam pelayaran intra-insuler lebih besar daripada jumlah kapal dalam pelayaran internasional. Jumlah kapal dalam pelayaran internasional mencapai 35,09% dan dalam pelayaran intra-insuler mencapai 64,9%. Hal ini memang logis, karena dalam pelayaran internasional kapal-kapal yang digunakan adalah kapal-kapal besar dengan bobot sekitar 15000 ton.

Jalur angkutan laut ke luar negeri dari pelabuhan Surabaya dapat dibedakan ke dalam dua jenis, yaitu jalur Surabaya-Eropa dan jalur keliling dunia. Jalur ke negara-negara Eropa dan pelabuhan yang disinggahi adalah menuju ke negara Jerman di pelabuhan Hamburg-Bremen-Bremerhafen; Belanda di pelabuhan Amsterdam dan Rotterdam; Inggris di pelabuhan London dan Liverpool; Perancis di pelabuhan Le Havre dan Marseille; Belgia di pelabuhan Antwerp; Italia di pelabuhan Genova, Leghorn, dan Liverme; Jerman Timur di pelabuhan Rostock; Polandia di pelabuhan Gdynia; Mesir di pelabuhan Alexandria-Port Said-Suez; Singapore di pelabuhan Singapore. Selanjutnya untuk jalur keliling dunia dari pelabuhan Surabaya menuju ke Singapore di pelabuhan Singapore; Philipina di pelabuhan Manilla-Zamboanga-Davao-Cebu-Bislig-Masai-Parang-Panabutan-Arasasan; US Pacific Coast di pelabuhan San Fransisco-Los Angeles; Panama di pelabuhan Panama; Mexico di pelabuhan Vere Cruc; US Atlantic-Gulf Ports di pelabuhan New York-New Orleans-Huston-Galveston-Chaleston-Savanah-Boston-Bulbea-Baltimore; Afrika Utara di pelabuhan Casablanca-Algiers-Tripoli; Lebanon di pelabuhan Beirut; Mesir di pelabuhan Alexandria-Port Said-Suez; Saudi Arabia di pelabuhan Jeddah; dan Optional Ports di pelabuhan Barcelona-Marseille-Karachi-Bombay-Colombo.[15]

Dari tabel 3 di atas juga menunjukkan bahwa jumlah kapal dalam pelayaran perahu selalu lebih banyak daripada pelayaran lokal. Sampai tahun 1970 kekuatan armada pelayaran lokal di pelabuhan Surabaya terdiri atas 161 unit dengan bobot kotor mencapai 7.782 ton atau rata-rata berbobot 48,3 ton. Apabila dibandingkan dengan kekuatan armada pelayaran lokal di Tanjung Priok yang mencapai 208 unit, kekuatan armada di Surabaya memang lebih kecil. Akan tetapi, kekuatan armada pelayaran lokal di Surabaya berada di atas pelabuhan lain seperti Belawan,

Banjarmasin, dan Makasar.[16] Oleh karena banyaknya jumlah kapal/perahu dalam pelayaran perahu, maka aktivitas pelayaran ini sering disebut “armada semut”.

Memang jika dilihat dari jumlah tonase barang yang dibongkar-muat oleh berbagai jenis pelayaran maka jelas bahwa total tonase yang bisa ditangani oleh pelayaran rakyat sangat kecil dibandingkan dengan jenis pelayaran lain. Namun jumlah armada pelayaran rakyat ini ternyata sangat besar.[17] Jika jumlah kapal dalam pelayaran lain dibandingkan dengan jumlah kapal dalam pelayaran rakyat maka diperoleh data 1 banding 5,3 dengan pelayaran internasional, 1 banding 2,86 dengan pelayaran interinsuler, dan 1 banding 2,56 dengan pelayaran lokal.[18]

Dalam statistik angkutan laut tidak disebut daerah pelabuhan mana yang disinggahi kapal-kapal dari Surabaya. Khususnya untuk pelayaran antarpulau atau pelayaran Nusantara hanya disebutkan pulau tujuan seperti Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, dan sebagainya. Namun demikian, hal ini bisa dilacak dari pola trayek angkutan laut dalam negeri yang berlangsung dari dan ke pelabuhan Surabaya. Sampai tahun 1968 pola trayek angkutan laut di pelabuhan Surabaya terdiri atas 15 jalur tetap. Di antara jalur ini, 10 jalur langsung berangkat dari pelabuhan Surabaya, sedangkan empat jalur lainnya berangkat dari Tanjung Priok dan satu jalur berangkat dari Makassar. Jalur dari pelabuhan Surabaya baik secara langsung maupun tidak langsung adalah sebagai berikut.

Tabel 4

Pola Trayek dalam Pelayaran Nusantara dari dan ke Pelabuhan Surabaya

Nomor Trayek	Trayek
1	Surabaya - Panjang - Tanjung Priok - Padang - Tanjung Priok - Cirebon - Semarang - Surabaya
2	Surabaya - Cirebon - Palembang - Surabaya
3	Surabaya - Buleleng - Bima/Sumbawa - Djambi - Tembilahan - Tanjung Priok - Surabaya
4	Surabaya - Ampenan - Lembar/Benoa/Padangbai/Buleleng - Tg.Pandan - Pk.Pinang/Blinju/Muntok - Palembang - Tg.Priok - Cirebon - Surabaya
5	Surabaya - Semarang - Cirebon - Dumai - Siak - Pakanbaru - S. Panjang/Bengkalis/Tembilahan - Tg.Priok - Cirebon - Surabaya
6	Surabaya - Buleleng - Tg.Uban/Tg.Pinang - Belawan - Lhok Sumawe/Banda Aceh - Belawan - Bagansiapiapi - Tg. Priok - Cirebon - Surabaya.
7	Surabaya - Kupang - Atapupu - Kalabahi - Larantuka/Waiwerang - Maumere - Ende - Aimore - Waingapu - Surabaya
8	Surabaya - Semarang - Cirebon - Tanjung Priok - Pontianak - Singkawang/Pemangkat/Sambas - Tanjung Priok - Semarang - Surabaya
9	Surabaya - Tanjung Priok - Banjarmasin - Sampit/Kumai - Surabaya
10	Surabaya - Sumbawa - Bima - Maumere - Larantuka - Kalabahi - Atapupu - Kupang - Ende - Waingapu/Waikelo - Jambi/Palembang - Tg. Priok - Surabaya
11	Tg.Priok - Surabaya - Balikpapan - Samarinda - Balikpapan - Surabaya - Tanjung Priok
12	Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Ambon - Ternate - Ambon - Makassar - Surabaya - Tanjung Priok
13	Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Donggala - Toli-toli - Menado/Bitung - Toli-toli - Makassar - Surabaya - Tanjung Priok
14	Tg.Priok - Surabaya - Makassar - Kendari - Posso - Gorontalo - Bitung - Parigi/Posso - Luwuk - Makassar - Surabaya - Tanjung

	Priok	
15	Makassar - Pare-pare - Surabaya - Banjarmasin - Kotabaru -	
	Surabaya - Makassar	

Sumber: Departemen Maritim, *Pokok-pokok Persoalan di Bidang Maritim dalam Rangka Koordinasi, Rehabilitasi dan Stabilisasi Ekonomi Daerah Djawa* (Jakarta: 1968), Lampiran A.

Selain jalur-jalur angkutan laut di atas juga ada jalur khusus dari Surabaya ke Irian Barat dengan trayek Surabaya–Nusa Tenggara–Ambon–Sukarnapura, pergi-pulang (p.p.); Surabaya–Makassar–Ambon–Sukarnapura, p.p; Surabaya–Makassar–Ambon–Merauke,p.p; dan Tanjung Priok–Surabaya–Ambon–Sukarnapura, pp.[19] Salah satu jalur intrainsuler yang juga menuju ke Singapura diadakan dari pelabuhan Surabaya, yaitu jalur Surabaya–Buleleng/Benoa–Singapura–Cirebon–Semarang–Surabaya yang dilakukan dua kali dalam tiga minggu. Dengan demikian dapat diketahui bahwa jalur pelayaran intrainsuler dari dan ke Pelabuhan Surabaya meliputi jalur ke seluruh Indonesia, yaitu ke Sumatera, Kalimantan, Sulawesi, Maluku, Nusa Tenggara, dan Irian Barat.[20]

Eksistensi pelayaran perahu atau pelayaran rakyat di pelabuhan Surabaya sampai tahun 1970 tetap menunjukkan peran yang menonjol. Kebanyakan perahu yang beraktivitas dalam pelayaran ini adalah perahu dari Bugis, Kalimantan, dan Madura. Selain itu, kebanyakan anak buah kapal dalam pelayaran rakyat ini juga berasal dari Bugis. Memang secara tradisional, pelayaran perahu ini banyak didominasi oleh orang-orang Bugis sejak jaman kolonial. Para anak buah kapal atau pelaut Bugis ini banyak yang menetap di daerah pelabuhan Surabaya, seperti di Jalan Teluk Nibung, Teluk Bone, dan Tanjung Perak. Meskipun demikian, banyak pula para anak buah kapal yang tidak menetap di Surabaya atau mereka yang masih berasal dari daerahnya. Kebanyakan dari mereka yang berstatus sebagai anak buah kapal biasanya tidur di kapalnya masing-masing, sedangkan untuk para perwira atau nakhodanya biasanya disediakan penginapan oleh perusahaan atau pemilik kapal yang bersangkutan. Kebanyakan orang Bugis yang mempunyai mata pencaharian sebagai pelaut dan sudah menetap di Surabaya ini kehidupannya lebih baik bila dibandingkan dengan kebanyakan orang nonBugis. Hal ini bisa dilihat pada bentuk rumah, perabot, dan mobil yang dimiliki.

Total tonase bongkar-muat dan jenis kapal dari semua jenis pelayaran yang di pelabuhan Surabaya dan tahun 1966-1970, dapat dilihat pada dua grafik berikut.

Grafik 2
Total Bongkar-muat di Pelabuhan Surabaya Tahun 1966-1970



Sumber: Bagian Statistik *Port Administration* Tanjung Perak Surabaya.

Grafik 3

Jumlah Kapal dalam Aktivitas Pelayaran di Pelabuhan Surabaya Tahun 1966-1970



Sumber: Bagian Statistik *Port Administration* Tanjung Perak Surabaya.

C.4. Jaringan Bisnis dalam Aktivitas Pelabuhan

Untuk memperlancar pelayaran dan perdagangan di pelabuhan Surabaya diperlukan unit usaha yang terkait, yaitu berbagai perusahaan yang bergerak di bidang pelayaran dan perdagangan, Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) dan *Veem*, Perusahaan Galangan Kapal, dan sebagainya.

Perusahaan galangan kapal yang beroperasi di daerah Pelabuhan Tanjung Perak melakukan pekerjaan bermacam-macam, seperti pembuatan kapal, reparasi dan bengkel kapal, dok kapal, dan teknik dan elektronik kapal. Sampai tahun 1970 terdapat 18 perusahaan yang bergerak di bidang industri perkapalan seperti galangan dan perbengkelan kapal. Enam belas diantaranya tergabung dalam Ikatan Industri Perkapalan Indonesia (IPERINDO), yaitu PN Dok Surabaya, PN Kodja Cabang Surabaya, ETMI, CV Areka Raya, PT Salvage Antasena, PT Waisisie, PT Tekad, PT Yakin, PT Djaja Kentjana, PT Intermarine, PT Trisula, CV Laksana Muda, PT Usaha Maritim, PT Traktor Nasional, CV Usaha Baru, PT Surya Tank Cleaning Co. Sementara dua perusahaan lainnya yang tidak bergabung ke dalam IPERINDO adalah PT Djawimex dan PT Lima Gunung. Semua perusahaan ini mempunyai kantor di daerah pelabuhan Surabaya dan melaksanakan tugas mereka baik dalam skala kecil maupun besar. Di antara perusahaan ini, dua di antaranya adalah milik pemerintah, yaitu PN Dok Surabaya dan PN Kodja Cabang Surabaya. Sampai saat ini perusahaan perkapalan dan dok yang terbesar di Surabaya adalah PN Dok Surabaya. Dalam laporan ini akan dibahas secara singkat PN Dok Surabaya, yang merupakan perusahaan galangan kapal warisan Pemerintah Kolonial Hindia-Belanda.

Selain melakukan pekerjaan *docking* terhadap kapal-kapal, PN Dok Surabaya juga membuat kapal-kapal baik atas inisiatif sendiri maupun pesanan dari pihak lain. Sebagai contoh misalnya, pada tahun 1969 perusahaan ini telah berhasil meluncurkan kapal jenis Coaster dengan nama "Pratiwi" yang merupakan produk ke-458 dan dibuat atas inisiatif sendiri. Kapal tersebut dibuat bukan atas order dari luar meskipun akan dijual. Bobot kapal 200 DWT dengan panjang 43,60 meter dan lebar 2,75 meter dan mempunyai kapasitas 100 orang penumpang.[21] Kemudian pada bulan Maret 1970, perusahaan ini menyerahkan KM Bima (525 DWT) kepada PT Pelayaran Nusa Tenggara setelah selesai *rebuilding*. Kapal Bima semula bernama Lawin, milik PELNI yang telah rusak dan tenggelam di Tanjung Priok, kemudian dibeli oleh PT Nusa Tenggara dengan harga Rp. 1.000.000,-. Biaya *rebuilding* kapal tersebut mencapai Rp. 27 juta, sedangkan biaya material lainnya mencapai Rp. 81 juta.[22]

Selain melakukan pekerjaan rutin di bidang perkapalan, PN Dok Surabaya juga mengerjakan perawatan mesin dan reparasi untuk pabrik-pabrik gula di Jawa Timur. Saat itu sudah 10 buah pabrik gula di antara 30 pabrik gula di Jawa Timur yang menjadi relasi PN Dok Surabaya. Bahkan sebelum PN Dok Surabaya ini dinasionalisasi, semua pabrik gula di Jawa Timur menjadi relasi perusahaan ini. Sampai tahun 1970 perusahaan ini mempunyai peralatan pokok untuk melakukan *docking* kapal berupa dok apung yang terdiri dari: (1) dok apung dengan daya angkut 4.000 ton dengan ukuran 365 kaki x 63 kaki x 14 kaki, yang bisa digunakan untuk mereparasi kapal dengan bobot sampai 200 ton dan membuat kapal sampai ukuran 600 DWT; dan (2) dok apung dengan daya angkut 3.500 ton berukuran 350 kaki x 58 kaki x 20 kaki, yang bisa digunakan untuk mereparasi kapal sampai ukuran 200 ton dan membuat kapal sampai ukuran 600 DWT. Fasilitas lain yang dimiliki antara lain berupa tambatan sepanjang 600 kaki dengan kedalaman air 30 kaki. Untuk keperluan alat derek, perusahaan ini juga mempunyai dua buah kran listrik dengan daya angkat 10 ton, dua buah kran listrik dengan daya angkat 3 ton, dan satu kran apung dengan daya angkat 75 ton, ditambah beberapa fasilitas kran listrik di bengkel dari berbagai kapasitas angkut.[23]

Perusahaan *Veem* dan Perusahaan Muatan Kapal Laut (PMKL) sangat diperlukan untuk memperlancar proses ekspor impor yang dilakukan dengan kapal laut. Pengertian *veem* yang asli adalah sekumpulan buruh yang memberikan layanan terhadap urusan-urusan barang perdagangan dan bekerja di dalam gudang terutama dalam hal menimbun dan menimbang barang. PMKL adalah perusahaan yang bergerak di bidang bongkar-muat barang dengan segala keperluan yang dibutuhkan untuk proses tersebut seperti *stevedoring*, *reedetransport*, pergudangan, *inklaring*, dan *uitklaring*.

Perusahaan EMKL sangat dibutuhkan karena prosedur pengiriman barang memang dilakukan oleh perusahaan ini, atau para eksportir memberikan order kepada perusahaan pelayaran untuk selanjutnya segala sesuatunya diurus oleh perusahaan ini.[24] Pada bulan Juni 1969, di Surabaya tercatat ada 10 perusahaan EMKL, yaitu PT Bahagia, PT Banteng, PT Intra Perak, PT Mutiara, PT Nusa Djaja, PT Pendawa, PT Sinar Bahari, PT Lesti, PT Yava Transport & Co., dan PN VIP.[25] Sampai tahun 1970-an, di Surabaya telah terdapat 42 perusahaan EMKL dan *Veem*. Perusahaan-perusahaan ini tergabung dalam sebuah organisasi Gabungan *Veem & Ekspedisi Indonesia*(Gaveksi).[26] Sebagian besar perusahaan ini berbentuk Perseroan Terbatas (PT) dan sebagian kecil berbentuk NV. Semua perusahaan ini berlokasi di sekitar kompleks pelabuhan Surabaya antara lain PT Anak Gumaimaya, Antara Buana Raya, Antar Jasa Purna, Bahagia, Bali Age, Bandar Kartika, dan Benteng.[27]

Hampir 90% dari perusahaan EMKL ini mempunyai kantor untuk beroperasi di daerah pelabuhan Surabaya. Tarif angkutan barang ekspor-impor pada saat itu adalah Rp.675 per ton/m³ (*all in*) yang diangkut dengan truk. Perusahaan EMKL biasanya mempunyai armada angkutan yang berupa truk sendiri. Apabila dibutuhkan truk lebih banyak, perusahaan ini bisa menyewa truk-truk dari perusahaan angkutan yang lain. Untuk sewa truk tarifnya dibedakan, yaitu sewa truk antar gudang per rit atau sekali jalan sebesar Rp 500. Apabila truk disewa untuk rute dalam kota mempunyai tarif sebesar Rp 1.000,-, sedang untuk jalur luar kota bertarif Rp 1.250,- per rit.[28]

Sebagai pelabuhan besar, Surabaya merupakan tempat yang menawarkan peluang bisnis bagi perusahaan-perusahaan pelayaran. Sampai tahun 1970 ada 74 perusahaan pelayaran baik dalam skala besar maupun kecil di Surabaya. Perusahaan-perusahaan ini pun sebagian besar mempunyai kantor yang berlokasi di daerah pelabuhan. Apabila digolongkan menurut jenis pelayaran yang digeluti berbagai perusahaan ini dapat dibedakan menjadi empat golongan, yaitu

perusahaan pelayaran samodra, perusahaan pelayaran Nusantara, perusahaan pelayaran lokal, dan perusahaan pelayaran khusus/ angkutan khusus.

Perusahaan pelayaran samodra terdiri atas enam buah perusahaan, yaitu PT Djakarta Lloyd, PT Samodra Indonesia, PT Trikora Llyod; PT Gesuri Llyod, PT Ampera Line, dan PT Karana Line. Perusahaan pelayaran Nusantara yang pada tahun 1967 berjumlah 3 perusahaan[29] kemudian pada tahun 1970 berkembang menjadi 29 perusahaan. Perusahaan pelayaran lokal yang pada tahun 1967 berjumlah 5 perusahaan kemudian berkembang menjadi 37 perusahaan[30] pada tahun 1971.

Peningkatan jumlah perusahaan pelayaran tidak bisa dilepaskan dari kebijakan pemerintah pada waktu itu bahwa untuk memperlancar dan memperkuat pelayaran antarpulau sebagai salah satu kekuatan ekonomi nasional maka dipandang perlu untuk memberikan peluang bagi masyarakat untuk lebih berperan dalam dunia pelayaran. Untuk merealisasikan hal ini maka dikeluarkan Peraturan Pemerintah No.2 tahun 1969 tentang perusahaan pelayaran di Indonesia, yang isinya antara lain memberikan peluang bagi masyarakat atau badan usaha untuk memperoleh ijin pendirian perusahaan Pelayaran Lokal atau Pelayaran Nusantara. Sesuai peraturan itu pemilik kapal diperbolehkan mendirikan sebuah perusahaan pelayaran lokal atau Nusantara dengan syarat paling sedikit mempunyai dua buah kapal. Hal ini merupakan salah satu syarat yang relatif mudah bagi para pemilik kapal yang sudah *establis* dan sukses, karena kebanyakan mereka mempunyai lebih dari dua kapal. Persoalannya, bagaimana dengan orang yang hanya memiliki sebuah kapal? Dalam kenyataannya, bagi mereka yang hanya memiliki sebuah kapal, tidak kurang akal untuk bisa mendirikan perusahaan pelayaran. Jalan keluar untuk mengatasi syarat yang ditentukan oleh peraturan adalah dengan mengoperasikan kapal “di bawah sayap”. Istilah ini digunakan untuk melihat sebuah aktivitas para pemilik kapal yang hanya mempunyai satu buah kapal, tetapi berusaha keras untuk dapat mengoperasionalkan kapalnya dengan cara meletakkan kapalnya “di bawah sayap” perusahaan pelayaran yang mempunyai ijin. Beroperasinya perusahaan pelayaran “di bawah sayap” inilah yang kemudian mengakibatkan kurang efisiennya perusahaan pelayaran di Indonesia. Padahal, maksud pemerintah dengan peraturan tersebut adalah mengatasi kelebihan kapasitas untuk pelayaran Nusantara, tetapi yang justru muncul bagaikan jamur adalah perusahaan pelayaran lokal.[31] Selain itu, banyak pula perusahaan pelayaran lokal yang sudah mempunyai atau membeli kapal-kapal dengan ukuran pelayaran Nusantara, tetapi mereka tetap memperoleh ijin mendirikan perusahaan pelayaran lokal, sehingga dengan biaya yang murah mereka dapat menempatkan kapal-kapalnya di bawah manajemen suatu perusahaan pelayaran lokal sekaligus menghindarkan diri dari syarat-syarat yang harus dipenuhi oleh suatu perusahaan pelayaran Nusantara.[32] Hubungan antara perusahaan-perusahaan yang ada di lingkungan pelabuhan dapat digambarkan sebagai berikut:

Hubungan Perusahaan-perusahaan di Lingkungan Pelabuhan

D. KESIMPULAN

Perkembangan pelabuhan sangat dipengaruhi oleh Kebijakan Pemerintah dalam bidang ekonomi, sementara maju mundurnya pelabuhan ditentukan oleh aktivitas pelayaran dan perdagangan laut serta hubungan kerja antara penguasa pelabuhan dan pengguna pelabuhan ketika memperlakukan pelabuhan sebagai perusahaan.

Ketika pelabuhan berada di bawah komando pemerintah, tetapi perusahaan tidak kuat akan menyebabkan pelabuhan mengalami kemunduran. Sebaliknya meskipun pelabuhan dikuasai pemerintah tetapi kalau pengusahaannya baik, akan menyebabkan pelabuhan mengalami kemajuan.

Pada periode tahun 1968-1970 yang merupakan periode awal pemerintahan Orde Baru, angka pelayaran dan perdagangan laut menunjukkan kenaikan. Meskipun demikian, dalam semua jenis pelayaran sesungguhnya jumlah yang terbanyak justru dipegang oleh pelayaran rakyat, pelayaran lokal, dan pelayaran intrainsuler (antar pulau). Sementara jumlah angka dalam pelayaran internasional tidak menunjukkan angka yang tinggi meskipun mengalami peningkatan. Dengan demikian dapat diketahui, bahwa pelabuhan Surabaya pada masa awal Pemerintah Orde Baru, lebih berperan sebagai pelabuhan nusantara daripada pelabuhan internasional, dan hal ini dibuktikan dengan angka-angka statistik pelayaran dan perdagangan laut yang berlangsung di pelabuhan tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim “Dilemmas in Indonesian Economic Development”, dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies* No. 2, Vol. IX, Juli 1973.
- , *Master & Agents’ Guide to Ports and Terminals* (Jakarta: PN Pelayaran Nasional Indonesia, 1971)
- , *Ulasan Sedjarah 20 Tahun 1945-1965 Bidang Pemerintahan Perhubungan Laut*. (Tanpa kota dan penerbit serta tahun terbit).
- , “Situasi Perdagangan Ekspor-Impor tahun 1969 dan Prospeknya Tahun 1970”, dalam *Warta Ekonomi Maritim* No. 276/B-IV, DJumat, 2 Januari 1970.
- , *Fact and Figures PN Pelni Edisi II* (Jakarta: PN Pelajaran Nasional Indonesia, 1971), hlm.11.
- , *Netherlands Shipping Team for Indonesia, Report on Intraisular Shipping 4 May-4 August 1968* (Jakarta, 1968)
- BPP Dewan Veemal, *Menyambut Seminar Pelajaran Niaga Nasional 1970* (Djakarta, 1967)
- Departemen Perdagangan Dalam Negeri/Urusan Perdagangan Luar Negeri, *Pola Perdagangan Perjuangan Kebidjaksanaan Pemerintah di Bidang Perdagangan dalam Rangka Pelaksanaan Ekonomi Keuangan Tahun 1966* (Buku Penuntun Perdagangan dalam Rangka Pelaksanaan Ekonomi Keuangan Tahun 1966 No. 1).
- Departemen Maritim, *Pokok-pokok Persoalan di Bidang Maritim dalam Rangka Koordinasi, Rehabilitasi, dan Stabilisasi Ekonomi Daerah Djawa* (Jakarta: Departemen Maritim, 1968).
- Departemen Penerangan RI, *Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan di Wilayah RI*, (Jakarta: Percetakan Negara RI, 1969).
- Direktorat Publikasi Departemen Penerangan RI, *Pelayaran Nasional dan Penyatuan Wilayah* (Jakarta: tanpa penerbit dan tahun terbit).
- Dick, H. W., *Surabaya: City of Works A Socioeconomic History, 1900-2000* (Athens: Ohio University Press, 2000).
- , “Prahu Shipping in Eastern Indonesia Part II”, dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, No. 3 November 1975.”
- , *The Indonesian Interisland Shipping Industry: An Analysis of Competition and*

Regulation (Singapore: Institute of Asian Studies, 1987).

Dunia Maritim No.3 Tahun XXVIII, Mei 1978.

Kompas , Minggu 27 November 1988.

Lembaga Pertahanan Maritim, *Pembinaan Potensi Maritim*, ALRI, Lembaga Pertahanan Maritim (Jakarta, Agustus 1968)

PT Pelindo III Surabaya, *Pelabuhan Surabaya dalam Angka dan Gambar*, PT Pelindo III Cab.Surabaya, 1975

Purwaka, Tommy H., *Pelayaran Antarpulau Indonesia: Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara anonim, Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran* (Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan & Bumi Nusantara, 1993

Rosendale, Phyllis, "The Indonesian Terms of Trade 1950-1973", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Volume XI nomer 3, Nopember 1975.

Simkin, C.G.F., et al., *Perdagangan Tidak Tercatat Indonesia* (Jakarta: P.T. Badan Penerbit "Indonesia Raya", 1975)

Warta Ekonomi Maritim , No. 259/A-III, Selasa 28 Oktober 1969.

Warta Ekonomi Maritim , No. 298/B-IV, Jumat 20 Maret 1979.

Warta Ekonomi Maritim , No. 322/B-IV, Jumat 12 Juni 1970.

[1]"Dilemmas in Indonesian Economic Development", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies* No. 2, Vol. IX, Juli 1973, hlm. 28.

[2]C.G.F. Simkin, et al., *Perdagangan Tidak Tercatat Indonesia* (Jakarta: P.T. Badan Penerbit "Indonesia Raya", 1975) hlm. 24-26, 61.

[3]Lembaga Pertahanan Maritim, *Pembinaan Potensi Maritim*, ALRI, Lembaga Pertahanan Maritim (Jakarta, Agustus 1968), hlm. 2-3.

[4]Phyllis Rosendale, "The Indonesian Terms of Trade 1950-1973", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, Volume XI nomer 3, Nopember 1975, hlm. 52-53.

[5]Departemen Perdagangan Dalam Negeri/Urusan Perdagangan Luar Negeri, *Pola Perdagangan Perdjuaan Kebidjaksanaan Pemerintah di Bidang Perdagangan dalam Rangka Pelaksanaan Ekonomi Keuangan Tahun 1966 (Buku Penuntun Perdagangan dalam Rangka Pelaksanaan Ekonomi Keuangan Tahun 1966 No. 1)*.

[6]Indonesia dibagi ke dalam VIII daerah pelabuhan dan Surabaya termasuk daerah Pelabuhan VI. Kerja pelabuhan berada langsung di bawah Menteri Perhubungan Laut. Anonim, *Ulasan Sedjarah 20 Tahun 1945-1965 Bidang Pemerintahan Perhubungan Laut*. (Tanpa kota dan penerbit serta tahun terbit)., hlm. 70

[7]Badan Musyawarah Pelabuhan beranggotakan berbagai wakil dari instansi atau dinas

yang terkait dengan pelabuhan, masing-masing seorang wakil dari administrator pelabuhan, Departemen Perdagangan, Departemen Keuangan (Bea Cukai), Departemen Hankam, Departemen Tenaga Kerja, Departemen Kehakiman, Departemen Dalam Negeri, Departemen Kesehatan (Karantina), Departemen Pertanian, wakil dari SCI, wakil dari INSA, wakil dari Veemal, wakil dari Pelra, wakil dari Organisasi Usaha Karya Buruh Pelabuhan, dan wakil dari Bank Sentral.

[8]Departemen Penerangan RI, *Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan di Wilayah RI*, (Jakarta: Percetakan Negara RI, 1969), hlm. 3.

[9]H. W. Dick, *Surabaya: City of Works A Socioeconomic History, 1900-2000* (Athens: Ohio University Press, 2000), hlm. 437.

[10]Bagian Statistik Port Administration Tanjung Perak, dalam angka tahun.

[11]Angka penurunan komoditas ekspor Indonesia dari tahun 1968 dan 1969 adalah sebagai berikut: Karet perkebunan dari 58.768 ton menjadi 43.282 ton; kopra dari 39.900 menjadi 15.373; kopi dari 4.299 menjadi 41.354; tembakau dari 21.716 menjadi 13.435; minyak kelapa sawit dari 20.881 menjadi 16.379; lada dari 13.534 menjadi 8.244. Lihat selengkapnya: "Situasi Perdagangan Ekspor-Impor tahun 1969 dan Prospeknya Tahun 1970", dalam *Warta Ekonomi Maritim* No. 276/B-IV, Djumat, 2 Januari 1970.

[12]Direktorat Publikasi Departemen Penerangan RI, *Pelayaran Nasional dan Penyatuan Wilayah* (Jakarta: tanpa penerbit dan tahun terbit), hlm.9.

[13]Selain ke Banjarmasin pelayaran rakyat dari Pelabuhan Surabaya juga dilakukan ke Nusa Tenggara dan Bali.

[14]Dick, "Prahu Shipping in Eastern Indonesia Part II", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, No. 3 November 1975.", hlm. 91.

[15]Bagian Statistik Port Administration Tanjung Perak.

[16]*Fact and Figures PN Pelni Edisi II* (Jakarta: PN Pelajaran Nasional Indonesia, 1971), hlm.11.

[17]Jumlah perusahaan pelayaran perahu atau pelayaran rakyat pada tahun 1960-an diperkirakan 25 buah, meskipun jumlah perahu yang ada tidak banyak mengalami perubahan. Namun jumlah perusahaan pelayaran rakyat ini semakin mengalami peningkatan hingga tahun 1970.

[18]Selanjutnya untuk aktivitas perahu di Surabaya khususnya dan Indonesia Bagian Timur umumnya pada masa setelah tahun 1970-an, baca: Howard Dick, "Prahu Shipping in Eastern Indonesia Part II", dalam *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, No. 3 November 1975.

[19]Departemen Maritim, *Pokok-pokok Persoalan di Bidang Maritim dalam Rangka Koordinasi, Rehabilitasi dan Stabilisasi Ekonomi Daerah Djawa* (Jakarta: 1968), lampiran A. Lihat juga: Netherland Shipping Team for Indonesia, *Report on Interinsular Shipping 4 May-4 August 1968*.

[20]Netherlands Shipping Team for Indonesia, *Report on Intrainsular Shipping 4 May-4 August 1968* (Jakarta, 1968), hlm. 1-4.

[21]*Warta Ekonomi Maritim* , No. 259/A-III, Selasa 28 Oktober 1969.

[22]*Warta Ekonomi Maritim* , No. 298/B-IV, Jumat 20 Maret 1979.

[23]*Warta Ekonomi Maritim* , No. 322/B-IV, Jumat 12 Juni 1970.

[24]Wawancara dengan M. Ridwan Thohir, tanggal 9 September 1998.

[25]BPP Dewan Veemal, *Menyambut Seminar Pelajaran Niaga Nasional 1970* (Djakarta,

1967)

[26]Gaveksi merupakan satu-satunya wadah bagi pengusaha *veem* dan ekspedisi yang diakui oleh pemerintah. *Dunia Maritim* No.3 Tahun XXVIII, Mei 1978, hlm. 27.

[27]*Pelabuhan Surabaya dalam Angka dan Gambar*, PT Pelindo III Cab.Surabaya, 1975

[28]*Master& Agents' Guide to Ports and Terminals* (Jakarta: PN Pelayaran Nasional Indonesia, 1971), hlm. 47.

[29]Ketiga perusahaan pelayaran Nusantara itu adalah PT Bimal, PT IFL, dan PT Meratus, dengan jumlah kapal yang dimilikinya 6 buah. Departemen Maritim, *Pokok-pokok Persoalan di Bidang Maritim dalam Rangka Koordinasi, Rehabilitasi, dan Stabilisasi Ekonomi Daerah Djawa* (Jakarta: Departemen Maritim, 1968).

[30]Kelima perusahaan tersebut adalah NV Djawimex, PT Indonesia Putra, PT Selamat Shipping, PT Niaga Sedjari, dan PT Paragentra. Departemen Maritim, *Pokok-pokok Persoalan ...*

[31]Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antarpulau Indonesia: Suatu Kajian Tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran* (Jakarta: Pusat Studi Wawasan Nusantara, Hukum dan Pembangunan & Bumi Nusantara, 1993), hlm. 50-51. Tentang masalah pelayaran bawah sayap ini baca juga *Kompas*, Minggu 27 November 1988.

[32]Selanjutnya baca Howard W. Dick, *The Indonesian Interisland Shipping Industry: An Analysis of Competition and Regulation* (Singapore: Institute of Asian Studies, 1987).

Perusahaan Negara Pelabuhan

(PB)

Biro Kepelabuhanan

(PA)

PU

Perusahaan Dagang
(Ekspor-impor)

EMKL

Angkutan

Veem

Pelayaran

Galangan/Dok/Bengkel