



**PENGARUH KEBERADAAN INDUSTRI TERHADAP PERKEMBANGAN  
PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP 1970-2000**

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

**Disusun oleh:**

**Warsitiani**  
**NIM 13030114120035**

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

## **PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI**

Dengan ini saya, Warsitiani, 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, 16 Agustus 2019

Penulis,

Warsitiani  
NIM 13030114120035

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

### **MOTTO**

*“If you can't find the sunshine, be the sunshine”*

Anonim

Dipersembahkan untuk:  
Bapak, Ibu, dan kakak, serta teman-temanku.

Disetujui oleh:  
Pembimbing,

Dr. Endang Susilowati, M.A.

NIP 195905161988112001

Skripsi dengan judul “Pengaruh Keberadaan Industri terhadap Perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 1970-2000” yang disusun oleh Warsitiani (NIM 13030114120035) telah diterima dan disahkan oleh panitia ujian skripsi program Strata-1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro pada hari Selasa, 22 Juli 2019.

Ketua,

Anggota I,

Prof. Singgih Tri Sulistyono, M. Hum  
NIP 196406261989031003

Dr. Endang Susilowati, M.A  
NIP 195905161988112001

Anggota II,

Anggota III,

Dr. Haryono Rinardi, M. Hum  
NIP 196703111993031004

Dra. Sri Indrahti, M. Hum  
NIP 196602151991032001

Mengesahkan,

Dekan

Dr. Nurhayati, M. Hum.  
NIP 196610041990012001

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah Swt. yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Hanya atas kuasa dan kehendak-Nya, skripsi yang berjudul “Pengaruh Keberadaan Industri terhadap Perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 1970-2000” dapat terselesaikan sebagai syarat utama untuk menyelesaikan studi pada Program Sarjana Strata-1 Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro.

Melalui kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih atas bantuan, bimbingan, dan petunjuk, baik berupa material maupun spiritual kepada yang terhormat: Dr. Nurhayati, M. Hum., selaku Dekan Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro dan Dr. Dhanang Respati Puguh, M. Hum., selaku Ketua Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro, yang berkenan memberikan izin dan kemudahan bagi penulis dalam penulisan skripsi ini. Penulis juga mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada Dr. Endang Susilowati, M.A. selaku dosen pembimbing yang dengan sabar memberikan bekal keilmuan, pengarahan, dan bimbingan selama penulis menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih juga kepada Dra. Titiek Suliyati, M.T., selaku dosen wali, yang telah memberikan perhatian terhadap perkembangan akademik penulis. Terima kasih juga penulis haturkan kepada segenap dosen penguji: Prof. Singgih Tri Sulistiyo, M. Hum., Dr. Endang Susilowati, M.A., Dr. Haryono Rinardi, M. Hum., dan Dra. Sri Indrahti, M. Hum., yang telah memberikan saran dan kritik yang membangun bagi skripsi ini.

Terima kasih penulis haturkan kepada segenap pengajar Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu 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.

Selanjutnya, penulis mengucapkan terima kasih kepada bapak, ibu, kakak-kakakku, teman-teman Departemen Sejarah 2014 kelas A dan seluruh teman-teman Departemen Sejarah angkatan 2014 atas dukungan dan kebersamaannya selama kurang lebih 4 tahun ini. selain itu, penulis juga mengucapkan terima kasih kepada para teman dan sahabat yang selalu memberikan doa, dukungan, dan semangat.

Skripsi ini tentu tidak luput dari kesalahan dan masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu, semua saran dan kritik dari pembaca sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kepentingan akademik dan pembelajaran.

Semarang, 22 Juli 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>	x
<b>DAFTAR ISTILAH</b>	xii
<b>DAFTAR TABEL</b>	xiv
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	xv
<b>ABSTRAK</b>	xvi
<b>ABSTRACT</b>	xvii
<b>BAB I           PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang dan Permasalahan	1
B. Ruang Lingkup	7
C. Tujuan Penelitian	8
D. Tinjauan Pustaka	9
E. Kerangka Pemikiran	12
F. Metode Penelitian	17
G. Sistematika Penulisan	18
<b>BAB II           GAMBARAN KOTA CILACAP 1970 - 2000</b>	
A. Kondisi Geografis	21
B. Kondisi Demografis	23
C. Kondisi Ekonomi	25
D. Kondisi Sosial	28
<b>BAB III          PERKEMBANGAN INDUSTRI DI CILACAP 1970 - 2000</b>	
A. Perkembangan Industri di Cilacap Menjelang Tahun 1970	33
1. Latar Belakang Pembangunan Industri	33
2. Berbagai Persiapan yang dilakukan Pemerintah dalam Mengembangkan Industri	36
a. Perbaikan Sarana dan Prasarana Pelabuhan Cilacap	36
b. <i>Bonded Warehouse</i> atau Gudang	38
3. Berbagai Industri Aktif Menjelang Tahun 1970	39
B. Perkembangan Industri di Cilacap Tahun 1970-2000	41
C. Industri Besar di Cilacap yang Menggunakan Jasa	47



	Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap	
	1. Pertamina	47
	2. PT. Semen Nusantara	49
	3. UPP. Pupuk Sriwijaya	51
	4. PT. Aneka Tambang	53
<b>BAB IV</b>	<b>PENGARUH KEBERADAAN INDUSTRI TERHADAP PERKEMBANGAN PELABUHAN TANJUNG INTAN CILACAP 1970-2000</b>	
	A. Aktivitas di Pelabuhan Tanjung Intan Sebelum Terjadi Industrialisasi	55
	B. Pengaruh Keberadaan Industri Terhadap Perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap	59
	1. Pengaruh Terhadap Perkembangan Fisik Pelabuhan	61
	a. Perluasan Dermaga	61
	b. Pembangunan Gudang dan Lapangan Penumpukan	63
	2. Pengaruh Terhadap Fasilitas Pelabuhan	63
	a. Alat Darat	63
	b. Alat Apung	64
	3. Pengaruh Terhadap Peningkatan Aktivitas Ekspor Impor	64
	a. Ekspor	66
	b. Impor	68
	4. Pengaruh Terhadap Kunjungan Kapal	71
<b>BAB V</b>	<b>SIMPULAN</b>	76
	<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	78
	<b>LAMPIRAN</b>	82

## DAFTAR SINGKATAN

ABRI	: Angkatan Bersenjata Republik Indonesia
AIMTO	: <i>Australian-Indonesian Manufacturing and Trade Organization</i>
BBM	: Bahan Bakar Minyak
BUMN	: Badan Usaha Milik Negara
DPRD	: Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
DUKS	: Dermaga untuk Kepentingan Sendiri
GRT	: <i>Gross Register Ton</i>
GT	: <i>Gross Ton</i>
HOMC	: <i>High Octane Mogas Component</i>
HGB	: Hak Guna Bangunan
KIC	: Kawasan Industri Cilacap
Kotif	: Kota Administratif
KT	: Kapal Tunda
LNG	: <i>Liquid Natural Gas</i>
LPG	: <i>Liquid Petroleum Gas</i>
Pelita	: Pembangunan Lima Tahun
PMA	: Penanaman Modal Asing
PMDN	: Penanaman Modal Dalam Negeri
PUSRI	: Pupuk Sriwijaya
Repelita	: Rencana Pembangunan Lima Tahun
SK	: Surat Keterangan
TAP MPR	: Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat

TAP MPRS	: Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Sementara
UNCLOS	: <i>United Nations Convention Law of the Sea</i>
UPP	: Unit Pengantongan Pupuk
UU	: Undang-Undang
WNA	: Warga Negara Asing

## DAFTAR ISTILAH\*

<i>afdeling</i>	: wilayah administratif pada masa pemerintahan kolonial Hindia Belanda setingkat kabupaten.
<i>Barrel</i>	: satuan volume minyak.
<i>Bulk Carrier</i>	: kapal pengangkut muatan curah
<i>Confeyor</i>	: suatu sistem mekanik yang berfungsi untuk memindahkan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.
<i>Crane</i>	: alat bongkar muat yang digunakan untuk mengangkat barang-barang dari atau ke kapal dengan menggunakan titik tumpu.
<i>Forklift</i>	: peralatan atau kendaraan pengangkut yang digunakan untuk mengangkat dan menurunkan barang.
<i>Harbor</i>	: pelabuhan.
<i>Hinterland</i>	: daerah-daerah yang berfungsi sebagai pemasok dan pemenuhan kebutuhan bahan makanan pokok.
<i>Interinsulir</i>	: sebutan lain bagi perdagangan atau pelayaran antar pulau.
<i>Jetty</i>	: dermaga yang menjorok ke laut dan biasanya tegak lurus dengan garis pantai.
Kapal Tanker	: kapal yang dirancang untuk mengangkut minyak atau produk turunannya.
<i>Masterplan</i>	: rencana induk untuk program pembangunan besar-besaran.

---

\*Pengertian dalam daftar istilah ini disusun berdasar pada pendapat para ahli dalam kamus, referensi, dan pendapat pribadi.

- Mobile Crane* : alat pengangkut yang pada umumnya dilengkapi dengan tali baja dan rantai yang dapat digunakan untuk mengangkat dan menurunkan material secara vertical dan memindahkannya secara horisontal.
- Port* : pelabuhan yang memiliki nilai ekonomis dan dilengkapi dengan fasilitas terminal laut seperti dermaga, gudang-gudang laut (*transito*) dan bengkel kapal.
- Scraper* : alat berat yang berfungsi untuk mengeruk, mengangkat, dan menabur tanah hasil pengerukan secara berlapis.
- Tugboat* : sebutan lain dari kapal pandu yang berfungsi menarik dan mendorong kapal menuju dermaga.
- 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	Jumlah Penduduk Cilacap Tahun 1983 - 1999	23
2.2	Jumlah Penduduk Kota Cilacap Menurut Mata Pencaharian (Usia 10 Tahun ke atas) Tahun 1988, 1991, dan 1994	25
2.3	Fasilitas Perdagangan di Kota Cilacap Tahun 1988 dan 2000	28
2.4	Jumlah Siswa dan Sekolah Tingkat SD, SMP, dan SMA di Kota Cilacap Tahun 1984- 1999	30
3.1	Jumlah Perusahaan Industri Kecil dan Menengah di Kabupaten Cilacap Tahun 1972	46
3.2	Realisasi Penerimaan, Produksi, dan Pengeluaran Pupuk Sriwijaya 1988-1991 (dalam ton)	52
4.1	Komoditas Ekspor di Pelabuhan Tanjung Intan pada Tahun 1965-1971 (dalam ton)	57
4.2	Komoditas Impor di Pelabuhan Tanjung Intan Tahun 1965-1971	58
4.3	Kunjungan Kapal Pelayaran Samudera di Pelabuhan Cilacap tahun 1966-1971	59
4.4	Arus Barang Ekspor BBM di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap Tahun 1987, 1988, dan 1990 (dalam ton)	68
4.5	Kunjungan Kapal di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap tahun 1975- 2000	72

## DAFTAR LAMPIRAN

A. Peta Kabupaten Cilacap	82
B. Peta Tata Guna Tanah Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap	83

## ABSTRAK

Penelitian ini berjudul “Pengaruh Keberadaan Industri terhadap Perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 1970-2000”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengungkap keberadaan industri besar di Cilacap yang mempengaruhi perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan sebagai sarana lalu lintas barang keperluan industri. Pengaruh tersebut dilihat dari perkembangan fisik pelabuhan, peningkatan aktivitas ekspor-impor barang, serta kunjungan kapal di pelabuhan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sejarah yang mencakup empat langkah yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan ekonomi karena menganalisis keberadaan industri di Cilacap dan pengaruhnya terhadap perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sebagai sarana lalu lintas barang industri.

Dari hasil penelitian diketahui bahwa industri di Cilacap mulai berkembang pada awal tahun 1970-an setelah pemerintah mengeluarkan undang-undang Penanaman Modal Asing tahun 1968 dan Penanaman Modal Dalam Negeri pada tahun 1969. Undang-undang tersebut berhasil menarik investor asing maupun dalam negeri untuk membangun industri di Cilacap. Industri yang dibangun di Cilacap adalah industri vital yang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di Jawa bagian selatan. Industri besar yang tumbuh di Cilacap tersebut antara lain PT. Pertamina yang memproduksi bahan bakar minyak, PT. Semen Nusantara memproduksi semen, UPP. PUSRI memproduksi pupuk, dan PT. Aneka Tambang yang memproduksi pasir besi. Selain itu, kawasan industri yang telah diresmikan pemerintah sejak tahun 1988 turut mendorong industri hilir di Kota Cilacap semakin berkembang.

Keberadaan beberapa industri besar di Cilacap telah memberikan pengaruh terhadap perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap sejak awal perkembangan industri tahun 1970-an sampai menjelang tahun 2000. Perkembangan tersebut terdiri dari peningkatan fasilitas di pelabuhan maupun peningkatan pada aktivitas ekspor impor dan kunjungan kapal di pelabuhan. Aktivitas ekspor-impor diwarnai oleh komoditas bahan baku industri antara lain klinker, pupuk, pasir besi, kapas, alat proyek, dan bahan bakar minyak. Kemudian, pada kunjungan khusus kapal tanker di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap tercatat mengalami peningkatan kapal tanker hampir sembilan kali lipat selama kurun waktu 20 tahun dari tahun 1980 sampai menjelang tahun 2000.





## ***ABSTRACT***

This research entitled “The Effects of An Existing Industry on Port Development of Tanjung Intan Cilacap in 1970-2000” aims to reveal the effects of an extensive existing industry on port development of Tanjung Intan Cilacap as a vehicle for industrial goods traffic and raw materials. The effects of it can be seen as physical port improvements, an increasing export-import of goods activities, and visiting cruise ships at the port. The method used in this study is a historical method included four steps, which are heuristics; criticism; interpretation; and historiography. The writer uses an economical approach to analyze the effects of an existing industry on port development of Tanjung Intan Cilacap as a vehicle for industrial goods traffic.

Other researches reveal that an existing industry began to develop in the early 1970s after the government issued the Foreign Investment Act of 1968 and Domestic Investment in 1969. The law succeeded in attracting foreign and domestic investors to build industries in Cilacap. It built as a vital industry aimed to supply the needs of southern Java people. The large industries that grow in Cilacap included PT. Pertamina that produces fuel oil, PT. Semen Nusantara that produces cement, UPP. PUSRI that produces fertilizer, and PT. Aneka Tambang that produces iron sand. In addition, industrial estates that have been inaugurated by the government since 1988 have also encouraged the downstream industries development.

An existing industry has had many effects on port development of Tanjung Intan Cilacap since the beginning of industrial development in the 1970s to 2000s. These developments including port facilities improvements and an increasing export-import activities and visiting cruise ships at ports. Export-import activities are enlivened by industrial raw material commodities such as: clinker, fertilizer, iron sand, cotton, project equipment, and fuel oil. Especially for visit tanker in the Port of Tanjung Intan Cilacap, it was increased almost nine times over a period of 20 years in 1980-2000.

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### A. Latar Belakang dan Permasalahan

Indonesia adalah Negara Maritim. Dua pertiga wilayah Indonesia adalah perairan yang letaknya sangat strategis, karena berada di persilangan rute perdagangan dunia.<sup>2</sup> Pelabuhan memainkan peranan sangat besar dalam mendukung pertumbuhan ekonomi maupun mobilitas sosial dan perdagangan Indonesia. Indonesia telah menjadi salah satu pusat perdagangan yang penting sejak awal abad ke 17 ketika orang-orang Belanda datang dan mendirikan *Vereenigde Oost Indische Compagnie* (VOC) di Batavia (Jakarta) pada tahun 1602. Indonesia menjadi salah satu pusat perdagangan dunia karena posisi geografisnya yang strategis. Pelabuhan-pelabuhan laut di Indonesia menghubungkan daerah pedalaman Indonesia dengan kawasan Asia Tenggara dan dunia. Sudah sejak lama rute-rute pelayaran internasional melalui perairan Indonesia.<sup>3</sup>

Berdasarkan data yang ada pada *United Nations Convention on The Law of The Sea* atau *UNCLOS 1982*, luas wilayah perairan Indonesia meliputi kawasan laut seluas 3,1 juta km<sup>2</sup>, yang terdiri dari Perairan Kepulauan seluas 2,8 juta km<sup>2</sup> dan wilayah laut seluas 0,3 juta km<sup>2</sup>.<sup>4</sup> Dengan mengetahui luas wilayah negara RI seperti telah dijelaskan, dapat dipahami mengenai pentingnya fungsi dan peran pelabuhan dalam usaha pelayaran sebagai sarana perhubungan antar pulau dan antar negara. Dalam hal ini pelabuhan menjadi faktor penting dalam keberlangsungan kegiatan di berbagai bidang. Eksistensi pelayaran dan pelabuhan

---

<sup>2</sup>Profile Pelindo 2015 (PT Pelabuhan Indonesia III, 2015), hlm. 03.

<sup>3</sup>Tommy H Purwaka, *Pelayaran Antar Pulau Indonesia: Suatu Kajian tentang Hubungan Antara Kebijakan Pemerintah dengan Kualitas Pelayanan Pelayaran* (Jakarta:Bumi Aksara,1993), hlm. 14.

<sup>4</sup>Djoko Pramono, *Budaya Bahari* (Jakarta:Gramedia Pustaka Utama, 2005), hlm 2.

di Indonesia memegang peranan penting dalam proses integrasi. Pelabuhan merupakan tempat terjadinya transaksi antara kekuatan ekonomi *hinterland* dan *foreland*.<sup>5</sup>

Kota Cilacap merupakan salah satu wilayah yang memiliki pelabuhan alam. Pelabuhan ini unik, tidak seperti pelabuhan lain di Jawa yang mayoritas terletak di bagian utara Jawa seperti Pelabuhan Tanjung Priok, Pelabuhan Cirebon, Pelabuhan Tegal, Pelabuhan Semarang, dan Pelabuhan Tanjung Perak. Pelabuhan Cilacap merupakan satu-satunya pelabuhan yang terletak di pantai selatan Jawa. Pantai selatan Jawa yang berombak besar merupakan satu tantangan bagi pelayaran dan perkembangan Pelabuhan Cilacap. Namun demikian, pelabuhan Cilacap pernah berada pada masa kejayaan, tepatnya pada masa *Cuulturstelsel* atau Tanam Paksa. Kota Cilacap berkembang dari sebuah desa nelayan (Donan) menjadi kota pelabuhan. Perkembangan Kota Cilacap mulai tampak setelah Pelabuhan Cilacap digunakan sebagai lalu lintas komoditas ekspor, terhubungnya jalur kereta api Yogyakarta-Cilacap, dan juga basis pangkalan militer Pemerintah Hindia-Belanda di selatan Jawa.

Pelabuhan Cilacap mulai bergeliat setelah Pemerintah Hindia Belanda pada tahun 1888 menyulapnya menjadi pelabuhan modern, lengkap dengan jaringan jalur kereta api. Dalam waktu singkat, Pelabuhan Cilacap menjadi pelabuhan terbesar keempat di Jawa setelah Batavia, Surabaya, dan Semarang.<sup>6</sup>

Alasan pengembangan Pelabuhan Cilacap selain faktor alam, juga karena berada di lokasi yang dekat dengan kawasan subur yang jadi tempat pelaksanaan tanam paksa, mulai dari Priangan, Cimahi, sampai Banyumas.<sup>7</sup> Komoditas yang laku di pasaran Eropa diangkut melalui pelabuhan Cilacap. Sebuah upaya

---

<sup>5</sup>Singgih Tri Sulistiyono, “Membedah Sejarah dan Budaya Maritim Merajut Keindonesiaan” dalam *buku Membedah Sejarah dan Budaya Maritim Merajut Keindonesiaan*, Dhanang Respati Puguh dkk. (editor), (Semarang: UPT Undip Press, 2013), hlm. 24.

<sup>6</sup>Aloysius B Kurniawan, “Menanti Kebangkitan: Terra Incognita”, *Kompas*, 15 Desember 2016.

<sup>7</sup>Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942 Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa* (Jakarta: KPG, 2002), hlm. XV.

pemanfaatan pelabuhan alam yang baik dan tepat karena Pelabuhan Cilacap berada dekat dengan kawasan subur.

Masa keemasan Pelabuhan Cilacap sebagai pelabuhan internasional, sudah mulai terlihat pada tahun 1909.<sup>8</sup> Namun depresi ekonomi dunia yang mencapai puncaknya pada tahun 1930 dan menyebabkan nilai ekspor dari Hindia Belanda menurun drastis, juga berdampak pada menurunnya aktivitas ekspor di Pelabuhan Cilacap. Apalagi Pelabuhan Cilacap tergolong sebagai pelabuhan dengan nilai impor rendah dibanding pelabuhan Cirebon dan pelabuhan-pelabuhan di pantai utara Jawa lainnya. Hal tersebut membuat aktivitas di pelabuhan menjadi tidak seramai sebelumnya. Menjelang kedatangan Jepang, Pelabuhan Cilacap dan sekitarnya digunakan oleh Belanda sebagai pintu belakang untuk melarikan diri.

Setelah kemerdekaan, Pelabuhan Cilacap terus membenahi diri demi kenyamanan dan keamanan lalu lintas kapal. Pada tahun 1961, diadakan survei dan pembersihan daerah perairan dari kerangka kapal yang tenggelam akibat dari Perang Dunia II. Kegiatan tersebut dilakukan karena adanya kekhawatiran akan bahaya bagi kapal-kapal yang keluar-masuk pelabuhan. Tahun 1969, Pelabuhan Cilacap ditetapkan sebagai pelabuhan laut yang dibuka untuk perdagangan luar negeri. Sejak Pelita II, Pelabuhan Cilacap mulai dibenahi secara terus menerus untuk meningkatkan fungsi pelabuhan sebagai *terminal point* yang tangguh maupun sebagai daerah perkembangan industri yang mantap.<sup>9</sup>

Akhir tahun 1960-an merupakan tahun perkembangan industri yang pesat bagi negara-negara berkembang, termasuk Indonesia. Para pembuat kebijakan memutuskan untuk memperdalam struktur industri Indonesia melalui pengembangan industri hulu yang termasuk dalam industri dasar. Industri dasar tersebut di antaranya besi dan baja alumunium, pupuk, serat buatan dan pulp,

---

<sup>8</sup>Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942*, hlm. 78.

<sup>9</sup>Laporan Keadaan dan Perkembangan Pelabuhan Cilacap, PT Pelabuhan Indonesia III, 1994, hlm. 01.

karet dan kimia dasar.<sup>10</sup> Pembangunan industri sejalan dengan kebijakan Repelita ke II. Sesuai dengan GBHN, pembangunan industri yang telah dilaksanakan selama Repelita II lebih ditingkatkan dengan tujuan memperluas kesempatan kerja dan berusaha, memproduksi barang pokok yang dibutuhkan masyarakat banyak, memproduksi barang jadi dan barang setengah jadi untuk memenuhi kebutuhan industri dalam negeri serta memperkuat landasan ekspor, memperluas produksi bahan baku guna memenuhi kebutuhan industri dalam negeri sendiri dan bila mungkin untuk diekspor dan menunjang kegiatan sektor lain.<sup>11</sup> Dengan adanya kebijakan tersebut, pembangunan industri semakin giat dilaksanakan di berbagai wilayah di Indonesia yang mempunyai potensi untuk didirikannya suatu industri.

Pembangunan industri di suatu wilayah terbentuk karena lingkungan di sekitar wilayah tersebut memenuhi syarat untuk dijadikan sebagai kawasan industri. Cilacap merupakan salah satu wilayah yang cocok untuk pendirian industri. Hal itu karena tersedianya lahan, bahan baku, serta jaringan transportasi darat dan laut. Pada tahun 1970, berbagai industri mulai berdiri di Cilacap, termasuk juga adanya pendirian Kawasan Industri Cilacap. Industri tersebut antara lain industri minyak bumi, semen, pupuk, dan masih ada beberapa industri besar lain. P.N Aneka Tambang merupakan salah satu industri yang berada di Kota Cilacap. Industri ini bergerak di bidang penambangan, didirikan pada tahun 1970. Adapun industri lain yang dibangun adalah PT PUSRI. Industri ini mulai beroperasi pada bulan Mei 1971.<sup>12</sup> Pupuk urea dikirim dari PT. PUSRI Palembang atau Aceh ke UPP Cilacap dan diangkut menggunakan kapal curah milik PT. PUSRI atau milik perusahaan pelayaran dengan kapasitas muatan 7500 – 8000 ton. UPP PT. PUSRI Cilacap ini merupakan unit pengantongan pupuk urea milik PT. PUSRI yang merupakan rantai distribusi pupuk urea untuk Jawa Tengah, DIY,

---

<sup>10</sup>Thee, Kian Wie, *Industrialisasi di Indonesia* (Jakarta: Pustaka Sinar Harapan, 1988), hlm. 98.

<sup>11</sup>“Rencana Pembangunan Lima Tahun Ketiga 1979/80—1983/84 II” , hlm.20.

<sup>12</sup>“Laporan Final Draft Master Plan Kota Cilacap”, 1972, hlm. 39.

dan sebagian Jawa Barat.<sup>13</sup> Cilacap dapat dikatakan sebagai basis kawasan industri di Jawa Tengah bagian selatan-barat.

Pembangunan industri selain untuk memenuhi kebutuhan dalam dan luar negeri juga untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Kabupaten Cilacap termasuk kabupaten yang diperhitungkan dalam perolehan devisa bagi negara dan kesejahteraan masyarakatnya.<sup>14</sup> Kabupaten Cilacap mempunyai peranan yang cukup penting dalam pembangunan perekonomian Jawa Tengah karena kabupaten ini merupakan salah satu kawasan industri utama di mana terdapat beberapa industri berskala nasional yang beroperasi.<sup>15</sup>

Keberadaan industri membawa dampak peningkatan aktivitas Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang digunakan untuk bongkar dan muat barang, baik untuk kebutuhan industri maupun kebutuhan untuk lain. Pelabuhan mampu mempertahankan eksistensinya di tengah persaingan transportasi laut maupun darat antara lain karena adanya industri di dekat kawasan pelabuhan, sehingga pelabuhan tetap digunakan sebagai lalu lintas barang seperti bahan baku dan barang hasil produksi dari industri.

Hubungan antara Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dan industri-industri yang ada dapat dikatakan sebagai hubungan mutualisme. Pembangunan industri di Cilacap antara lain karena adanya pelabuhan di Cilacap, sedangkan dengan adanya industri, frekuensi kunjungan kapal keluar masuk Pelabuhan Tanjung Intan mengalami peningkatan sebagai akibat dari perkembangan industri yang sebagian besar hasilnya diangkut mempergunakan sarana kapal.<sup>16</sup> Selain itu, bongkar-muat barang melalui Pelabuhan Tanjung Intan menunjukkan adanya

---

<sup>13</sup>“Draft Final Report Studi Evaluasi Lingkungan Unit Pengantongan Pupuk PT. PUSRI – Cilacap”, 1993, hlm II-I.

<sup>14</sup>Muhammad Teja, “Pembangunan Kesejahteraan Masyarakat di Kawasan Pesisir”, *Jurnal Aspirasi* Volume 6 Nomor 1 2015, ([jurnal.dpr.go.id/aspirasi/article/view/463](http://jurnal.dpr.go.id/aspirasi/article/view/463), diunduh pada 29 Oktober 2017)

<sup>15</sup>Muhammad Teja, “Pembangunan Kesejahteraan Masyarakat di Kawasan Pesisir”, hlm. 63.

<sup>16</sup>“Laporan Tahunan Kesyahbandaran Cilacap Tahun Anggaran 1985/1986”, hlm. 02.

peningkatan seiring adanya pendirian perusahaan-perusahaan di Cilacap. Ekspor barang dari Pelabuhan Tanjung Intan pada tahun 1971 sebesar 276.000 ton. Hal itu meningkat secara signifikan bila dibandingkan dengan jumlah ekspor di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap pada tahun 1970 yaitu sebesar 27.171 ton, dan tahun 1969 sebesar 36.144 ton.<sup>17</sup> Peningkatan aktivitas bongkar-muat dan kunjungan kapal di pelabuhan tidak lain karena kegiatan industri. Hal ini terlihat dari data statistik mengenai bongkar-muat berdasarkan jenis komoditas. Rata-rata barang yang keluar-masuk pelabuhan merupakan bahan baku industri. Bahan baku yang digunakan untuk keperluan industri diangkut menggunakan kapal dan melalui pelabuhan. Bahan baku tersebut antara lain minyak bumi. Minyak bumi digunakan sebagai bahan baku produksi PT Pertamina. Perusahaan industri lain yang mengangkut bahan baku melalui pelabuhan adalah PT Semen Nusantara. Bahan baku tersebut meliputi batubara, gypsum, dan semen.<sup>18</sup>

Data di atas merupakan salah satu indikator bahwa pembangunan industri membawa dampak bagi peningkatan aktivitas pelabuhan. Ada hubungan yang saling mempengaruhi antara industri dengan pelabuhan. Industri memanfaatkan jasa pelabuhan sehingga distribusi barangnya lebih mudah. Sementara itu, distribusi barang-barang hasil industri memberi peluang bagi pelabuhan untuk menjaga eksistensinya sehingga pelabuhan tidak mati.

Berdasarkan latar belakang tersebut, skripsi ini bermaksud mengungkap pengaruh keberadaan industri terhadap aktivitas pelabuhan. Untuk memfokuskan kajian, maka pembahasan skripsi ini perlu dipandu dengan beberapa pertanyaan penelitian. Pertama, bagaimana perkembangan industri di Cilacap pada tahun 1970-2000. Kedua, bagaimana perkembangan sarana dan prasarana di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Ketiga, bagaimana pengaruh keberadaan industri terhadap perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

---

<sup>17</sup>“Laporan Final Draft”, hlm. 65.

<sup>18</sup>“Laporan Akhir Analisis Dampak Lingkungan Kegiatan Terpadu Pembangunan dan Peningkatan Kapasitas Produksi Semen PT Semen Nusantara” 1997, hlm III. 76.



### **A. Ruang Lingkup**

Ruang lingkup memiliki peranan yang penting, yaitu untuk membatasi pembahasan. Ruang lingkup terdiri dari tiga lingkup yaitu spasial, temporal, dan keilmuan. Dalam penelitian ini, lingkup spasial adalah Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dan kawasan industri di wilayah Kota Cilacap dengan beberapa pertimbangan. Pertama, keberadaan industri di Kota Cilacap tergolong sebagai industri vital yang mempunyai dampak pada peningkatan perekonomian di Cilacap dan Jawa Tengah. Kedua, Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap merupakan pelabuhan yang unik, karena menjadi satu-satunya pelabuhan yang berada di selatan Pulau Jawa. Ketiga, pelabuhan ini merupakan sarana penting dalam pengangkutan bahan baku dan hasil produksi dari industri-industri yang berada di sekitar pelabuhan. Keempat, belum banyak kajian historis mengenai pelabuhan yang berada di wilayah selatan Jawa ini.

Lingkup temporal dalam skripsi ini adalah tahun 1970 sampai dengan 2000. Alasan tahun 1970 digunakan sebagai batas awal pembahasan karena pertumbuhan industri di Cilacap mulai tampak pada tahun 1970-an. Berbagai perusahaan seperti PT Pertamina yang dibangun pada 1971<sup>19</sup>, PT Antam Tbk yang mulai beroperasi pada 1970 dengan hasil produksi pasir besi, PT Semen Nusantara, dan PT PUSRI yang mulai beroperasi 1971, serta beberapa industri lainnya. Bahan baku yang dibutuhkan oleh industri tersebut di antaranya didatangkan dari wilayah lain melalui pelabuhan. Hasil produksi dari industri tersebut juga diangkut melalui pelabuhan dan didistribusikan ke berbagai wilayah di Indonesia dan juga ke luar negeri. Batas akhir pembahasan skripsi ini adalah tahun 2000, karena sebelum tahun tersebut terjadi krisis moneter sehingga menyulitkan kelancaran perdagangan dan perekonomian umumnya di banyak wilayah yang memiliki industri baik itu besar, sedang, maupun kecil. Dengan pemilihan temporal sampai tahun 2000, peneliti dapat menganalisis implikasi

---

<sup>19</sup>“Pertamina – Refinery Unit IV” (<http://www.pertamina.com/en/our-business/downstream/refinery/refinery-unit/refinery-unit-iv/>, diakses pada tanggal 24 Desember 2017)

terjadinya krisis moneter terhadap produktivitas industri sehingga dapat dilihat seberapa jauh pengaruhnya terhadap aktivitas pelabuhan.

Ruang Lingkup keilmuan adalah batasan dari salah satu aspek atau beberapa aspek yang akan dibahas dalam skripsi. Skripsi ini akan membahas pembangunan industri di Cilacap yang tidak terlepas dari adanya pelabuhan sebagai sarana angkutan distribusi hasil industri. Gayung bersambut, pembangunan industri di sekitar wilayah pelabuhan juga menguntungkan pihak pelabuhan. Keberadaan industri telah membuat aktivitas lalu lintas pelayaran kapal dan bongkar-muat barang lebih ramai, sehingga pelabuhan tidak mudah mengalami kemunduran seperti yang terjadi pada masa silam. Oleh karena itu, lingkup keilmuan skripsi ini yakni sejarah maritim dengan penekanan pada aspek industri dan pelabuhan.

## **B. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan batasan ruang lingkup di atas, di dalam skripsi ini dikembangkan beberapa tujuan penelitian untuk memperjelas fokus analisis sebagai berikut. Pertama, menggambarkan perkembangan industri di Cilacap seperti PT Pertamina, PT Semen Nusantara, PT Aneka Tambang, dan PT PUSRI. Kedua, mengungkapkan perkembangan sarana dan prasarana di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap yang digunakan sebagai infrastruktur pendukung bagi kelancaran kegiatan industri berupa distribusi bahan baku dan hasil produksi. Ketiga, mengungkapkan pengaruh yang ditimbulkan oleh keberadaan industri terhadap perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 1970-2000, mencakup perbaikan fasilitas dan layanan pelabuhan serta aktivitas pelabuhan dengan adanya lalu lintas kapal yang membawa kebutuhan barang industri.

### C. Tinjauan Pustaka

Ada sejumlah bahan pustaka yang perlu ditinjau karena membahas mengenai pelabuhan dan juga industri serta berbagai aspek yang berkaitan dengan sejarah maritim.

Pustaka pertama adalah artikel berjudul *Analisis Hubungan Kluster Industri dengan Penentuan Lokasi Pelabuhan: Studi Kasus Pantai Utara Pulau Jawa*.<sup>20</sup> Pemilihan lokasi pelabuhan adalah salah satu upaya industri dalam menguasai areal pasar terluas melalui maksimalisasi penjualan dengan mengacu pada upaya meminimalkan biaya transportasi/distribusi. Dalam melayani pendistribusian barang, masing-masing pelabuhan di setiap daerah memiliki karakteristik dan keunggulan yang berbeda dalam hal pelayanan dan fasilitas yang dimiliki, seperti frekuensi jumlah kunjungan kapal per tahun, kapasitas atau daya tampung gudang/ lapangan penumpukan, dan yang lainnya.

Artikel ini membahas mengenai keterkaitan hubungan antara industri dengan penentuan lokasi pelabuhan serta faktor yang mempengaruhinya. Hasil perhitungan menunjukkan adanya hubungan antara lokasi pelabuhan dengan lokasi kluster industri. Lokasi kluster industri lebih dahulu ada dan diikuti lokasi pelabuhan. Faktor utama yang mempengaruhi penentuan lokasi pelabuhan adalah jumlah kapal. Hal ini didukung oleh data perkembangan arus ekspor dari kluster industri dan data perkembangan arus ekspor di pelabuhan. Hasil penelitian pada kasus kluster industri di pantai utara Jawa menunjukkan bahwa sebaran distribusi muatan ekspor dari kluster industri di Jawa Timur 100% melalui Pelabuhan Tanjung Perak-Surabaya, Jawa Tengah dan DIY 100% melalui Pelabuhan Tanjung Emas-Semarang, Jawa Barat 97% melalui Pelabuhan Tanjung Priok-Jakarta dan 3% (Cirebon) melalui Pelabuhan Tanjung Emas Semarang, serta DKI Jakarta dan Banten 100% melalui Pelabuhan Tanjung Priok-Jakarta.

Artikel ini relevan dengan skripsi ini karena membahas tema yang hampir sama yakni keterkaitan antara industri dengan pelabuhan. Adapun hal yang

---

<sup>20</sup>Maulana Prasetya Simbolon dan Tri Achmadi, "Analisis Hubungan Kluster Industri dengan Penentuan Lokasi Pelabuhan: Studi Kasus Pantai Utara Pulau Jawa", *Jurnal Teknik ITS* Volume 1 September 2012, hlm E24-E46.

membedakan antara artikel ini dengan skripsi ini antara lain lokasi yang dibahas. Artikel ini membahas mengenai hubungan industri dan pelabuhan di sepanjang pantai utara Jawa sedangkan skripsi ini membahas lokasi industri dan pelabuhan di selatan Jawa.

Pustaka kedua adalah sebuah artikel berjudul *Dampak Sosial Keberadaan Industri terhadap Masyarakat di Sekitar Kawasan Industri Cilegon*.<sup>21</sup> Artikel ini menjelaskan mengenai Kota Cilegon yang memiliki kawasan industri berskala besar. Kota Cilegon menjadi kota industri karena berada di wilayah yang mempunyai sarana pendukung pembangunan industri. Sarana tersebut meliputi sarana transportasi: jalan darat dan dua pelabuhan, yaitu Pelabuhan Merak-Banten dan Pelabuhan Karangantu. Selain itu, Kota Cilegon juga dianggap sebagai wilayah yang strategis karena memiliki akses lengkap baik darat, laut, maupun udara yang mendukung proses distribusi pengiriman barang baku dan barang jadi.

Keberadaan industri di Kota Cilegon memberikan dampak terhadap kehidupan pada masyarakat dan wilayah Kota Cilegon. Dampak tersebut terdiri dari dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif dari keberadaan industri di Cilegon antara lain adalah meningkatnya kesejahteraan masyarakat, terbukanya lapangan pekerjaan bagi masyarakat sekitar dan berkurangnya pengangguran. Selain itu, perusahaan-perusahaan tersebut juga melakukan aksi peduli dengan melaksanakan program pemberdayaan masyarakat yang berkelanjutan meski belum sepenuhnya optimal. Perusahaan juga membantu masyarakat dalam meningkatkan perekonomian di sekitar kawasan industri. Sementara itu dampak negatif dari keberadaan industri antara lain adalah meningkatnya angka kriminalitas dan pencemaran lingkungan. Masyarakat di sekitar wilayah industri menghadapi polusi udara, polusi suara, kesulitan memperoleh sumber air bersih, dan kemacetan lalu lintas.

Artikel ini relevan dengan penelitian ini karena membahas pengaruh keberadaan industri. Kota Cilegon merupakan pusat industri di wilayah Banten

---

<sup>21</sup>Yunia Rahayuningsih, "Dampak Sosial Keberadaan Industri terhadap Masyarakat Sekitar Kawasan Industri Cilegon", *Jurnal Kebijakan Pembangunan Daerah* Volume 1 nomor 1 Juni 2017, hlm. 13-16.

bagian barat dan memiliki sarana pendukung berupa pelabuhan bertaraf internasional. Hal itu tentu memiliki kesamaan dengan Kabupaten Cilacap. Cilacap merupakan salah satu kota industri di Jawa Tengah dan memiliki sarana pendukung berupa pelabuhan bertaraf internasional. Berbeda dengan artikel ini yang fokus pada pengaruh keberadaan industri terhadap kondisi sosial-ekonomi masyarakat Kota Cilegon, penelitian skripsi ini berfokus pada pengaruh keberadaan industri terhadap perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Pustaka ketiga, adalah karya Susanto Zuhdi berjudul *Cilacap: Bangkit dan Runtuhnya suatu pelabuhan di Jawa 1830-1942*.<sup>22</sup> Buku ini mendeskripsikan Pelabuhan Cilacap sebelum digunakan oleh Pemerintah Hindia-Belanda sampai mengalami masa kejayaan dan masa surut. Pelabuhan Cilacap merupakan pelabuhan di selatan Jawa yang awalnya tidak begitu dikenal sampai akhirnya dikembangkan menjadi pelabuhan modern oleh Pemerintah Hindia-Belanda. Pelabuhan ini digunakan untuk mengekspor komoditas hasil tanam paksa yang diperoleh dari wilayah Karesidenan Banyumas dan sekitarnya. Aktivitas bongkar-muat di Pelabuhan Cilacap bahkan sempat mengungguli pelabuhan di bagian utara Jawa yaitu Pelabuhan Cirebon dan Pelabuhan Pekalongan. Pelabuhan Cilacap kemudian surut setelah Jepang masuk dan menguasai wilayah.

Buku ini relevan dengan penelitian karena memberikan informasi mengenai gambaran Pelabuhan Cilacap sebelum kemerdekaan. Selain itu juga menceritakan bagaimana pelabuhan tersebut mengalami perkembangan sebagai akibat dari kebijakan pemerintah kala itu. Selain itu wilayah sekitar pelabuhan juga turut berperan dalam memajukan Pelabuhan Cilacap melalui berbagai hasil produksi pertanian. Secara singkat, buku ini menceritakan perkembangan dan pasang-surut Pelabuhan Cilacap sebelum kemerdekaan Indonesia.

---

<sup>22</sup>Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942 Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa* (Jakarta: KPG, 2002)

Pustaka keempat adalah buku berjudul *Perencanaan Pelabuhan* karya Bambang Triadmojo.<sup>23</sup> Secara garis besar, buku ini menerangkan mengenai proses dan tahapan yang seharusnya dilakukan dalam merencanakan pelabuhan. Lebih lanjut, buku ini banyak menjelaskan mengenai arti penting pelabuhan, macam-macam pelabuhan ditinjau dari beberapa segi, serta sarana dan prasarana yang ada di pelabuhan. Sarana tersebut meliputi kapal, alur pelayaran, pemecah gelombang, dermaga, dan alat penambat, terminal, alat pemandu pelayaran, serta pelayanan pelabuhan.

Buku ini relevan dengan skripsi ini, karena selain menjelaskan banyak hal mengenai pelabuhan, juga menjelaskan pelayanan yang seharusnya dilakukan oleh pihak pelabuhan. Dengan penjelasan-penjelasan tersebut, peneliti lebih memahami konsep sebuah pelabuhan.

#### **D. Kerangka Pemikiran**

Skripsi dengan judul “Pengaruh Keberadaan Industri terhadap Perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap 1970-2000” ini membahas mengenai keberadaan industri di Kota Cilacap yang mempengaruhi perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Industri merupakan sektor penting dalam pembangunan wilayah. Pengertian industri menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 5 tahun 1984 bab 1 pasal 1 adalah kegiatan ekonomi yang mengolah bahan mentah, bahan baku, bahan setengah jadi, dan/barang jadi menjadi barang dengan nilai yang lebih tinggi untuk penggunaannya, termasuk kegiatan rancang bangun dan perekayasaan industri.<sup>24</sup> Industri dapat dikelompokkan berdasarkan jumlah tenaga kerja, yaitu kelompok industri besar dengan tenaga kerja 100 orang atau lebih, kelompok industri sedang memiliki tenaga kerja 20-99 orang, kelompok industri

---

<sup>23</sup>Bambang Triadmojo, *Perencanaan Pelabuhan* (Yogyakarta: Beta Offset Yogyakarta, 2009)

<sup>24</sup>Undang-Undang Republik Indonesia nomor 5 tahun 1984 tentang Perindustrian ([www.kemenkeu.co.id](http://www.kemenkeu.co.id), diakses pada tanggal 28 November 2017)

kecil memiliki tenaga kerja 5-19 orang, dan industri rumah tangga dengan tenaga kerja 1-4 orang.<sup>25</sup> Di Cilacap, tidak semua industri menggunakan jasa pelabuhan untuk mengangkut bahan baku. Adapun industri yang menggunakan jasa pelabuhan merupakan industri berskala besar. Industri besar yang dibangun di Cilacap mencakup industri-industri vital untuk memenuhi kebutuhan masyarakat.

Pembangunan industri sesuai dengan kebijakan pemerintah di dalam Repelita II. Adapun tujuan pembangunan industri yaitu meningkatkan kemakmuran dan kesejahteraan rakyat secara adil dan merata dengan memanfaatkan dana, sumber daya alam, dan atau hasil budidaya dengan memperhatikan keseimbangan dan kelestarian lingkungan hidup, mengembangkan pusat-pusat pertumbuhan industri yang menunjang pembangunan daerah dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.<sup>26</sup> Pembangunan industri di suatu tempat harus sesuai dengan syarat-syarat pembangunan industri. Syarat tersebut antara lain lahan, bahan baku, tenaga kerja, dan jaringan transportasi. Jaringan transportasi yang digunakan berupa jalan raya atau laut.

Cilacap mampu menjadi sebuah kota industri karena memiliki syarat-syarat pembangunan industri yaitu terdapat pelabuhan bertaraf internasional. Pelabuhan (*port*) menurut Bambang Triadmojo merupakan daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga tempat kapal bertambat untuk bongkar-muat barang, kran-kran (*crane*) untuk bongkar muat barang, gudang laut (*transito*) dan tempat-tempat di mana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang di mana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.<sup>27</sup> Konsep pelabuhan juga dapat dibedakan menjadi *port* dan *harbor*. *Harbor* mengacu pada konsep fisik, terutama fungsi pelabuhan sebagai tempat berlindung untuk kapal-kapal. *Port* lebih kepada konsep ekonomi

---

<sup>25</sup>*Daerah Istimewa Yogyakarta dalam Angka 2000* (Yogyakarta: Badan Pusat Statistik DIY, 2000)

<sup>26</sup>Undang-Undang Republik Indonesia nomor 5 tahun 1984 tentang Perindustrian pasal 3 ayat 7.

<sup>27</sup>Bambang Triadmojo, *Perencanaan Pelabuhan*, hlm. 03.

yang memandang peranan pelabuhan sebagai pusat tukar menukar atau keluar-masuknya barang-barang komoditi antara *hinterland* dan *foreland*.<sup>28</sup> Pelabuhan Tanjung Intan merupakan pelabuhan yang digunakan sebagai lalu lintas kapal dan bongkar muat barang, baik ekspor maupun impor. Untuk itu, Pelabuhan Tanjung Intan dapat dikategorikan sebagai *port*.

Pada tahun 1994, Pelabuhan Cilacap berganti nama menjadi Pelabuhan Tanjung Intan atas kebijakan pemerintah daerah Provinsi Jawa Tengah.<sup>29</sup> Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam menurut sudut tinjauannya, seperti dari segi penyelenggaraannya, pengusahannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya.<sup>30</sup> Jika ditinjau dari segi geografis pelabuhan, maka Pelabuhan Tanjung Intan merupakan Pelabuhan alam. Pelabuhan alam adalah suatu daerah perairan yang menjurus ke dalam, terlindung dari suatu pulau, jazirah atau letak suatu teluk, sehingga navigasi berlabuhnya kapal dapat dilaksanakan.<sup>31</sup> Kemudian jika dilihat dari segi penyelenggaraannya, Pelabuhan Tanjung Intan merupakan pelabuhan umum. Pelabuhan umum diselenggarakan oleh pemerintah untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Menurut Undang-Undang Pelayaran Indonesia, pelabuhan laut adalah pelabuhan yang terbuka untuk jenis perdagangan dalam dan luar negeri.<sup>32</sup> Pelabuhan laut biasanya merupakan pelabuhan utama di suatu daerah yang dilabuhi kapal-kapal yang membawa barang untuk ekspor/impor secara langsung ke dan dari luar negeri. Pelabuhan Tanjung Intan dapat dikategorikan sebagai

---

<sup>28</sup>Singgih Tri Sulistiyono, "Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Kota Cirebon" (Tesis Pada Program Studi Sejarah Jurusan Ilmu Humaniora Universitas Gadjah Mada, 1994), hlm. 11.

<sup>29</sup>"Dewan Setuju Pelabuhan Samudera Cilacap dinamai Tanjung Intan", *Suara Merdeka*, Oktober 1994, hlm. 04.

<sup>30</sup>Bambang Triadmojo, *Perencanaan Pelabuhan*, hlm. 06.

<sup>31</sup>Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan* (Bandung:Ganeca Exact Bandung, 1985), hlm. 64.

<sup>32</sup>Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, hlm. 65.



pelabuhan laut, karena pelabuhan ini merupakan pelabuhan utama di selatan Jawa yang membawa barang masuk/keluar baik antar pulau maupun antar negara. Kemudian, jika dilihat dari segi penggunaannya, Pelabuhan Tanjung Intan dikategorikan ke dalam pelabuhan barang. Di pelabuhan ini terjadi perpindahan moda transportasi, yaitu dari angkutan laut ke angkutan darat dan sebaliknya. Barang dibongkar dari kapal dan diturunkan ke dermaga. Selanjutnya, barang diangkut menggunakan truk atau kereta api ke tempat tujuan. Barang yang diangkut melalui Pelabuhan Tanjung Intan mayoritas merupakan bahan untuk keperluan industri. Untuk itu, ada pengaruh yang kuat antara keberadaan industri di Cilacap dengan aktivitas di Pelabuhan Tanjung Intan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi kedua, pengertian pengaruh yakni daya yang ada atau timbul dari sesuatu (orang atau benda) yang membentuk watak kepercayaan pada seseorang.<sup>33</sup> Sementara itu, W.J.S. Poerwardaminta dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia berpendapat bahwa pengaruh adalah daya yang timbul dari sesuatu, baik orang atau benda dan sebagainya yang berkuasa atau yang berkekuatan dan berpengaruh terhadap orang lain.<sup>34</sup> Menurut Karl Bucher, pertumbuhan ekonomi suatu negara harus berdasarkan pada hubungan produsen dan konsumen. Dalam kaitannya dengan skripsi ini pihak Pelabuhan Tanjung Intan merupakan produsen, yang menjadi pihak-pihak yang diberi kewenangan untuk mengelola pelabuhan yang sesuai dengan tugas dan kewenangan masing-masing. Konsumen, adalah pihak yang memanfaatkan jasa dari pengelola pelabuhan dalam hal ini adalah industri besar di Cilacap. Pendirian beberapa industri di Cilacap sejak sekitar tahun 1970an mulai membawa pengaruh terhadap perkembangan wilayah di sekitarnya seperti peningkatan ekonomi masyarakat, serta terhadap Pelabuhan Tanjung Intan. Industri besar di Cilacap memanfaatkan fasilitas pelabuhan sebagai sarana lalu lintas barang industri. Hal itu menyebabkan ramainya aktivitas pelabuhan dengan adanya kunjungan kapal.

---

<sup>33</sup>Tim Penyusun Kamus, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Kedua* (Jakarta:Balai Pustaka,1997), hlm. 747.

<sup>34</sup>Tim Penyusun Kamus, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 849.

Semakin banyaknya lalu lintas barang, maka lalu lintas kapal di pelabuhan semakin ramai dan meningkatkan pendapatan pelabuhan. Perusahaan industri di Cilacap dapat disebut sebagai “aktor” yang memengaruhi perkembangan di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap.

Perkembangan secara konseptual merupakan proses evolusi dari sesuatu yang bersifat sederhana ke arah sesuatu yang lebih kompleks melalui berbagai taraf diferensiasi yang saling menyambung, dimulai dari perubahan-perubahan yang dapat ditelusuri. Semua itu terdapat proses transformasi dari yang homogen ke heterogen dan terdapat faktor-faktor yang mempengaruhi.<sup>35</sup> Pelabuhan Tanjung Intan pada mulanya hanya digunakan untuk menambatkan kapal. Namun dengan berjalannya waktu berkembang menjadi pelabuhan yang memiliki sarana lain. Sarana tersebut antara lain gudang, kantor, terminal bagi kapal khusus, kantor, listrik, air, dan lahan parkir. Perkembangan sarana yang ada merupakan konsekuensi dari kebutuhan kapal akan fasilitas seperti gudang sebagai tempat menyimpan barang, dan listrik. Mayor Polak mengidentikkan perkembangan dengan istilah pertumbuhan yaitu perkembangan sebagai perubahan yang sistematis (perubahan yang bersifat saling bergantung atau saling mempengaruhi antara satu bagian dengan bagian lainnya, baik secara fisik maupun psikis dan merupakan satu kesatuan yang harmonis), progresif (perubahan yang terjadi bersifat maju, meningkat dan meluas, baik secara kuantitatif maupun kualitatif), dan berlangsung secara berkesinambungan.<sup>36</sup> Perkembangan yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap dapat dikatakan sebagai perkembangan yang meningkat, baik dari segi kualitatif maupun kuantitatif. Perkembangan kualitatif pada Pelabuhan Tanjung Intan yang terjadi antara lain pada manajemen pelayanan pelabuhan dan peningkatan fasilitas fisik yang dimiliki pelabuhan, sedangkan perkembangan kuantitatif di antaranya peningkatan atau pertumbuhan jumlah kedatangan kapal dan volume bongkar-muat barang.

---

<sup>35</sup>Soerjono Soekanto, *Teori Sosial Tentang Perubahan Sosial* (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1984), hlm. 66.

<sup>36</sup>Mayor Polak, *Sosiologi Suatu Pengantar* (Jakarta: Ikhtisar Baru Van Hoeve, 1982), hlm. 45.

### E. Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan untuk menyusun skripsi ini adalah metode sejarah. Metode sejarah adalah proses menguji dan menganalisis rekaman dan peninggalan masa lampau.<sup>37</sup> Adapun langkah-langkah dalam penelitian sejarah meliputi heuristik, kritik sumber, interpretasi, dan historiografi.

Langkah pertama adalah heuristik atau pengumpulan sumber. Sumber yang dikumpulkan harus sesuai dengan apa yang akan ditulis. Sumber dibagi menjadi dua yaitu sumber tertulis dan tidak tertulis.<sup>38</sup> Sumber tertulis berupa arsip/dokumen, artikel ilmiah, artikel yang dimuat di koran, buku-buku, dan laporan penelitian, sedangkan sumber tidak tertulis berupa sumber lisan atau hasil wawancara. Sumber-sumber yang digunakan dalam skripsi ini diperoleh dari beberapa tempat, di antaranya Dinas Perpustakaan dan Kearsipan Kabupaten Cilacap. Sumber yang diperoleh di lembaga ini antara lain adalah Laporan Final Draft Masterplan Cilacap. Selain itu, sumber juga diperoleh dari Badan Pusat Statistik Daerah Cilacap dan Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah berupa laporan arus barang keluar-masuk pelabuhan, laporan kunjungan kapal di pelabuhan yang ditulis dalam *Cilacap dalam Angka*, dan *Jawa Tengah dalam Angka*. Sumber lain diperoleh dari Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Daerah Wilayah Jawa Tengah, UPT Perpustakaan Universitas Diponegoro, serta Depo Arsip Suara Merdeka dan Surat Kabar Kompas.

Setelah pengumpulan sumber cukup, tahap selanjutnya adalah pengujian sumber melalui kritik eksteren dan kritik interen. Kritik eksteren digunakan untuk mengetahui keaslian (otensitas) sumber. Kritik interen digunakan untuk mengetahui kredibilitas atau kebenaran isi sumber tersebut.<sup>39</sup> Tujuan kritik interen adalah untuk memperoleh fakta sejarah melalui dokumen-dokumen dan sumber

---

<sup>37</sup>Louis Gottschalk, *Mengerti Sejarah*, terj Nugroho Notosusanto (Jakarta: Universitas Indonesia Press,1983), hlm. 32.

<sup>38</sup> Kuntowijoyo, *Pengantar Ilmu Sejarah* (Yogyakarta: Tiara Wacana,2013), hlm. 73.

<sup>39</sup>Dedi Irwanto dan Alian Sair, *Metodologi dan Historiografi Sejarah*, hlm. 77.

sejarah yang valid. Sumber yang telah diperoleh seperti laporan pelabuhan dibandingkan dengan berita di surat kabar yang sezaman dengan tahun terbit laporan sehingga akan diketahui apakah laporan yang ditulis sesuai dengan berita di surat kabar tersebut. Sumber-sumber yang berhubungan satu sama lain akan menguatkan fakta yang ada di lapangan.

Tahap ketiga adalah sintesis terhadap fakta-fakta yang telah diperoleh dari proses kritik sumber baik. Data-data yang relevan dengan pengaruh keberadaan industri dan perkembangan pelabuhan disintesis melalui imajinasi, penafsiran dan teorisasi untuk mencari hubungan antara fakta yang satu dengan fakta yang lain dalam kerangka hubungan kronologis dan kausalitas.

Tahap terakhir yaitu penulisan sejarah atau historiografi. Sumber atau data yang sudah disintesis selanjutnya dituangkan ke dalam bentuk tulisan dengan menggunakan bahasa Indonesia yang baik dan benar, sehingga akan mudah dipahami oleh pembaca.

#### **F. Sistematika Penulisan**

Skripsi ini terdiri dari lima bab yang saling berhubungan satu dengan yang lainnya. Bab pertama menjelaskan mengenai latar belakang dan permasalahan, ruang lingkup, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan. Bab kedua membahas mengenai gambaran umum Kota Cilacap yang di dalamnya memuat kondisi geografis, demografis, sosial, dan ekonomi Kota Cilacap tahun 1970-2000.

Bab ketiga membahas mengenai perkembangan industri di Cilacap. Bab ini terdiri dari tiga subbab. Pada subbab pertama membahas perkembangan industri di Cilacap menjelang tahun 1970. Subbab pertama terbagi menjadi dua sub-subbab, sub-subbab pertama membahas latar belakang pembangunan industri, sub-subbab kedua membahas tentang persiapan yang dilakukan pemerintah dalam mengembangkan industri. Subbab kedua membahas mengenai perkembangan industri di Cilacap tahun 1970-2000, dan subbab ketiga membahas mengenai berbagai perusahaan industri di Cilacap yang menggunakan jasa Pelabuhan Tanjung Intan.

Bab keempat membahas pengaruh keberadaan industri terhadap perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan 1970-2000. Bab ini terdiri dari tiga subbab. Pada subbab pertama menjelaskan tentang aktivitas Pelabuhan Cilacap menjelang tahun 1970, di dalamnya terdapat dua sub-subbab. Sub-subbab pertama membahas mengenai aktivitas bongkar muat barang industri di pelabuhan, dan sub-subbab kedua membahas kunjungan kapal di pelabuhan menjelang tahun 1970. Subbab kedua menjelaskan perkembangan Pelabuhan Tanjung Intan tahun 1970-2000 yang di dalamnya mencakup manajemen pelabuhan, letak pelabuhan, peningkatan pelayanan fasilitas pokok dan fasilitas pembantu di pelabuhan. Subbab ketiga menjelaskan aktivitas pelabuhan 1970 – 2000, di dalamnya mencakup lalu lintas kunjungan kapal, dan bongkar muat barang industri di Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap. Skripsi ini diakhiri bab kelima yang berisi simpulan. Simpulan merupakan jawaban dari pertanyaan penelitian yang diajukan dalam bab satu.