



**PERKEMBANGAN PELABUHAN CIREBON DAN KEGIATAN  
EKONOMI MASYARAKAT SEKITAR CIREBON TAHUN 1980-2000**

**Skripsi**  
**Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Persyaratan**  
**Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata-1 dalam Ilmu Sejarah**

**Disusun oleh:**  
**Omah Siti Rohmah**  
**NIM. 13030114140103**

**FAKULTAS ILMU BUDAYA UNIVERSITAS DIPONEGORO**  
**SEMARANG**  
**2019**

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Dengan ini saya, Omah Siti Rohmah, menyatakan bahwa karya ilmiah/skripsi ini adalah asli hasil karya saya sendiri dan karya ilmiah ini belum pernah diajukan sebagai pemenuhan persyaratan untuk memperoleh gelar kesarjanaan baik Strata Satu (S1), Strata Dua (S2), maupun Strata Tiga (S3) pada Universitas Diponegoro maupun perguruan tinggi lain.

Semua informasi yang dimuat dalam karya ilmiah ini yang berasal dari penulis lain baik yang dipublikasikan maupun tidak telah diberikan penghargaan dengan mengutip nama sumber penulis secara benar dan semua isi dari karya ilmiah/skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab saya pribadi sebagai penulis.

Semarang, 17 Juni 2019

Penulis,

Omah Siti Rohmah  
NIM 13030114140103

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

### **MOTTO**

*“Tidakkah kamu memperhatikan bahwa sesungguhnya kapal itu berlayar di laut dengan nikmat Allah, supaya diperlihatkan-Nya kepadamu sebagian dari tanda-tanda (kekuasaan)-Nya. Sesungguhnya pada demikian itu benar-benar terdapat tanda-tanda bagi semua orang yang sangat sabar lagi banyak bersyukur.*

(Q.S Luqman: 31)

*“Menuntut ilmu adalah taqwa.  
Menyampaikan ilmu adalah ibadah.  
Mengulang-ulang ilmu adalah dzikir.  
Mencari ilmu adalah jihad”.*

-Imam Al Ghazali-

Dipersembahkan kepada:  
Mama dan Bapak tercinta,  
keluarga besar ku, dan orang-orang terkasih.

Disetujui oleh:  
Pembimbing,

Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum.  
NIP 196406261989031003

Skripsi dengan judul “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Kegiatan Ekonomi Masyarakat Sekitar Cirebon Tahun 1980-2000” yang disusun oleh Omah Siti Rohmah (13030114140103) telah diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi program Strata-1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro pada hari Senin, 24 Juni 2019.

Ketua,

Anggota I,

Prof. Dr. Yety Rochwulaningsih, M.Si.  
NIP 196106051986032001

Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum.  
NIP 196406261989031003

Anggota II,

Anggota III,

Dr. Indriyanto, SH. M.Hum.  
NIP 196407111990011001

Dra. Sri Indrahti, M.Hum.  
NIP 196602151991032001

Mengesahkan,

Dekan

Dr. Nurhayati, M. Hum.  
NIP 196610041990012001

## **KATA PENGANTAR**

Segala puji kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufiq, hidayah, dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini penulis beri judul “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Kegiatan Ekonomi Masyarakat Sekitar Cirebon Tahun 1980-2000”, yang ditulis berdasarkan hasil penelitian dan studi dalam ilmu Sejarah. Penulisan skripsi ini bertujuan untuk memenuhi sebagian syarat memperoleh gelar sarjana Strata-1 pada Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.

Melalui kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih kepada pihak yang membantu menyelesaikan penulisan skripsi ini. Penulis menyampaikan terima kasih kepada Dr. Nurhayati, M.Hum selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Dr. Dhanang Respati Puguh, M.Hum selaku ketua Departemen Ilmu Sejarah Universitas Diponegoro serta Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum selaku dosen pembimbing yang telah membimbing penulis dengan cermat dan memberikan waktu, pikiran, dan tenaganya sehingga penulisan skripsi ini selesai. Selanjutnya penulis menyampaikan rasa terima kasih kepada Rabith Jihan Amaruli, S.S., M.Hum selaku dosen wali. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Noor Naelil Masruroh, M.Hum yang telah memberikan pencerahan dalam penulisan skripsi ini. Tidak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada Prof. Yeti Rochwulaningsih, M.Si., Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono, M.Hum, Dr. Indriyanto, SH. M.Hum, Dra. Sri Indrahti, M.Hum selaku dosen penguji. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada segenap pengajar Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang tidak dapat disebutkan satu per satu atas bekal ilmu pengetahuan yang telah diberikan. Terima kasih juga penulis haturkan untuk segenap staf administrasi Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang telah memberikan pelayanan yang maksimal.

Secara khusus penulis menghaturkan terima kasih kepada kedua orang tua yang telah memberikan dukungan moril, materiil maupun spiritul kepada penulis. Terima kasih juga untuk adik-adik tercinta yang selalu mengingatkan penulis dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih juga penulis haturkan kepada saudara-saudaraku Aa Fatur, Aa Ozi, Kakak Andi dan seluruh pihak yang telah memberikan dukungan selama perkuliahan. Terima kasih juga penulis haturkan kepada keluarga besar Pondok Pesantren Kulliyatul Mu'allimin Al Mutawally yang telah memberikan bekal keilmuan, bimbingan dan arahan kepada penulis. Penulis juga haturkan terima kasih kepada Mbak Fanada, Mbak Juju yang telah memberikan bimbingan dan arahan kepada penulis selama penulisan skripsi ini.

Selanjutnya, penulis mengucapkan terima kasih kepada para teman seperguruan yang telah mendukung dan memberikan masukan kepada penulis, untuk Warsitiani, Wahyu, Wiwit, Astri, Lulu, Wavin, Ari, Ino, Wati, Sulis, Lita serta kawan-kawan Departemen Ilmu Sejarah angkatan 2014, 2013, 2012 yang tidak bisa penulis sebutkan satu per satu. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Keluarga Alumni Pondok Pesantren Al Mutawally (KAPPA) Semarang dan Jakarta dan banyak pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan kepada penulis selama ini.

Ucapan terima kasih tidak lupa penulis sampaikan kepada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Cabang II Cirebon, Kantor Pelindo II Cabang Cirebon, Arsip Daerah Kota Cirebon, Kompas, Kantor Badan Pusat Statistik (BPS), Perpustakaan nasional, Monumen Pers Surakarta, Perpustakaan Sejarah Undip, dan Perpustakaan Undip untuk pelayanan dari para petugas yang luar biasa ramah sehingga penulis bisa mendapatkan informasi dan kemudahan dalam memberikan data-data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini. Serta semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan skripsi ini yang tidak bisa penulis sebutkan semuanya.

Sebagai peneliti pemula, penulisan skripsi ini masih jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, kritik dan saran yang konstruktif sangat penulis harapkan dari para pembaca, sehingga dapat menjadi acuan dalam perbaikan

tulisan yang lain dikemudian hari. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kepentingan kepentingan akademik dan pembelajaran.

Semarang, 15 Mei 2019

Penulis



## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL</b>	i	
<b>HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI</b>	ii	
<b>HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN</b>	iii	
<b>HALAMAN PERSETUJUAN</b>	iv	
<b>HALAMAN PENGESAHAN</b>	v	
<b>KATA PENGANTAR</b>	vi	
<b>DAFTAR ISI</b>	viii	
<b>DAFTAR SINGKATAN</b>	xi	
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	xiii	
<b>DAFTAR TABEL</b>	xv	
<b>DAFTAR GAMBAR</b>	xiv	
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	xvii	
<b>RINGKASAN</b>	xviii	
<b>BAB I</b>	<b>PENDAHULUAN</b>	
	A. Latar Belakang dan Permasalahan	1
	B. Ruang Lingkup	5
	C. Tujuan Penelitian	9
	D. Tinjauan Pustaka	9
	E. Kerangka Pemikiran	16
	F. Metode Penelitian	19
	G. Sistematika Penulisan	23
<b>BAB II</b>	<b>POTRET KOTA PELABUHAN CIREBON. 1980-2000</b>	
	A. Kondisi Geografis	24
	B. Kondisi Demografis	31
	C. Kondisi Sosial Budaya	35
	D. Kondisi Sosial Ekonomi	39
	E. Perkembangan Pelabuhan Cirebon Sebelum Tahun 1980	40
<b>BAB III</b>	<b>PELABUHAN CIREBON, 1980-2000</b>	
	A. Kondisi Fisik	48
	B. Sarana dan Prasarana Pelabuhan Cirebon	54
	C. Pengembangan Manajemen Pelabuhan	67
<b>BAB IV</b>	<b>PERKEMBANGAN PELABUHAN CIREBON DAN KEGIATAN EKONOMI MASYARAKAT SEKITAR CIREBON, 1980-2000</b>	
	A. Aktivitas Pelayaran di Pelabuhan Cirebon	77
	B. Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Cirebon	87
	C. Ekspor-Import di Pelabuhan Cirebon	90

1. Ekspor	91
2. Impor	95
D. Perkemangan Ekonomi Masyarakat Cirebon di Sekitar Pelabuhan	98
1. Kegiatan Ekonomi Masyarakat Sekitar Cirebon	98
a. Perdagangan	99
b. Perindustrian dan Jasa	100
c. Wisata Bahari	104
2. Perkembangan Prasarana Sosial Masyarakat Sekitar Cirebon	106
a. Rumah Sakit Pelabuhan	106
b. Sarana Jalan	107
<b>BAB V       SIMPULAN</b>	<b>109</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	<b>111</b>
<b>DAFTAR INFORMAN</b>	<b>117</b>
<b>LAMPIRAN</b>	<b>118</b>

## DAFTAR SINGKATAN

ABK	: Anak Buah Kapal
ADB	: <i>Asian Development Bank</i>
Adpel	: Administrator Pelabuhan
APBD	: Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah
BAT	: <i>British American Tobacco</i>
BEP	: <i>Break Event Point</i>
BPP	: Badan Pengusaha Pelabuhan
BUP	: Badan Usaha Pelabuhan
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
DAS	: Daerah Aliran Sungai
DWT	: <i>Dead Weight Tonnage</i>
EMKL	: Ekspedisi Muatan Kapal Laut
GT	: Gross Ton
IKP	: Inspektur Keselamatan Pelabuhan
Inpres	: Instruksi Presiden
KK	: Kepala Keluarga
KP3	: Kesatuan Pelaksana Pengamanan Pelabuhan
KSOP	: Kantor Syahbandar dan Otoritas Pelabuhan
LPE	: Laju Pertumbuhan Ekonomi
LWS	: <i>Long Water Spring</i>
MHHW	: <i>Mean Higher High Water</i>
NKRI	: Negara Kesatuan Republik Indonesia
PA	: <i>Port Administration</i>
PBM	: Perusahaan Bongkar Muat
Pelita	: Pembangunan Lima Tahun
Pelra	: Pelabuhan Rakyat
Pemda	: Pemerintah Daerah
Perpres	: Peraturan Presiden

PERPUU	:	Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang
Perum	:	Perusahaan Umum
Perumpel	:	Perusahaan Umum Pelabuhan
PN	:	Perusahaan Negara
PP	:	Peraturan Pemerintah
PT	:	Perseroan Terbatas
PU	:	<i>Port Users</i>
Repelita	:	Rencana Pembangunan Lima Tahun
RI	:	Republik Indonesia
SIB	:	Surat Izin Berlayar
SK	:	Surat Keputusan
Teus	:	<i>Twenty Feet Equivalent Units</i>
TKBM	:	Tenaga Kerja Bongkar Muat
UPT	:	Unit Pelaksana Teknis
VOC	:	<i>Vereenighde Oostindische Compagnie</i>
VTP	:	VarunaTirta Prakasa
WNA	:	Warga Negara Asing
WNI	:	Warga Negara Indonesia
ZEE	:	Zona Ekonomi Eksklusif

## DAFTAR ISTILAH\*

<i>Asian Development Bank</i>	: Sebuah institusi finansial pembangunan multilateral didekasikan untuk mengurangi kemiskinan di Asia dan Pasifik.
<i>Break Even Point</i>	: Sebuah titik dimana biaya atau pengeluaran dan pendapatan adalah seimbang sehingga tidak terdapat kerugian atau keuntungan.
<i>Break Water</i>	: Pemecah gelombang.
<i>Bulk Carrier</i>	: Kapal pengangkut muatan curah.
<i>Countainer</i>	: Alat kemasan barang yang berbentuk peti atau kotak dengan ukuran tertentu yang terbuat dari besi.
<i>Mobil Crane</i>	: Alat pengangkut yang pada umumnya dilengkapi dengan drum tali baja, tali baja dan rantai yang dapat digunakan untuk mengangkat dan menurunkan material secara vertikal dan memindahkannya secara horizontal.
<i>Diepzee</i>	: Gudang yang lokasinya di terminal laut yang terdiri dari gudang tertutup dan gudang terbuka.
<i>Forklift</i>	: Kendaraan yang memiliki 2 garpu yang biasa digunakan untuk mengangkat pallet. Biasanya barang diletakan di atas pallet baru kemudian dipindahkan atau diangkat.
<i>General Manager</i>	: Manajer yang memiliki tanggung jawab kepada seluruh bagian/fungsional suatu perusahaan atau organisasi.
<i>Harbor</i>	: Pelabuhan
<i>Hinterland</i>	: Kawasan atau daerah penyangga.
<i>Low Land Area</i>	: Dataran rendah
<i>Port Administration</i>	: Administrasi pelabuhan
<i>Port Authority</i>	: Badan usaha pelabuhan/kesyahbandaran
<i>Port City</i>	: Kota yang merupakan peluasan suatu pelabuhan.

- Port Terminal* : Pengelolaan pelabuhan yang dilaksanakan secara komersial kegiatan pelayanan kapal, bongkar muat barang, penumpang, dan usaha lainnya.
- Port Users* : Pihak yang menggunakan pelabuhan untuk tujuan komersial
- Stevedoring* : Pekerjaan membongkar petikemas dari dek/palka ke chasis, atau memuat dari dermaga ke atas dek/ ke dalam palka kapal dengan menggunakan crane kapal/darat.
- Turning basin* : Perairan di dalam pelabuhan atau pelataran dari alur pelayaran dimana kapal diperkenankan untuk berputar.
- Warehouse* : Pergudangan yang berfungsi menyimpan barang untuk produksi atau hasil produksi dalam jumlah rentang waktu tertentu kemudian didistribusikan ke lokasi yang dituju berdasarkan permintaan.

## DAFTAR TABEL

2.1	Banyaknya curah hujan dan hari hujan	28
2.2	Luas kecamatan dan jumlah penduduk Kota Cirebon Tahun 2000	32
2.3	Jumlah penduduk Kota Cirebon dalam kurun waktu 4 tahun	33
2.4	Jumlah penduduk Kota Cirebon menurut agama tahun 1984-1986	34
2.5	Jumlah penduduk Kota Cirebon menurut jenis mata pencaharian 1986	37
3.1	Dermaga di Pelabuhan Cirebon	59
3.2	Jumlah gudang di Pelabuhan Cirebon berdasarkan luas dan kapasitas	61
3.3	Lapangan penumpukan di Pelabuhan Cirebon	62
4.1	Jumlah kapal dalam berbagai jenis pelayaran di Pelabuhan Cirebon Tahun 1980-2000	79
4.2	Jumlah penumpang melalui Pelabuhan Cirebon Tahun 1992-2000	83
4.3	Jalur pelayaran dalam pelayaran Nusantara dari dan ke Pelabuhan Cirebon 1980-an	86
4.4	Banyaknya ekspor non migas melalui Pelabuhan Cirebon 1985-2000	92
4.5	Nilai impor di Pelabuhan Cirebon 1985-2000	96
4.6	Jumlah perusahaan pada industri besar dan sedang menurut kelompok industri 1996-1999	101

## DAFTAR GAMBAR

2.1	Peta Kota Cirebon	25
3.1	Kondisi Pelabuhan Cirebon	55
3.2	Kondisi dermaga Pelabuhan Cirebon	60
4.1	Kegiatan bongkar muat barang dari kapal besar menggunakan kapal tongkang di Pelabuhan Cirebon Tahun 1980-an	88



## DAFTAR LAMPIRAN

A. Peta Pelabuhan Cirebon	118
B. Gambar bongkar muat Batubara di Pelabuhan Cirebon	119
C. Gambar aktivitas naik turunya penumpang di Pelabuhan Cirebon, 1993	119
D. Gambar aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Cirebon, 1980-an	120

## ABSTRAK

Skripsi dengan judul “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Kegiatan Ekonomi Masyarakat Sekitar Cirebon Tahun 1980-2000” mengkaji tentang perkembangan pelayaran di Pelabuhan Cirebon, aktivitas bongkar muat barang dan ekspor impor, serta perkembangan pelabuhan Cirebon terhadap ekonomi masyarakat sekitar Cirebon tahun 1980-2000. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang mencakup empat langkah yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Sementara itu, pendekatan yang digunakan adalah pendekatan ekonomi karena untuk menganalisis perkembangan pelabuhan Cirebon dan kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon.

Perkembangan pelabuhan Cirebon berarti juga membahas tentang kondisi fisik pelabuhan serta jaringan-jaringan yang terkait dengan pelabuhan itu sendiri. Sebuah pelabuhan sangat membutuhkan ketersediaan infrastruktur dan pengelolaan yang baik demi berkembangnya aktivitas bongkar muat barang dan penumpang di Pelabuhan Cirebon. 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 tahun 1996 Pelabuhan Cirebon memiliki panjang dermaga 12.657 meter, luas kolam pelabuhan 8,396 ha, alur pelayaran 3.200 meter, pemecah gelombang dengan panjang 1.406 meter dan Pelabuhan Cirebon didukung oleh kedalaman -7m LWS.

Perkembangan pelayaran di pelabuhan Cirebon mengalami naik turun pada setiap tahunnya. Sedimentasi yang terjadi di pelabuhan Cirebon cukup tinggi, sehingga menyebabkan kapal-kapal besar sulit untuk bersandar ke dermaga. Selanjutnya, perkembangan bongkar muat barang dan ekspor impor di pelabuhan Cirebon mengalami perubahan dari tahun ke tahun. Pemerintah dan swasta telah melakukan pembenahan dalam peranan pelabuhan, terutama setelah kebijakan pemerintah dalam meningkatkan ekspor non migas. Merosotnya ekspor disebabkan oleh perusahaan atau kapal yang tidak memanfaatkan pelabuhan Cirebon, meski pelabuhan Cirebon memiliki potensi ekspor cukup besar. Dengan demikian, kapal yang datang dan bersandar untuk bongkar muat sebagian tidak mampu mengisi kembali kapal dengan barang dagangan. Hasil penelitian skripsi ini juga menunjukkan adanya perkembangan yang terjadi di pelabuhan Cirebon, selain berperan dalam kegiatan kunjungan kapal, bongkar muat barang, ekspor impor, juga berperan dalam kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon. Pelabuhan Cirebon membantu terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitar Cirebon. Bukan hanya para pekerja di Pelabuhan, sektor perdagangan, industri dan jasa, dan wisata bahari memiliki kontribusi yang besar dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon.

## **ABSTRACT**

*The thesis entitled "The Development of the Cirebon Port and Economic Activities of Communities Around Cirebon in 1980-2000" examines the case of the development of shipping at the Cirebon Port, loading and unloading of goods and exports imports activities, and the development of the Cirebon port for the economic activities of communities around Cirebon in 1980-2000. The method used in this study is a research method that combines four steps, namely heuristics, criticism, interpretation, and historiography. Meanwhile, the approach used is an economic approach as to analyze the development of the port of Cirebon and the economic activities of the communities around Cirebon.*

*The development of Cirebon port also covers the physical condition of the port and networks related to the port itself. A port really needs the availability of infrastructure and a good management for the development of goods and passengers loading and unloading activities in the Port of Cirebon. Cirebon Port has a land area of 51 ha of Work Authority Area and 25 ha of Interest Authority Area, and waterlogged area of 8.40.91 ha. In 1996 the Port of Cirebon had 12,657 meters of berthing bay's length, 8,396 ha of basin area, 3,200 meters of fair way, 1,406 meters of breakwater's length and the Port of Cirebon was supported by a depth of -7m LWS.*

*The condition of the Cirebon port is a shallow water, so the level of sedimentation in the Cirebon port is quite high. Thus, it is difficult for large ships to lean towards the berthing bay. The development of shipping in the port of Cirebon increased. The development of loading and unloading of goods and import export activities in the port of Cirebon changes from year to year. The government and the private sector have made improvements in the port's role, especially after the government's policy in increasing non-oil exports. The decline in exports caused by companies or ships that do not need the port of Cirebon, on the contrary, the port of Cirebon has a fairly large export potential. Thus, ships that come and berth for loading and unloading are partially unable to refill ships with goods. The results of this thesis research also show that there is a development that occurs in the port of Cirebon, in addition, to play a role in ship visiting, loading and unloading of goods and exports imports activities, it also plays a role in the economic activities of community around Cirebon. Cirebon port helps open up employment opportunities for communities around Cirebon. Not only workers in the port, trade, industry and service sectors, but marine tourism also has a big contribution in increasing the economic growth of the communities around Cirebon.*

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang dan Permasalahan**

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan luas wilayah tiga per empatnya berupa laut, yaitu sekitar 5,9 juta km<sup>2</sup>. Wilayah ini memiliki sekitar 17.504 pulau<sup>1</sup> dan sekitar 80% dari kawasan ini berupa laut.<sup>2</sup> 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 yang memiliki potensi ekonomi maritim yang luar biasa baik dari kekayaan alamiah, posisi geografis yang strategis, maupun dukungan nilai-nilai budaya bahari.<sup>3</sup> Fakta geografis yang digambarkan di atas sangat menentukan corak sejarah dan budaya masyarakat Indonesia. Sebagai negara bahari, negara Indonesia tentunya sangat akrab dengan aktivitas kelautan. Dengan demikian, tidak mengherankan jika sejak jaman prasejarah penduduk Indonesia merupakan pelaut yang sanggup melayari lautan 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.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>Ridwan Lasabuda, “Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan Dalam Perspektif Negara Kepulauan Republik Indonesia”, *Jurnal Ilmiah Platax* Vol. 1-2 (FPIK, UNSRAT, 2013), hlm. 93.

<sup>2</sup>A. M. Djulianti Suroyo dkk., *Sejarah Maritim Indonesia I* (Semarang: Jeda, 2007), hlm. 9.

<sup>3</sup>Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia: Sejarah Perkembangan Pelabuhan* (Semarang: Program Hibah Penelitian Buku Teks Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Nasional, 2004), hlm. 266.

<sup>4</sup>A. M. Djulianti Suroyo, *Sejarah Maritim Indonesia I*, hlm. 34.

Salah satu pelabuhan yang muncul dan menjadi terkenal karena adanya aktivitas pelayaran itu adalah Pelabuhan Cirebon. Akan tetapi, selama ini kajian tentang wilayah Cirebon sebagai objek penelitian sejarah maritim masih sangat terbatas. Sebagian besar kajian sejarah yang telah ada, lebih memfokuskan pada beberapa tema penelitian seperti pertanian, perdagangan, perkebunan<sup>5</sup>, dan budaya<sup>6</sup>. Kajian sejarah maritim pada dasarnya mencakup seluruh aspek kelampauan aktivitas manusia yang berhubungan dengan aktivitas kelautan seperti pelayaran, perompakan, perdagangan, teknologi perkapalan, navigasi, pelabuhan dan sebagainya.<sup>7</sup>

Peranan pelabuhan Cirebon sangat penting sebagai pusat aktivitas kegiatan kemaritiman di Indonesia, terutama sebagai gerbang ekonomi Jawa Barat pada khususnya.<sup>8</sup> Kegiatan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di pelabuhan itu mempunyai pengaruh yang besar terhadap berkembangnya sebuah kota pelabuhan baik dari segi sosial, ekonomi, budaya, maupun politik.<sup>9</sup> Perkembangan itu juga berhubungan dengan kemunculan lapangan kerja di pelabuhan seperti buruh pelabuhan, usaha warung di pelabuhan, berbagai perusahaan dagang yang berhubungan dengan ekspor-impor, pembangunan sarana transportasi untuk pengangkutan ke pelabuhan dan sebagainya.<sup>10</sup>

---

<sup>5</sup>Jan Breman, *Penguasaan Tanah dan Tenaga Kerja Jawa Di Masa Kolonial* (Jakarta: LP3ES, 1986).

<sup>6</sup>R. Widya Setyabudhi, dkk., *“Peranan Keraton Cirebon dalam Pelestarian Budaya Tradisional di Kota Cirebon”* (Pusat Penelitian dan Pengembangan Kebijakan Publik dan Kewilayahan, Lembaga Penelitian dan Pengabdian kepada Masyarakat, Universitas Padjajaran, 2010).

<sup>7</sup>Singgih Tri Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia: Sejarah Perkembangan Pelabuhan*, hlm.24.

<sup>8</sup>“Tim Perkembangan Ekspor Jakarta Tinjau Cirebon”, *Bandung Pos*, 11 Mei 1984, hlm. 07.

<sup>9</sup>Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia: Sejarah Perkembangan Pelabuhan*, hlm. 102.

<sup>10</sup>“Tim Perkembangan Ekspor Jakarta Tinjau Cirebon”, *Bandung Pos*, 11 Mei 1984, hlm. 07.

Sejak awal perkembangannya, pelabuhan Cirebon menduduki posisi sentral karena terletak di antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Pelabuhan Cirebon menjadi pintu gerbang perekonomian Jawa Barat serta menjadi alternatif untuk mengurangi beban di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta.<sup>11</sup> Dilihat dari letak geografis kota Cirebon dan juga pelabuhan Cirebon menempati posisi yang sangat strategis. Kota pelabuhan ini terletak pada teluk yang dilindungi oleh semenanjung Indramayu dan karang-karang di sebagian lepas pantai dari terjangan ombak yang bertiup dari arah utara. Kondisi yang demikian ini memungkinkan pelabuhan Cirebon menjadi *harbor* yang berfungsi sebagai tempat berlindung untuk kapal (*shelter for ships*). Selain itu, pelabuhan Cirebon juga terletak di tengah-tengah rute pelayaran “Jalur Sutra”<sup>12</sup> di sepanjang pantai utara Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai tempat untuk pemberhentian kapal guna mengambil berbagai persediaan bekal perjalanan dan barang dagangan.<sup>13</sup> Sejalan dengan perkembangan jaringan transportasi dan hubungan dengan dunia luar, maka berkembang pula kehidupan ekonomi masyarakat di wilayah Cirebon. Perkembangan yang dapat dilihat yaitu dari arus barang yang masuk, baik yang dikonsumsi maupun yang dijadikan modal usaha.<sup>14</sup>

---

<sup>11</sup>“Presiden Pandang Perlu Bangun Industri Maritim yang Tangguh”, *Kompas*, 18 Juni 1993.

<sup>12</sup>Penamaan “Jalur Sutra” yang dalam bahasa Inggrisnya disebut *Silk Roads*. Kata “sutra” diambil sebagai metafora dari kelembutan dan kehalusan jalinan-jalinan hubungan antar manusia dan antar budaya yang terbawa melalui rute-rute perdagangan yang bersejarah. *Silk Roads* adalah nama puitis yang diberikan kepada jalur perdagangan yang terbentang dari Timur ke Barat sejak dahulu kala. Sering juga disebut Jalur Rempah-rempah (*Spice Route*) karena rempah-rempah merupakan komoditi utama yang diperdagangkan melalui jalur itu. A.B Lopian dan Edi Sedyawati, *Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah: Kajian Cirebon dan Kajian Jalur Sutra*, hlm. 1-2.

<sup>13</sup>Singgih Tri Sulistiyono, *Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah: Dari Lemahwungkuk Hingga Cheribon: Pasang Surut Perkembangan Kota Cirebon Sampai Awal Abad XX*, hlm. 114.

<sup>14</sup>Susanto Zuhdi, *Kumpulan Makalah Diskusi Ilmiah: Hubungan pelabuhan Cirebon dengan daerah pedalaman: Suatu kajian dalam kerangka perbandingan dengan pelabuhan Cilacap Tahun 1880-1940*, hlm. 92.

Pelabuhan memiliki peran penting dalam mendukung kepentingan pemerintahan dan perekonomian masyarakat sekitar, di mana pelabuhan difungsikan sebagai pemacu pembangunan dan pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu, setiap kegiatan yang dilakukan oleh suatu pelabuhan dapat menjadi lahan untuk pendapatan devisa negara yang dapat membantu kebutuhan negara untuk memenuhi kesejahteraan rakyat.<sup>15</sup> Menurut Haryanto Dhanutirto,<sup>16</sup> strategi yang harus diambil dalam pengembangan transportasi laut adalah dengan pembangunan prasarana pelabuhan,<sup>17</sup> seperti alur pelayaran, kolam pelabuhan, dermaga, serta seluruh areal tanah pelabuhan, dan fasilitas umum seperti instalasi dan aliran arus listrik, instalasi dan penyaluran air bersih dan konservasi lingkungan, serta fasilitas gudang, lapangan penumpukan dan peralatan bongkar muat.<sup>18</sup>

Posisi pelabuhan Cirebon sangat menguntungkan bagi jalur pelayaran karena terletak di tengah-tengah rute pelayaran di sepanjang pantai utara Jawa sehingga memiliki arti strategis sebagai gerbang perekonomian Jawa Barat. Menurut Azwar Anas<sup>19</sup>, hal ini sejalan dengan arah kebijakan dan strategi perkembangan pelabuhan Nasional dalam menghadapi arus barang khususnya arus bongkar muat kontainer, yang semakin meningkat di masa mendatang. Sementara itu, beban pelabuhan Tanjung Priuk dalam menangani arus bongkar

---

<sup>15</sup>Elfrida Gultom, *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi Nasional* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007), hlm.12.

<sup>16</sup>Haryanto Dhanutirto merupakan Menteri Perhubungan Indonesia Tahun 1993-1998 dalam Kabinet Pembangunan IV Pada Pemerintahan Presiden Soeharto.

<sup>17</sup>“Pengembangan Pelabuhan Cirebon Melibatkan Perusahaan Swasta”, *Kompas*, 28 April 1992, hlm.002.

<sup>18</sup>Engkos Kosasih, dkk., *Manajemen Perusahaan Pelayaran: Suatu Pendekatan Praktis dalam Bidang Usaha Pelayaran* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 54-55.

<sup>19</sup>Azwar Anas menjabat sebagai Menteri Perhubungan Indonesia Tahun 1988-1993 Kabinet Pembangunan V Pada Pemerintahan Soeharto.

muat barang terus meningkat. Hal ini tentunya memerlukan perhatian yang lebih besar untuk menjadikan pelabuhan Cirebon sebagai salah satu alternatif untuk mengurangi beban tersebut.<sup>20</sup> Berkaitan dengan pengembangan pelabuhan, khususnya Cirebon, kendala yang dihadapi adalah keterbatasan kedalaman perairan dengan ukuran maksimum 11 meter *limited base sea (lws)*. Pelabuhan-pelabuhan yang mampu melayani kapal-kapal dituntut memiliki kedalaman perairan sebesar 15 *lws*. Sementara itu, kedalaman Pelabuhan Cirebon hanya mencapai minus 3 sampai 6 *lws*. Oleh karena itu, di setiap tahunnya diperlukan dana untuk pemeliharaan atau pengerukan pelabuhan Cirebon.<sup>21</sup>

Eksistensi pelabuhan Cirebon memegang peranan penting bagi kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon. Kegiatannya sehari-hari dalam melayani kapal-kapal besar maupun kecil, baik pelayaran antar pulau dan perdagangan memerlukan jasa angkutan laut untuk keluar masuk pelabuhan Cirebon. Oleh karena itu, adanya aktivitas di pelabuhan ini menjadi tolok ukur bagi pembangunan ekonomi di Jawa Barat. Pembangunan infrastruktur pelabuhan juga menjadi salah satu upaya meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat serta untuk meningkatkan daya saing ekonomi.<sup>22</sup>

Berdasarkan latar belakang di atas, penelitian ini akan membahas beberapa permasalahan. *Pertama*, bagaimana perkembangan aktivitas pelayaran di Pelabuhan Cirebon tahun 1980-2000. *Kedua*, bagaimana perkembangan bongkar muat barang dan ekspor-impor di Pelabuhan Cirebon. *Ketiga*, bagaimana perkembangan pelabuhan Cirebon terhadap kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon yang terjadi pada tahun 1980-2000.

---

<sup>20</sup>“Pengembangan Pelabuhan Cirebon Melibatkan Perusahaan Swasta”, *Kompas*, 28 April 1992, hlm.002.

<sup>21</sup>Wawancara dengan Aminuddin, ia adalah kepala kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan pada 6 September 2017.

<sup>22</sup>“Pengembangan Pelabuhan Cirebon Melibatkan Perusahaan Swasta”, *Kompas*, 28 April 1992, hlm.002



## **B. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup dalam disiplin ilmu sejarah perlu dibatasi oleh lingkup spasial, temporal dan keilmuan. Perbatasan ruang lingkup yang dilakukan ini dalam rangka agar penelitian sejarah yang disajikan menjadi lebih mudah dalam pelaksanaan secara metodologis, empirik, dan hasil penelitian dapat dipertanggungjawabkan.<sup>23</sup> Pada penulisan skripsi ini penulis mengambil tema tentang sejarah maritim, yang berfokus pada perkembangan Pelabuhan Cirebon.

Ruang lingkup spasial pada penelitian sejarah, biasanya mengacu pada letak geografis atau wilayah administratif yang sedang dikaji.<sup>24</sup> Dalam penelitian ini daerah yang dijadikan penelitian adalah Kota Cirebon. Hal ini berdasarkan alasan bahwa Pelabuhan Cirebon merupakan pelabuhan utama dan terbesar di Jawa Barat. Pengembangan pelabuhan merupakan salah satu program Pemerintah. Hal itu bertujuan untuk meningkatkan perekonomian negara. Sementara itu, pada masa pemerintahan Orde Baru, pelabuhan Cirebon menjadi salah satu alternatif guna mengurangi beban bongkar muat yang ada di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta. Oleh sebab itu, batasan spasial yang digunakan penulis adalah lebih menitikberatkan pada sejarah lokal namun tidak terlepas dari kondisi Nasional.<sup>25</sup> Pemilihan lingkup spasial itu berdasarkan atas penelitian yang menjelaskan suatu peristiwa di Cirebon dan daerah sekitarnya. Hal ini akan menghubungkan eksistensi pelabuhan Cirebon dengan daerah sekitarnya yang cukup potensial

---

<sup>23</sup>Kartini Kartono, *Pengantar Metodologi Riset Sosial* (Bandung: Mandar Maju, 1990), hlm. 19.

<sup>24</sup>Tim Revisi, *Pedoman Penulisan Skripsi Sejarah* (Jurusan Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro Semarang, 2018), hlm. 19.

<sup>25</sup>Taufik Abdullah, *Sekitar Sejarah Lokal Indonesia* (Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, 1982), hlm.16.

dalam mengerakan roda perekonomian di Provinsi Jawa Barat bagian timur dan Jawa Tengah bagian barat.<sup>26</sup>

Ruang lingkup temporal pada penelitian ini adalah periode antara 1980-2000. Tepatnya sejak bulan Maret 1966, Indonesia memasuki pemerintahan Orde Baru. Pada masa Orde Baru, perhatian pemerintah lebih tertuju pada peningkatan kesejahteraan masyarakat melalui pembangunan ekonomi dan sosial. Sebelum rencana pembangunan melalui Repelita dimulai, Pemerintah melakukan pemulihan stabilitas ekonomi, sosial dan politik serta rehabilitas ekonomi di dalam negeri. Sasaran kebijakan tersebut terutama adalah untuk menekan kembali tingkat inflasi, mengurangi defisit keuangan pemerintah dan menghidupkan kembali kegiatan produksi, termasuk ekspor yang sempat mengalami stagnasi pada masa pemerintahan Orde Baru.<sup>27</sup>

Tahun 1980 diambil sebagai awal penelitian karena pada tahun itu pemerintah Indonesia sedang gencar-gencarnya melakukan peningkatan perekonomian di segala sektor untuk membangun sebuah bangsa.<sup>28</sup> Hal ini memberi gambaran bahwa pertumbuhan ekonomi merupakan hal yang fundamental bagi pembangunan Nasional, namun keberhasilan dari pembangunan Nasional juga dilihat dari sejauh mana kebutuhan-kebutuhan sosial, politik dan budaya terpenuhi. Jadi, kesatuan Nasional dapat dicapai apabila struktur masyarakatnya tidak dilupakan.<sup>29</sup> Oleh karena itu, Presiden Soeharto meminta agar kekurangan armada laut harus diatasi dalam jangka panjang dengan membangun industri maritim yang tangguh. Industri maritim yang maju akan mampu membuat, memperbaiki, dan memelihara armada laut. Menurut Presiden

---

<sup>26</sup>Direktorat pembinaan anak perusahaan PT Pelindo II Cabang Cirebon *Kajian Pelabuhan Cirebon*. Pdf, hlm. 19.

<sup>27</sup>Tulus T.H Tambunan, *Perekonomian Indonesia: Kajian Teoritis dan Analisis dan Empiris* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2012), hlm.21.

<sup>28</sup>Tulus T.H Tambunan, *Perekonomian Indonesia: Kajian Teoritis dan Analisis dan Empiris* (Bogor: Ghalia Indonesia, 2012), hlm.21.

<sup>29</sup>Tommy H. Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia* (Jakarta, Bumi Aksara, 1993), hlm.72-73.

Soeharto, berkembangnya industri maritim dapat mendorong tumbuhnya industri lain dan sekaligus dapat membuka kesempatan kerja.<sup>30</sup>

Pada tahun 1980-an dengan keluarnya Inpres No.4/1985 tentang perdagangan bebas,<sup>31</sup> Pelabuhan Cirebon mengalami peningkatan aktivitas baik kedatangan kapal, maupun kegiatan bongkar muat barang di pelabuhan Cirebon, sehingga penulis menjadikan tahun awal sebagai penelitian. Menurut Trisyani, salah satu pegawai di Kesyahbandaran Pelabuhan Cirebon, pelabuhan Cirebon telah mengalami pertumbuhan yang pesat pada tahun 1970-1980-an.<sup>32</sup> Hal itu bisa dilihat dari adanya aktivitas pelayaran dan perdagangan laut, serta banyaknya kapal dan jenis kapal yang datang. Sarana-sarana pelabuhan yang ada kemudian mengalami peningkatan, seperti gudang, tempat penimbunan barang, jalan, dan lain-lain.

Tahun 2000 diambil sebagai batas akhir penelitian dengan pertimbangan karena pada 1997 hingga 1998 terjadi krisis ekonomi yang melanda Indonesia yang mengakibatkan banyak perusahaan mengalami gulung tikar. Tahun 2000 dijadikan batas akhir penelitian, karena untuk mengetahui bagaimana kondisi Pelabuhan Cirebon pasca-krisis dan setelah berakhirnya pemerintahan Orde Baru. Pada tahun 1980-2000 Pelabuhan Cirebon telah mengalami peralihan pengelolaan pelabuhan sebanyak beberapa kali, meski masih termasuk dalam perusahaan milik negara. Dengan terjadinya peralihan pengelolaan pelabuhan, dapat dilihat dari kebijakan-kebijakan yang dilakukan oleh pengelola bagi perkembangan pelabuhan Cirebon.

Ruang lingkup keilmuan dari skripsi ini adalah ilmu sejarah, khususnya sejarah maritim. Secara umum penelitian ini membahas mengenai gambaran tentang perkembangan pelabuhan Cirebon dan kegiatan ekonomi masyarakat

---

<sup>30</sup>“Presiden Pandang Perlu Bangun Industri Maritim Yang Tangguh”, *Kompas*, 18 Juni 1993, hlm.002.

<sup>31</sup>Sulistiyono, *Pengantar Sejarah Maritim Indonesia*, hlm. 20.

<sup>32</sup>Wawancara dengan Trisyani, ia adalah salah satu staf di kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan pada 6 September 2017.

sekitar Cirebon. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran tentang dunia maritim di Jawa Barat khususnya Cirebon.

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pada latar belakang dan permasalahan serta batasan ruang lingkup diatas, penelitian skripsi ini memiliki beberapa tujuan penelitian untuk memperjelas fokus analisis sebagai berikut. *Pertama*, mendeskripsikan kegiatan pelayaran di Pelabuhan Cirebon tahun 1980-2000. *Kedua*, menggambarkan aktivitas bongkar muat barang dan ekspor-impor di Pelabuhan Cirebon tahun 1980-2000. *Ketiga*, menganalisis perkembangan pelabuhan Cirebon terhadap kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon pada tahun 1980-2000.

### **D. Tinjauan Pustaka**

Skripsi ini mengkaji mengenai pelabuhan Cirebon, yaitu salah satu pelabuhan penting di Indonesia. Studi mengenai Perkembangan Pelabuhan Cirebon sesungguhnya telah dikaji oleh beberapa penulis sebelumnya. Oleh karena, itu dalam skripsi ini penulis menggunakan beberapa hasil penelitian dan tulisan ilmiah yang relevan untuk ditinjau. Tulisan *pertama* adalah tesis dari Singgih Tri Sulistiyono yang berjudul “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon Tahun 1859 sampai 1930”.<sup>33</sup> Dalam tesis ini dijelaskan tentang konsep pelabuhan sebagai sarana yang sangat penting. Dijelaskan pula dalam tesisnya bahwa pada tahun 1906 pemerintah kolonial menetapkan Cirebon sebagai kotamadya, dengan pertimbangan bahwa Cirebon merupakan jalur transportasi yang sangat strategis. Salah satu sarana yang mendukung perkembangan pelabuhan adalah transportasi darat seperti jalan

---

<sup>33</sup>Singgih Tri Sulistiyono, “*Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930*” (Tesis pada Program Studi Ilmu-ilmu Sejarah Fakultas Sastra Universitas Gadjah Mada, 1994).

raya. Jalan raya merupakan salah satu sarana yang sangat mempengaruhi perkembangan pelabuhan, karena dengan ketersediaan sarana jalan bisa melancarkan komoditi ekspor-impor serta melancarkan aktivitas transportasi laut.

Sulistiyono juga menuliskan bahwa perkembangan aktivitas ekonomi di pelabuhan telah mendorong perkembangan jalur transportasi antara pelabuhan dan daerah pedalaman. Pada awal Tanam Paksa, kondisi jaringan antara pedalaman dan pelabuhan masih belum lancar bagi mobilitas dagang. Namun, perkembangan ekspor impor pelabuhan pada akhir abad XIX hingga awal abad XX, jaringan transportasi di wilayah ini semakin berkembang. Kondisi tersebut membuat jalur jalan raya dan kereta api bermuara ke pelabuhan bukan ke keraton. Selain itu dengan jaringan transportasi yang semakin berkembang, pola pemukiman penduduk semakin rapat ke pelabuhan dengan memunculkan berbagai lembaga ekonomi yang bersifat multinasional.

Penyebab berkembangnya pelabuhan Cirebon didukung oleh beberapa komoditas yang begitu banyak, di antaranya: beras, gula, lada kayu, dan sayur-sayuran. Khusus untuk beras, Pires mencatat bahwa Cirebon merupakan daerah penghasil beras yang sangat melimpah hingga diekspor sampai ke Malaka. Oleh karena itu, tesis ini menunjukkan bahwa aktivitas ekspor impor di Pelabuhan Cirebon telah mendorong perkembangan kota sebagai kota pelabuhan.

Kesamaan pustaka ini dengan skripsi adalah adanya pembahasan yang sama mengenai perkembangan pelabuhan Cirebon. Tesis ini sangat membantu dalam penulisan skripsi guna sebagai acuan dalam penulisan. Akan tetapi, dari tesis ini terdapat perbedaan dalam pembahasan. Tesis ini membahas mengenai perkembangan pelabuhan Cirebon dan pengaruhnya terhadap sosial ekonomi masyarakat Kota Cirebon sedangkan dalam skripsi ini, penulis membahas mengenai perkembangan pelabuhan Cirebon dan kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon. Cakupan temporal yang digunakan dalam pembahasan tesis tersebut merupakan periode kolonial yaitu tahun 1870-1930, sedangkan cakupan temporal skripsi ini adalah 1980-2000.

Pustaka *kedua* adalah tesis Susanto Zuhdi yang berjudul “Cilacap 1830-1942: Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa”.<sup>34</sup> Tesis ini membahas pelabuhan Cilacap yang hampir tidak dikenal. Namun, seiring dengan berjalannya waktu, Pelabuhan Cilacap berkembang dan berperan besar khususnya di bidang ekspor di bagian selatan Jawa Tengah. Pada awalnya Pelabuhan Cilacap tidak terlalu dikenal karena aktivitas pelayaran dan perdagangan baik Nasional maupun Internasional dilakukan di kawasan pantai utara Jawa seperti Banten, Sunda Kelapa, Cirebon, Tegal, Pekalongan, Semarang, Tuban, Jepara, Gresik, dan lain-lain. Selanjutnya dijelaskan pula dalam tesis ini mengenai kebijakan pemerintah kolonial terhadap Tanam Paksa pada tahun 1800 yang membuat Pelabuhan Cilacap menjadi terangkat dari sektor perdagangan dan tukar menukar barang dengan pelabuhan lain. Kegiatan ekspor juga selalu diimbangi oleh aktivitas impor dengan barang-barang yang didatangkan dari luar negeri untuk didistribusikan ke daerah pedalaman. Salah satu faktor perkembangan pelabuhan Cilacap adalah dengan adanya kebijakan Tanam Paksa di wilayah selatan Jawa Barat seperti Priangan yang merupakan salah satu daerah penghasil komoditas penting pada saat itu. Hal itu antara lain kopi, teh, nila dan lain-lain.

Kegiatan pengangkutan komoditas yang dihasilkan di daerah selatan Jawa Barat, harus disetorkan dan diangkut ke Pelabuhan Cirebon. Pengangkutan itu harus menempuh jarak dan biaya transportasi yang tidak sedikit, sehingga untuk memudahkan pengangkutan komoditi tersebut pemerintah Belanda pada masa itu memberikan kebijakan untuk pengangkutan dapat melalui Pelabuhan Cilacap. Pada saat itu, pelabuhan Cilacap menjadi pelabuhan penting di keresidenan Banyumas sebagai jalur transportasi serta penyalur perdagangan ekspor impor bagi wilayah Jawa Tengah dan Jawa Barat. Tesis ini sangat membantu guna sebagai acuan dalam penulisan skripsi. Meskipun pembahasan tesis dan penulisan skripsi ini sama tentang sebuah perkembangan di pelabuhan namun lokasi dan waktu yang ditentukan sebagai objek penelitan berbeda.

---

<sup>34</sup>Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2002).

Pustaka *ketiga* adalah tesis dari Novita Mandasari Hutagaol yang judul “Perkembangan Pelabuhan Samudera Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kegiatan Ekspor-Import di Deli Tahun 1920-1942”.<sup>35</sup> Dalam kajian ini menjelaskan bahwa, pelabuhan Deli di bangun atas inisiatif *Deli Maatschappij*<sup>36</sup> karena terjadi peningkatan jumlah komoditas perkebunan *hinterland*,<sup>37</sup> sehingga memerlukan pelabuhan yang baik untuk melakukan aktivitas ekspor dan impor. Perkembangan pelabuhan Deli mendorong armada perahu layar pribumi untuk maju, terutama dalam melakukan kegiatan natar pulau.

Pelabuhan Deli merupakan satu-satunya pelabuhan sungai terpenting hingga tahun 1915. Sejak Nienhuys membuka perkebunan tembakau pada tahun 1863, tembakau menjadi produk ekspor utama di pelabuhan Deli. Jumlah ekspor mengalami peningkatan di setiap tahunnya. Kondisi jalan yang berlumpur sangat mengganggu proses pengangkutan ke pelabuhan Deli, akibatnya biaya transportasi menjadi mahal. Untuk memperlancar aktivitas ekspor para pengusaha perkebunan memandang penting pembangunan jalan pada 1973. Jalan-jalan yang pertama dibangun oleh pengusaha perkebunan *Deli Maatschappij* adalah jalan-jalan yang menghubungkan tempat di beberapa sungai yang dapat dilalui dengan sampan-sampan besar, kemudian jalan-jalan itu yang menghubungkan antar perkebunan yang dimiliki oleh pengusaha perkebunan yang sama. Perkembangan perkebunan di Sumatera Timur memerlukan pelabuhan untuk ekspor-impor

---

<sup>35</sup>Novita Mandasari Hutagaol, “Pengembangan Pelabuhan Samudera Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kegiatan Ekspor-Import di Deli Tahun 1920-1942” (Tesis pada Program Magister Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, 2014).

<sup>36</sup>Deli Maatschappij adalah perusahaan budidaya tembakau deli yang didirikan oleh Jacob Nienhuys dan Peter Wilhelm Janssen pada 1869. Pada abad ke-19, Deli Maatschappij mengeksploitasi lahan seluas 120.000 hektar. Aktiivitas perusahaan ini mendorong banyak perusahaan sejenis dari Eropa membuka lahan di Tanah Deli. Anonim, Deli Maaschappij, (<http://deliheritageclub.wordpress.com>, dikunjungi pada 23 Januari 2019)

<sup>37</sup>Hinterland adalah daerah belakang atau pedalaman. Sulistiyono, “Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930”, hlm. 11.

komoditi. Hal ini mendorong pemerintah kolonial untuk mengembangkan pelabuhan Deli sehingga dapat meningkatkan potensi ekonomi daerah sekitarnya. Tesis ini sangat membantu sebagai acuan dalam penulisan skripsi. Meskipun pembahasan tesis dalam penulisan skripsi ini sama tentang sebuah perkembangan pelabuhan dan aktivitas ekspor-impor tetapi lokasi dan waktu yang ditentukan sebagai penelitian berbeda.

Pustaka *keempat*, adalah penelitian dari Indriyanto yang berjudul “Pelayaran dan Perdagangan Laut Di Pelabuhan Surabaya 1968-1970”.<sup>38</sup> Dalam artikel ini disebutkan bahwa perkembangan pelabuhan sangat dipengaruhi oleh kebijakan Pemerintah dalam bidang ekonomi, sementara maju mundurnya pelabuhan ditentukan oleh aktivitas pelayaran dan perdagangan pelabuhan ketika memperlakukan pelabuhan sebagai perusahaan. Setelah kemerdekaan RI, pelabuhan Surabaya mencoba untuk bangkit kembali, dan menunjukkan hasil pada awal Pemerintahan Orde Baru. Pelabuhan Surabaya pada masa awal Orde Baru mengalami perkembangan yang meningkat baik pelayaran dan perdagangan laut setelah mengalami *kelesuan* akibat ekonomi Nasional yang buruk. Pada pertengahan tahun 1960-an perekonomian Indonesia mengalami kemerosotan tajam. Hal ini terutama disebabkan oleh pertimbangan ekonomi yang banyak terabaikan 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. 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. Oleh karena itu, kegiatan impor harus mendapat izin dan sering dibatasi dengan peraturan yang ketat.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup>Indriyanto, “Perkembangan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Surabaya” (eprints.undip.ac.id diunduh pada 10 Mei 2018).

<sup>39</sup>Indriyanto, “Perkembangan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Surabaya”, hlm. 267.



Akibat buruknya perdagangan laut di 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%. 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. Nilai impor juga menurun, terutama pada tahun 1952, 1956, dan 1961. Setelah tahun 1966 masa pertumbuhan yang bertahan dimulai dan impor tumbuh dengan rata-rata laju tahunan 21% selama 1966-1970.<sup>40</sup>

Kondisi ekonomi yang berkaitan dengan ekspor-impor, berpengaruh pada aktivitas pelayaran dan perdagangan laut di pelabuhan-pelabuhan besar. Kondisi ekspor Indonesia pada tahun 1968-1969 banyak mengalami penurunan. Berbagai jenis komoditi ekspor seperti karet perkebunan, kopra, kopi, tembakau, minyak kelapa, timah, lada dan kelapa sawit mengalami penurunan. Namun demikian, kegiatan ekspor-impor yang berlangsung di pelabuhan Surabaya pada tahun 1969-1970 justru menunjukkan peningkatan, bahkan untuk kegiatan ekspor-impor mengalami kenaikan cukup bagus. Dampak dari situasi perdagangan nasional yang buruk pada tahun-tahun tertentu tidak begitu berpengaruh terhadap aktivitas ekspor-impor yang berlangsung di pelabuhan Surabaya.

Pada tahun 1968-1970 yang merupakan periode awal pemerintahan Orde Baru, angka pelayaran dan perdagangan laut menunjukkan kenaikan. Jumlah kapal menjadi sangat penting ketika hendak membandingkan jenis pelayaran yang mendominasi. Dalam aktivitas pelayaran di pelabuhan Surabaya menunjukkan bahwa jumlah pelayaran perahu selalu lebih banyak dari pada pelayaran lokal. Sampai tahun 1970 kekuatan armada pelayaran lokal di pelabuhan Surabaya terdiri atas 161 unit dengan bobot kotor mencapai 7.782 ton. Akan tetapi, jumlah kapal dalam pelayaran Internasional dan Intra-insuler mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Meskipun jumlah kapal dalam pelayaran Intra-insuler lebih besar yaitu 64% dan pelayaran Internasional 35%. Dengan demikian dapat

---

<sup>40</sup>Indriyanto, "Perkembangan Pelayaran dan Perdagangan di Pelabuhan Surabaya", hlm. 267.

diketahui, bahwa pelabuhan Surabaya pada masa awal Pemerintahan Orde Baru, berperan sebagai pelabuhan Nusantara dari pada pelabuhan Internasional. Artikel ini membantu penulis sebagai acuan dalam penulisan skripsi. Meskipun pembahasan dalam artikel ini sama dengan penulis, yaitu membahas tentang aktivitas pelayaran dan perdagangan, pada periode Pemerintahan Orde Baru, namun lokasi dan waktu yang dibahas dalam penulisan skripsi ini berbeda.

Pustaka *kelima* adalah artikel dari Juhaeriyah yang berjudul “Perkembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan dan Kontribusinya Terhadap Pembudayaan Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan Kota Cirebon, 1994-2011”.<sup>41</sup> Artikel ini menjelaskan bahwa Pelabuhan Kejawanan dibangun pada 1994 dan mulai beroperasi pada tahun 1997 dengan status uji coba. Kemudian pada 1999 status Pelabuhan Perikanan Cirebon berubah menjadi Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawanan. PPN Kejawanan dilengkapi oleh fasilitas pokok, fungsional, dan pendukung yang bertujuan untuk menunjang aktivitas kepelabuhanan. Dalam perkembangannya, PPN Kejawanan mempunyai kontribusi yang besar dalam usaha pemberdayaan sosial ekonomi masyarakat nelayan Kota Cirebon.

PPN Kejawanan berperan dalam pemberdayaan untuk meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan nelayan yang direalisasikan dengan berbagai kegiatan. *Pertama*, dilihat dari segi sosial, peranan PPN Kejawanan sangat produktif melakukan pemberdayaan bagi para perempuan yang sebagian besar adalah istri-istri nelayan. Pemberdayaan tersebut dilakukan atas kerja sama antara PPN Kejawanan dengan Dinas Kelautan Perikanan Peternakan dan Pertanian (DKP3) Kota Cirebon. Implementasi dari kegiatan pemberdayaan yang dilakukan antara lain adalah dengan membentuk Kelompok Usaha Bersama (KUB), mengadakan sosialisasi dan pelatihan tentang perikanan terhadap para nelayan, dan melakukan pembinaan nelayan Kota Cirebon. Kegiatan yang dilakukan oleh PPN Kejawanan

---

<sup>41</sup>Juhaeriyah, “Perkembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan dan Kontribusinya Terhadap Pembudayaan Sosial Ekonomi Masyarakat Nelayan Kota Cirebon, 1994-2011”, *Jurnal Sejarah Indonesian Historical Studies* Vol. 2 No.2 (Program Study Magister Ilmu Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, 2018).

memberikan perbaikan kehidupan kepada para nelayan, meskipun masih belum optimal. *Kedua*, keberadaan PPN Kejawanan yang semakin terbuka untuk masyarakat umum, seperti: nelayan/ABK, pengurus kapal, buruh di industri pengolahan ikan, usaha perbaikan kapal, usaha warung makan, pembekalan kapal, serta mendorong industri berkaitan dengan sektor perikanan.

Pemberdayaan PPN Kejawanan memiliki pengaruh yang besar dari sektor ekonomi. Hal ini terlihat dari jumlah penyerapan tenaga kerja yang semakin banyak. Kehadiran PPN Kejawanan memberikan pengaruh positif terhadap pendapatan masyarakat, terlihat dari kesempatan kerja di pabrik-pabrik pengolahan perikanan, pabrik es, usaha warung makan, jasa perbaikan kapal, usaha perbekalan kapal dan lain-lain. Kesempatan terbuka karena peluang usaha yang semakin luas, sebagai dampak dari perkembangan produksi perikanan yang ada di sekitar wilayah PPN Kejawanan Cirebon. Artikel ini membantu penulis sebagai acuan dalam penulisan skripsi. Meskipun pembahasan artikel ini lebih fokus pada pelabuhan perikanan. Akan tetapi, pembahasan terkait dampak perkembangan pelabuhan perikanan sangat membantu penulis guna menjadi acuan dalam pembahasan perkembangan pelabuhan Cirebon dan kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon.

#### **E. Kerangka Pemikiran**

Skripsi ini membahas tentang Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Kegiatan Ekonomi Masyarakat Sekitar Cirebon Tahun 1980-2000. Skripsi ini menggunakan pendekatan dengan teori yang berkaitan dengan pertumbuhan ekonomi. Melalui pendekatan ekonomi, akan dicoba untuk menerangkan mengenai dampak-dampak yang ditimbulkan dari perubahan pengelolaan pelabuhan bagi perkembangan Pelabuhan Cirebon pada aspek ekonominya. Menurut Karl Bucher, pertumbuhan ekonomi dalam suatu negara harus berdasarkan pada hubungan produsen dengan konsumen. Dalam kaitannya dengan skripsi ini, Pelindo dan administrasi pelabuhan (Adpel) merupakan produsen, yang menjadi pihak-pihak yang diberi kewenangan untuk mengelola pelabuhan yang sesuai dengan tugas dan kewenangannya masing-masing. Konsumen, merupakan pihak yang

memanfaatkan jasa dari pengelola pelabuhan dalam hal ini adalah pihak swasta. Dalam kajian sejarah maritim, peranan pelabuhan sangat penting sebagai pusat aktivitas kegiatan kemaritiman. Dalam hal ini kegiatan pelayaran dan perdagangan yang berlangsung di pelabuhan memiliki pengaruh yang besar terhadap berkembangnya kota. Perkembangan dalam pengertian ini diartikan sebagai perihal berkembang yang berarti bertambah besar, menjadi luas dan maju atau mengalami kemajuan.<sup>42</sup>

Pelabuhan dalam Bahasa Indonesia dikenal dengan dua istilah yaitu Bandar dan Pelabuhan. Bandar (*harbor*) adalah daerah pelabuhan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya kapal-kapal. Sementara pelabuhan (*port*) adalah wilayah yang terdiri atas daratan dan perairan dengan batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintah dan kegiatan ekonomi yang digunakan sebagai tempat bersandar, berlabuh, naik-turunnya penumpang atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda.<sup>43</sup> Konsep pelabuhan (*port*) digunakan dalam membahas perkembangan pelabuhan Cirebon. Sebuah pelabuhan juga perlu dipahami dari sisi arti pelabuhan itu sendiri dalam eksistensinya, sehingga dapat diketahui peranan yang dimainkan oleh pelabuhan tersebut. Menurut R. Bintaro, pelabuhan mempunyai empat arti.<sup>44</sup> *Pertama*, arti ekonomis karena pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berkembang saling berhubungan sebab akibat. *Kedua*, arti budaya karena pelabuhan menjadi tempat pertemuan berbagai bangsa, sehingga kontak-kontak sosial budaya dapat berpengaruh terhadap masyarakat setempat. *Ketiga*, arti politis karena pelabuhan

---

<sup>42</sup>Tim Penyusun Kamus, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 1989), hlm.414.

<sup>43</sup>PP (Peraturan Pemerintah) nomor 69 tahun 2001: *Tentang kepelabuhanan*.

<sup>44</sup>Indriyanto, "Peran Pelabuhan dalam Menciptakan Peluang Usaha Pariwisata; Kajian Historis Ekonomis" ([http://eprints.undip.ac.id/1117/2/Pelabuhan\\_dan\\_Wisata.pdf](http://eprints.undip.ac.id/1117/2/Pelabuhan_dan_Wisata.pdf) diunduh pada 10 Mei 2019).

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.

Perkembangan pelabuhan sangat dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah dalam bidang ekonomi, sementara itu, maju mundurnya pelabuhan ditentukan oleh aktivitas pelayaran dan perdagangan laut serta hubungan kerja antar penguasa pelabuhan dan pengguna pelabuhan. Banyaknya kegiatan ekspor-impor melalui pelabuhan, menyebabkan pajak dan bea cukai yang diterima oleh pemerintah akan menambah pendapatan negara, sehingga pelabuhan merupakan pintu gerbang kemakmuran suatu bangsa.<sup>45</sup> Oleh karena itu, pelabuhan Cirebon terus dikembangkan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi dan pembangunan kota serta daerah *hinterland* seperti Kabupaten Cirebon, Indramayu, Kuningan dan Majalengka yang merupakan penghasil komoditi ekspor non migas. Untuk mengkaji perkembangan pelabuhan Cirebon dan kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon, perlu digunakan pendekatan ekonomi. Menurut R. Bintaro, dalam segi kepentingan suatu daerah pelabuhan mempunyai fungsi sebagai tempat ekspor impor dan kegiatan ekonomi lainnya yang saling berhubungan sebab akibat. Dengan adanya kegiatan pelabuhan, maka keuntungan secara ekonomi yang langsung dapat dirasakan adalah terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat di sekitar, karena dalam segala bidang kegiatan di pelabuhan tenaga kerja manusia akan sangat dibutuhkan seperti tenaga kerja untuk kuli, pengantar lalu lintas pelabuhan dan petugas kebersihan pelabuhan. Selain itu, banyaknya kegiatan ekspor-impor yang melalui pelabuhan maka pajak dan cukai yang diterima oleh Indonesia akan dapat menambah pendapatan negara, sehingga pelabuhan merupakan pintu gerbang kemakmuran suatu bangsa.<sup>46</sup>

Sementara itu mengenai perkembangan pelabuhan dan kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon digunakan pendekatan ekonomi. Perekonomian

---

<sup>45</sup>Herman A. Carel Lawata, *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Port Operation)* (Jakarta: Aksara Baru. 1981), hlm. 20.

<sup>46</sup> Lawata, *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Port Operation)*, hlm. 20.

didefinisikan sebagai jumlah konsumsi dan produksi yang terkait. Pendekatan ekonomi, khususnya konsep dasar ekonomi seperti produksi, distribusi, konsumsi, dan pasar digunakan menjelaskan peningkatan volume dan nilai ekspor impor sebagai akibat pengembangan pelabuhan Cirebon.<sup>47</sup> Meningkatnya aktivitas pelayaran dan perdagangan di pelabuhan akan memiliki kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon. Pengaruh perkembangan pelabuhan terhadap kehidupan ekonomi bisa secara langsung maupun tidak langsung. Pengaruh langsung misalnya munculnya lapangan kerja baru di pelabuhan, munculnya usaha warung di pelabuhan, munculnya berbagai perusahaan dagang yang berhubungan dengan aktivitas ekspor-impor, pembangunan berbagai sarana jalan raya untuk pengangkutan berbagai komoditas dari dan ke pelabuhan. Sementara pengaruh tidak langsung terjadi terutama apabila kota pelabuhan sudah berkembang dan mempunyai dinamikanya sendiri.<sup>48</sup>

#### **F. Metode Penelitian**

Skripsi ini menggunakan metode penelitian sejarah. Metode sejarah berfungsi sebagai proses pengujian dan analisis secara mendalam, terhadap segala sesuatu peninggalan yang bernilai sejarah masa lampau.<sup>49</sup> Tahap-tahap dalam penelitian sejarah menurut Nugroho Notosusanto, membagi penelitian sejarah menjadi empat tahap, yaitu heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi. Tahap pertama dalam penulisan sejarah adalah heuristik, yaitu proses seorang sejarawan mencari dan mengumpulkan sumber-sumber yang tidak tertulis dan tertulis, baik primer atau pun skunder, guna menunjang penelitian sejarah yang sedang dilakukan. Tahap heuristik ini menggunakan sumber-sumber yang berasal dari

---

<sup>47</sup>Sulistiyono, *“Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930”*, hlm. 105.

<sup>48</sup>Sulistiyono, *“Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon 1859-1930”*, hlm. 18.

<sup>49</sup>Louis Gottschalk, *“Mengerti Sejarah”*, terjemahan Nugroho Notosusanto (Jakarta, UI Press, 1975), hlm 32.

Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Daerah Cirebon (Dispusipda), Badan Pusat Statistik (BPS), Koran Suara Merdeka, Pusat Informasi Kompas- Biro Jawa Tengah, Perpustakaan Nasional (Perpusnas), PT. PELINDO II cabang Cirebon, Perpustakaan Universitas Diponegoro, Jurnal-jurnal ilmiah yang relevan dengan penelitian ini serta wawancara dengan pengelola pelabuhan dan masyarakat setempat.

Sumber primer dilakukan dengan pengumpulan-pengumpulan sumber laporan tahunan pelabuhan Cirebon, arsip-arsip tentang Pelabuhan Cirebon, foto-foto aktivitas Pelabuhan Cirebon dari bongkar muat hingga fasilitas-fasilitas yang ada dan kegiatan-kegiatan lain, maupun surat kabar yang relevan dengan penelitian atau kajian skripsi ini yang membahas terkait Pelabuhan Cirebon. Adapun sumber primer yang lain adalah menggunakan wawancara langsung dengan pihak pengelola pelabuhan serta para buruh juga melakukan wawancara dengan para pensiunan pengelola pada masa itu, melakukan wawancara dengan pemerintah daerah Cirebon, dan dengan masyarakat sekitar para pedagang di pelabuhan salah satunya berasal dari Kabupaten Kuningan, dan masyarakat pesisir di Kecamatan Lemahwungkuk. Selain sumber primer, penelitian skripsi ini menggunakan sumber sekunder sebagai penunjang agar penelitian ini lebih komprehensif. Sumber-sumber itu diperoleh melalui studi pustaka buku-buku karya para sarjana dan ahli yang relevan dengan substansi permasalahan yang dikaji dan artikel-artikel yang dimuat dalam surat kabar, majalah atau dalam terbitan yang lain. Sumber sekunder yang telah diperoleh oleh peneliti. Sumber-sumber ini berguna untuk melengkapi sumber-sumber primer dalam rangka pemahaman yang lebih mendalam.

Tahap *kedua* dalam penulisan sejarah adalah kritik sumber, yaitu pengujian sumber-sumber yang sudah diperoleh dengan melakukan kritik sumber. Guna memperoleh keputusan atau kesimpulan sehingga diperlukan kritik terhadap sumber. Kritik sumber merupakan kegiatan seorang peneliti untuk mencari kebenaran. Seorang peneliti berusaha menduga dan membuktikan kebenaran

tentang apa yang terjadi pada masa lalu.<sup>50</sup> Seorang sejarawan untuk membuktikan kebenaran tersebut, maka harus berdasar pada sumber sejarah. Akan tetapi sumber sejarah yang digunakan harus sumber yang memang benar-benar bukti yang sesuai dengan apa yang terjadi di masa lalu. Dengan demikian sumber sejarah pun harus memiliki kebenarannya. Kritik sumber dapat dibagi dalam dua bagian, yaitu kritik eksternal dan kritik internal.

Kritik intern dilakukan untuk menentukan suatu sumber dari sisi autensitasnya dengan cara menguji keaslian dan kevalidannya. Kritik ekstern dilakukan untuk menguji sumber dari sisi kredibilitasnya. Hal ini penting karena dari kritik ekstern inilah kita bisa menentukan suatu sumber itu bisa dibuktikan kebenarannya atau tidak. Penelitian ini mengkaji tentang perkembangan pelabuhan Cirebon sehingga kritik ekstern sangat penting sekali. Mengingat dalam penelitian menggunakan sumber wawancara dengan para pengelola, pensiunan pengelola dan para buruh pelabuhan serta melakukan wawancara dengan orang-orang yang menetap di dekat pelabuhan. Kritik ekstern diperlukan karena untuk menghindari dari keterangan yang berbau subyektif dari keterangan para saksi sejarah. Harus dilakukan perbandingan dengan fakta-fakta yang lain, yaitu seperti informasi dari media masa, bukti-bukti seperti rekaman, foto, piagam dan lain-lain.

Tahap *ketiga* adalah kegiatan interpretasi terhadap fakta-fakta yang diperoleh dari proses kritik sumber. Interpretasi dilakukan dengan menghubungkan fakta-fakta yang telah diperoleh antara satu dengan yang lain, agar penyajian sejarah bersifat utuh, ilmiah dan juga kronologis.<sup>51</sup> Hal ini disebabkan sejarawan atau penulis sejarah melihat sudut pandang yang berbeda terhadap penafsiran sumber yang ditemukan. Perbedaan penafsiran dalam suatu peristiwa yang sama mungkin juga dapat terjadi, Hal ini disebabkan karena ditemukannya sumber-sumber yang baru.

---

<sup>50</sup>Ali R.M, *Pengantar Ilmu Sejarah Indonesia* (Jakarta: Bharata, 1963), hlm. 18.

<sup>51</sup>Sartono Kartodirdjo, *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah* (Jakarta: Gramedia, 1992), hlm. 70.



Penulis atau peneliti sejarah dalam melakukan penafsiran harus memiliki keterampilan dalam membaca sumber. Keterampilan yang dimaksud ini bisa berupa keterampilan dalam menafsirkan bahasa yang digunakan oleh sumber yang ditemukan, terutama untuk sumber-sumber tertulis. Interpretasi juga dapat dimaknai sebagai langkah yang kita lakukan dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan dari topik yang kita teliti.<sup>52</sup> Sebagai alat untuk menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian, maka kita mencoba menguraikan data-data atau sumber-sumber yang sudah kita pilih atau seleksi. Penulisan tentang Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Kegiatan Ekonomi Masyarakat Sekitar Cirebon Tahun 1980-2000 harus menafsirkan berbagai sumber yang ada, sehingga penulisan skripsi ini lebih komprehensif.

Tahap *keempat* dalam penulisan sejarah adalah Historiografi. Historiografi merupakan suatu klimaks dari kegiatan penelitian sejarah. Penulisan sejarah ini merupakan langkah terakhir dari penelitian sejarah. Penulisan sejarah merupakan langkah bagaimana seorang sejarawan mengkomunikasikan hasil penelitiannya untuk dibaca oleh umum. Ketika menulis sejarah seorang sejarawan harus meronstruksi terhadap sumber-sumber sejarah yang telah ditemukannya, untuk menjadi suatu cerita sejarah.<sup>53</sup> Cerita sejarah ibarat suatu konstruksi bangunan yang dibangun oleh seorang sejarawan. Kalau kita perhatikan bahan-bahan bangunan yang masih terpisah-pisah tidak begitu menarik, seperti batu kali, batu bata, pasir, semen, kayu, kaca, genteng, dan bahan-bahan lainnya. Bahan-bahan tersebut kalau belum direkonstruksi menjadi suatu bangunan, seperti barang yang mati. Akan tetapi ketika menjadi suatu bangunan, apalagi kalau bangunan itu indah dan menarik, seperti sesuatu yang hidup.<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup>H. Sjamsudin, *Metodologi Sejarah* (Yogyakarta: Ombak, 2007), hlm. 26.

<sup>53</sup>Taufik Abdullah, "Pendahuluan: Sejarah dan Historiografi", dalam *Taufik Abdullah dan Abdurachman Surjomihardjo, ed., Ilmu Sejarah dan Historiografi: Arah dan Perspektif* (Jakarta: Gramedia, 1985), hlm. 16.

<sup>54</sup>Gottschalk, *Mengerti Sejarah terjemahan*, hlm. 31.

## G. Sistematika Penulisan

Hasil penelitian dan pembahasan permasalahan yang dikaji ini selanjutnya disusun dalam satu laporan penelitian dengan sistematika penulisan sebagai berikut.

BAB I Pendahuluan, membahas hal-hal yang menyangkut beberapa aspek kaidah penulisan skripsi sejarah. Pada bagian ini berisi tentang latar belakang dan permasalahan. Selanjutnya adalah Ruang Lingkup penelitian skripsi yang mencakup spasial, temporal, dan keilmuan. Kemudian, menguraikan tujuan penelitian, tinjauan pustaka yang membahas tentang sumber pustaka yang dapat mendukung dan menjadi acuan dari penelitian yang sedang dikaji, kerangka pemikiran, metode penelitian yang berisi tentang metode penelitian sejarah dari heuristik, kritik, interpretasi dan historiografi sejarah serta pada pembahasan akhir berisikan sistematika penulisan.

BAB II potret kota Pelabuhan Cirebon 1980-2000, membahas tentang gambaran umum kota Cirebon secara khusus sebagai wilayah yang dipilih dalam penelitian ini. Terdapat tiga pokok pembahasan. *Pertama*, membahas mengenai kondisi geografis Kota Cirebon sebagai Kota Pelabuhan. *Kedua*, membahas mengenai demografis Cirebon sebagai kota pelabuhan. *Ketiga*, membahas mengenai kondisi sosial ekonomi, dan *keempat*, membahas mengenai perkembangan pelabuhan Cirebon sebelum tahun 1980.

BAB III Pelabuhan Cirebon tahun 1980-2000. Bab III ini memiliki tiga pokok pembahasan. *Pertama*, mengenai kondisi fisik dan infrastruktur pendukung pelabuhan. *Kedua*, mengenai sarana dan prasarana fisik. Pengembangan prasarana dalam pengerukan lumpur, gudang penyimpanan, perkantoran, dan dermaga. Sarana pelabuhan dalam penyediaan air tawar, persewaan peralatan dan penguasaan pelabuhan. *Ketiga*, mengenai manajemen pelabuhan Cirebon.

BAB IV perkembangan pelabuhan Cirebon dan kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon. Dalam Bab IV ini *pertama*, membahas tentang kunjungan kapal melalui pelabuhan Cirebon. *Kedua*, membahas mengenai perkembangan bongkar muat dan ekspor-impor di Pelabuhan Cirebon. *Ketiga*,

membahas tentang perkembangan pelabuhan Cirebon terhadap kegiatan ekonomi masyarakat sekitar Cirebon.

BAB V jawaban dari pertanyaan penelitian. Bab V berisi kesimpulan yang merupakan bagian akhir dari skripsi yang memuat jawaban atas permasalahan-permasalahan yang telah dirumuskan pada Bab satu.