

## PERAN PELABUHAN PANARUKAN SEBAGAI BANDAR PELABUHAN PERDAGANGAN LAUT TAHUN 1970-1980

*(Pantarukan Port Role As Trade Sea Port Of 1970-1980)*

Rangga Wahyudi, Edy Burhan Arifin, Nurhadi Sasmita  
Jurusan Sejarah Fakultas Sastra Universitas Jember  
Email: [Ranggawahyudi316@yahoo.co.id](mailto:Ranggawahyudi316@yahoo.co.id). 085649066939

### Abstract

This article discusses the history of maritime economic sociology approach, to examine the problems that occurred in the port Panarukan. Problems Panarukan social conditions and also the traders who are well Panarukan Chinese merchants, Banjar traders and merchants from the island to the other. The decline of the port Panarukan is something that has a very big impact, where the decline of the port Panarukan the Government, merchants and citizens in the port Panarukan. Many factors affect the deterioration of the natural factors Panarukan port is in port Panarukan itself, competition among fellow port existing eastern tip of East Java and the management is in the harbor Panarukan

**Keywords:** History of Maritime, Ports Panarukan Society.

### Abstrak

Artikel ini membahas tentang sejarah maritim yang menggunakan pendekatan sosiologi ekonomi, guna mengkaji masalah-masalah yang terjadi di pelabuhan Panarukan. Masalah kondisi sosial masyarakat Panarukan dan juga para pedagang yang ada di Panarukan baik pedagang Cina, pedagang Banjar dan pedagang-pedagang dari pulau yang lain. Kemerosotan pelabuhan Panarukan merupakan suatu hal yang mempunyai dampak yang sangat besar, dimana dengan merosotnya pelabuhan Panarukan baik Pemerintah, pedagang dan warga masyarakat yang ada di pelabuhan Panarukan. Banyak faktor yang mempengaruhi kemerosotan pelabuhan Panarukan yaitu faktor alam yang ada di pelabuhan Panarukan sendiri, Persaingan antar sesama pelabuhan yang ada diujung timur Propinsi Jawa Timur dan Menejemen yang ada dipelabuhan Panarukan

**Kata Kunci:** Sejarah Maritim, Pelabuhan Panarukan, Masyarakat.

### Pendahuluan

Negara Indonesia merupakan negara kepulauan, dua pertiga atau 63 % wilayahnya berupa perairan, dengan

garis pantai terpanjang di dunia yaitu 81.000 Km. Sebagai negara kepulauan yang terdiri dari 17.258 pulau, maka perlu dikembangkan sarana dan prasarana transportasi laut, sehingga

dapat membantu negara untuk mencapai tujuan ekonomi, sosial, dan politik di Indonesia. Indonesia menganut konsep wawasan nusantara, bahwa wilayah nusantara beserta udara di atasnya dan laut yang menghubungkan pulau-pulau dengan segenap isinya merupakan kesatuan yang utuh dan terpadu serta menyeluruh. Indonesia mempunyai hasil bumi, laut dan hasil tambang yang sangat potensial, kekayaan daratan dan perairan dapat digali lalu didistribusikan ke daerah lain. Sebagai negara kepulauan yang memiliki kawasan tersebut dengan menyediakan tiga jenis pengangkutan yaitu transportasi darat, transportasi perairan atau laut dan transportasi udara. Akan tetapi hampir 95 % kegiatan distribusi barang dan jasa dilakukan melalui laut (Andeng dkk: 1995, 5).

Di Indonesia peranan transportasi laut sangat penting artinya karena Indonesia merupakan Negara Maritim. Transportasi laut tidak hanya memperlancar hubungan antarpulau atau antardaerah, akan tetapi membuka sumber-sumber kehidupan rakyat yang lebih luas dan merata di seluruh wilayah. Kelancaran transportasi laut membantu pencapaian sasaran pembangunan nasional melalui pengembangan potensi ekonomi yang ada (H.H.N. Nasution: 1996, 12).

Pelabuhan merupakan suatu lingkungan kerja yang mana kapal-kapal dapat berlabuh dengan aman dan murah, terhindar dari bahaya-bahaya yang mungkin mengancam kapal yang ditimbulkan oleh gelombang angin dan sebagainya, selain itu untuk menyelenggarakan bongkar muat barang, hewan, dan penumpang (Elfrida Gultom: 2007, 50).

Hal ini ditegaskan dalam perjalanan Tome Pires pada dasawarsa kedua abad ke-16 dengan menyebutkan adanya jaringan bandar-bandar niaga

penting disepanjang Pantai Utara Jawa dan Pantai Timur Jawa, yaitu Cirebon, Jepara, Losari, Semarang, Demak, Rembang, Sedayu, Gresik, Surabaya, Pasuruan, Blambangan, Panarukan, dan Tegal (*Ibid.*, hlm. 50). Dia menegaskan pula bahwa pelabuhan-pelabuhan ini ramai karena disinggahi oleh para pedagang dan petani dari luar seperti dari Sumatera, Malaka, Sulawesi dan Madura (Sartono Kartodirdjo: 1987, 155).

Beranjak dari informasi di atas, Panarukan merupakan pelabuhan strategis karena terletak di sebelah Pantai Utara Jawa Timur dan sebagai salah satu bandar kuno yang telah lama memainkan peranannya sejak abad XIX. Pada masa kolonial Panarukan dikenal sebagai pelabuhan penting di timur Pulau Jawa. Pelabuhan Panarukan mempunyai kedudukan lebih penting, hal ini disebabkan letak Pelabuhan Panarukan terdapat pada tepi jalur lalu lintas darat yang ramai, yaitu Jalan Daendels. Pelabuhan Panarukan digunakan sebagai jalur perdagangan laut. Pelabuhan Panarukan didirikan oleh salah seorang "*Ondernemer*" terkemuka di kawasan Besuki yakni George Birnie pada tahun 1886 dengan nama "*Maactschappij Panaroekan*". Peran Pelabuhan Panarukan semakin tampak pada abad XIX, ketika daerah Jember dan Bondowoso dijadikan sebagai sentra area penanaman "*Cash Crop Produktion*", khususnya tanaman tembakau, kopi, tebu dan hasil perkebunan lainnya. Kemudian hasil perkebunan tersebut dibawa ke Pelabuhan Panarukan, sebab Pelabuhan Panarukan juga digunakan sebagai tempat untuk menimbun, menyimpan dan mengangkut hasil perkebunan ke luar negeri. Pada masa Kolonial Belanda, di wilayah Karesidenan Besuki terdapat 11 buah pabrik Gula, yaitu PG Demas, PG Asembagus, PG Panji, PG Olean, PG Buduan, PG Soekowidi, PG Prajekan, Tangarang, PG Wringin Anom, PG Semboro, dan PG Gunung Sari. Hasil

produksi gula tersebut kemudian dikirim ke negeri Belanda melalui Pelabuhan Panarukan(Chofifah: 2006, 4).

### **Peran Pelabuhan Panarukan**

Pelabuhan Panarukan merupakan pelabuhan yang sifatnya tradisional yaitu semua tenaga untuk operasional menggunakan tenaga manusia. Pelabuhan Panarukan merupakan tempat pertemuan antar wilayah darat dengan laut. Dalam pengertian dapat dikatakan bahwa Pelabuhan Panarukan merupakan sebuah titik tempat jalur transportasi darat dengan laut bertemu. Dengan demikian fungsi utama pelabuhan adalah memindahkan muatan dari darat ke laut bahkan sebaliknya, dari laut ke darat dengan kata lain bersandarnya kapal-kapal laut untuk menaikkan atau menurunkan barang-barang maupun penumpang.

Pelabuhan Panarukan erat hubungannya dengan aktivitas serta perkembangan PT. Djakarta Lloyd sub. Cab Panarukan yang sebelumnya Panaroekan Maatscappij yang didirikan pada tahun 1886. Sejak tahun pendirian tersebut Pelabuhan Panarukan sudah dikenal pasaran dunia atau Eropa melalui ekspor komoditi gula, kopi, tembakau, karet, dan jagung dan PT. Djakarta Lloyd sub. Cab Panarukan merupakan pelabuhan pemerintah yang mengelola Pelabuhan Panarukan(Wawancara dengan Sahadeng.(27 Maret 2012)).

Pada tahun 1970 Pelabuhan Panarukan merupakan pelabuhan yang cukup efisien dalam bongkar muat barang di mana pada waktu itu mencapai 1.799 ton per tahun(Resencap Panarukan tahun 1990. hlm, 157). Hal ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Panarukan pada tahun tersebut masih beroperasi dengan baik meskipun tahun-tahun berikutnya mengalami penurunan

dalam bongkar muat barang yang diakibatkan kurang perhatiannya pemerintah terhadap semua fasilitas yang ada di Pelabuhan Panarukan. Pemerintah hanya memikirkan untung dari bongkar muat barang yang terjadi di Pelabuhan Panarukan dari pada untuk memperbaiki sarana dan perasarana yang sebetulnya sudah tidak layak digunakan lagi. Pada tahun 1970 Pelabuhan Panarukan menjadi pelabuhan pelayaran antar pulau yang mana pelayaran ini hanya dalam lingkup nasional bukan dalam lingkup internasional. Maksud dalam lingkup nasional yaitu hanya pelayaran yang bongkar muat barangnya berupa sandang dan pangan yang dihasilkan dari daerah-daerah yang ada di Indonesia dan barang tersebut tidak dapat diekspor ke luar negeri. Dengan adanya pelayaran antarpulau ini maka terjadilah migrasi musiman yang mana orang-orang yang bermigrasi tidak menetap di daerah Panarukan melainkan hanya pada waktu tertentu yang menetap di Panarukan, yaitu mengikuti pasaran yang ada dalam pelayaran tersebut.

Dalam dekade tersebut Pelabuhan Panarukan merupakan aset terpenting bagi Indonesia terutama masyarakat Panarukan dan sekitarnya, sebab semenjak itu kesempatan pekerjaanpun sangat banyak tatkala di Pelabuhan Panarukan terjadi bongkar muat barang. Dengan begitu penghasilan masyarakat yang menjadi kuli atau buruh di pelabuhan kebutuhan ekonominya dapat tercukupi. Kuli-kuli tersebut berasal dari masyarakat Panarukan dan orang yang bermigrasi terutama dari Pulau Madura dengan latarbelakang karena di tempat asal mereka kesulitan ekonomi.

Di sisilain Pelabuhan Panarukan erat hubungannya dengan perdagangan antarpulau. Perdagangan antarpulau merupakan perdagangan yang dilakukan oleh masyarakat Indonesia demi

memenuhi kebutuhan pokok. Perdagangan antarpulau ini merupakan cara agar dapat menjual dan membeli barang, pada waktu jalan masih sulit untuk dilalui. Perdagangan antarpulau yang menggunakan sarana transportasi laut digunakan untuk mengembangkan perdagangan dan meningkatkan mobilitas penduduk dari satu pulau ke pulau yang lain dan dari satu pelabuhan ke pelabuhan yang lain baik pelabuhan tersebut kecil maupun besar.

Perdagangan antarpulau yang terjadi di Pelabuhan Panarukan itu berasal dari pulau-pulau di Nusantara seperti Pulau Ra'as, Kangean, Masa Lembu, Poteran (Madura), Sepeken, Masa Lima, Sepangkur, Ujung Pandang, Buton (Sulawesi), dan pedagang Banjarmasin dari Pulau Kalimantan. Kedatangan pedagang tersebut ke Pelabuhan Panarukan sehingga menyebabkan bongkar muat barang yang begitu besar.

Perdagangan antarpulau erat hubungannya dengan pedagang Cina, Banjar, Pakistan dan Madura. Pedagang tersebut merupakan tujuan utama datangnya para pedagang antar pulau ke Pelabuhan Panarukan, terutama pedagang Cina, sebab pedagang Cina memberi uang ikatan dengan tujuan agar para pedagang antarpulau tidak menjual barang dagangannya ke pedagang selain pedagang Cina. Di antaranya orang-orang Cina yang menonjol pada periode 1960 sampai 1990-an yakni Liem Tjien Hwe yang dikenal sebutan Yo' Enggi pemilik CV Pantai Emas yang bergerak di bidang perniagaan hasil laut, Tjong Hwa Siong yang di kenal sebagai Yok Asong yang bergerak di bidang pertokoan dan perniagaan hasil laut. Oen Tjwan Ing pemilik Toko Biru yang bergerak dibidang pertokoan, pedagang palawija, dan transportasi (pemilik truk). Ko Siek Kwe pemilik Toko Sampean yang bergerak di bidang pertokoan dan perniagaan palawija. Liem Gae Tjwan

pemilik Toko Rukun yang bergerak di bidang toko kain dan perdagangan ikan segar. Liem Sun Piauw pemilik Toko Sahabat dan bergerak di bidang pertokoan kain. Liem King Sing pemilik UD Usaha Bersama bergerak di bidang perniagaan palawija dan biji-bijian. Liem Tiauw Hoo pemilik Toko Samarinda semula bergerak di bidang pertokoan kain kemudian bergerak di bidang perdagangan ikan segar. Liem Tjwan Hin semula bergerak di bidang produksi rokok klobot, minyak perahu, dan palawija. Tjwan Hoo bergerak di bidang pertokoan dan palawija. Tjo Wa Hing pemilik Toko Pojok bergerak di bidang pertokoan kebutuhan perahu. Sedangkan untuk orang Banjar seperti H Sukran dan H Bustami berprofesi pedagang kayu dan hasil hutan

#### **Faktor dan Proses Kemerosotan Pelabuhan Panarukan**

Berdasarkan beberapa sarana dan prasarana Pelabuhan Panarukan yang masih tersisa seperti gudang, rel kereta api yang menuju ke gudang, menara mercusuar dan dermaga kayu yang atasnya ada rel untuk mempermudah pengangkutan barang baik dari gudang maupun dari kapal. Hal ini menunjukkan bahwa Pelabuhan Panarukan merupakan pelabuhan yang besar dan kuat. Adanya fasilitas pendukung menunjukkan bahwa Pelabuhan Panarukan berkembang sebagai pelabuhan dagang. Surplus dari daerah *hinterland* menyebabkan Pelabuhan Panarukan berfungsi secara maksimal. Sebagai pelabuhan perdagangan ekspor maupun impor dan ditambah dengan letak Pelabuhan Panarukan yang strategis. Pelabuhan Panarukan merupakan pertemuan antara Selat Madura dan Selat Bali, sehingga menjadikan Pelabuhan Panarukan menjadi tumpuan industri di bagian timur Jawa Timur. Sejak Pelabuhan Panarukan diambil alih pemerintah Indonesia Pelabuhan Panarukan sudah

mengalami penurunan baik fungsinya maupun kegunaannya. Penurunan Pelabuhan Panarukan disebabkan beberapa faktor yaitu:

### 3.1 Faktor Alam

Pelabuhan Panarukan merupakan tempat pertemuan antar wilayah darat dengan laut. Dalam pengertian dapat dikatakan bahwa Pelabuhan Panarukan merupakan sebuah titik tempat jalur transportasi darat dengan laut bertemu. Dengan demikian fungsi utama pelabuhan adalah memindahkan muatan dari darat ke laut bahkan sebaliknya, dari laut ke darat dengan kata lain bersandarnya kapal-kapal laut untuk menaikkan atau menurunkan barang-barang maupun penumpang.

Kemunduran fungsi Pelabuhan Panarukan sebagai pelabuhan nasional tempat pengiriman barang-barang ekspor maupun impor juga disebabkan oleh faktor fisik Pelabuhan Panarukan adalah pelabuhan yang terletak diantara dua muara sungai. Disebelah barat Pelabuhan Panarukan adalah muara sungai Klatakan yang alirannya berasal dari pegunungan Tambak Ukir, sedangkan disebelah Timur pelabuhan adalah muara sungai Kali Sampean yang alirannya berasal dari Pegunungan Argopuro Bondowoso. Sungai ini mengalir dibagian utara Keresidenan Besuki, mengairi tanah-tanah di daerah Bondowoso dan Situbondo. Kedua sungai tersebut berasal dari aliran sungai pegunungan sehingga pada musim penghujan sering terjadi banjir terutama sungai Sampean membawa lumpur yang disebabkan oleh longsor di atas gunung, sehingga mengakibatkan endapan yang bermuara di dekat Pelabuhan Panarukan.

Pada masa pemerintahan Belanda kondisi Pelabuhan Panarukan terjaga dengan baik, bahkan setiap hari endapan lumpur di Pelabuhan Panarukan

dikeruk menggunakan alat berat yang telah disediakan oleh pihak Belanda. Kedalaman pelabuhan pada masa pemerintahan Belanda berkisar antara 6-10 M ke dasar laut, sehingga kapal-kapal pengangkut barang terutama kapal compreg dapat bersandar di Pelabuhan Panarukan untuk melakukan bongkar muat barang (Hasil wawancara Sahadeng ( Pegawai Pelabuhan Panarukan). 27 Maret 2012). Akan tetapi semenjak pelabuhan diambil alih pemerintah apa yang dilakukan oleh pemerintah Belanda pemerintah Indonesia tidak melakukan hal tersebut sehingga Pelabuhan Panarukan mengalami pendangkalan karena banjir yang sering terjadi di dua sungai yang ada di dekat Pelabuhan Panarukan.

Sejak tahun 1960 di wilayah Situbondo sering mengalami banjir, hal ini berdampak buruk bagi Pelabuhan Panarukan dan merupakan salah satu faktor penyebab kemerosotan Pelabuhan Panarukan secara fisik (Hasil wawancara dengan Ardani (Pegawai Pelabuhan Panarukan). 30 Maret 2012). Sering terjadinya banjir tersebut menyebabkan kolam pelabuhan menjadi dangkal ditambah lagi kurang adanya perhatian dari pihak pelabuhan dan pemerintah yang berupa pengerukan pada kolam pelabuhan sehingga kedalam kolam di pelabuhan tidak terjaga dengan baik. Pada masa pemerintah Indonesia Pelabuhan Panarukan tidak pernah melakukan pengerukan, hal ini disebabkan karena memerlukan biaya yang cukup besar untuk melakukan perawatan terhadap pelabuhan. Menurut Dwi Candra selaku pegawai bidang administrasi menjelaskan bahwa masalah anggaran dana untuk Pelabuhan Panarukan dari Pemkab Situbondo tidak ada, karena khusus Pelabuhan Panarukan langsung di bawah pengawasan PT. Pelindo yang berpusat di Surabaya dan hingga akhir tahun 1999 (Hasil wawancara dengan

Dwi Candra (Pegawai Pelabuhan Panarukan) 30 maret 2012).

### **3.2 Persaingan Antar Sesama Pelabuhan Diujung Timur Propinsi Jawa Timur**

Pelabuhan Panarukan merupakan salah satu pelabuhan yang ada di pantai Utara Jawa dan juga merupakan salah satu pelabuhan yang berada di ujung timur Propinsi Jawa Timur. Untuk Jawa timur sendiri mempunyai banyak pelabuhan, akan tetapi pelabuhan yang menyebabkan kemerosotan Pelabuhan Panarukan adalah Pelabuhan Tanjung Perak, Pelabuhan Probolinggo dan juga Pelabuhan Banyuwangi.

Menurut Kuncoro Pelabuhan Panarukan diapit oleh dua pelabuhan yang diusahakan yaitu Pelabuhan Probolinggo dan Pelabuhan Banyuwangi. Untuk Kerisidenan Besuki hasil alamnya direbut oleh tiga pelabuhan yaitu Pelabuhan Probolinggo, Pelabuhan Banyuwangi dan Pelabuhan Panarukan sendiri. Akan tetapi disaat pelabuhan ujung timur melakukan persaingan Pelabuhan Tanjung Perak ikut bersaing sehingga dengan begitu, bagi pelabuhan yang sifatnya masih tradisional akan kalah dalam pelayanan dan kecepatan bongkar muat barang. Pelabuhan Panarukan merupakan pelabuhan yang sifatnya tradisional dimana untuk melakukan bongkar muat barang yang ada di pelabuhan masih menggunakan tenaga manusia sehingga dengan begitu secara tidak langsung Pelabuhan Panarukan kalah bersaing dengan Pelabuhan Tanjung Perak yang merupakan pelabuhan yang sudah maju dan semua tenaga tidak bergantung pada tenaga manusia, akan tetapi sudah menggunakan tenaga mesin yang kecepatan bongkar muat barang lebih cepat dibandingkan Pelabuhan Panarukan. Ditambah lagi kondisi alam Pelabuhan Panarukan yang mengalami

pendangkalan sehingga memerlukan waktu air laut pasang untuk melakukan bongkar muat barang. Pelabuhan Tanjung Perak sendiri tidak harus menunggu air laut pasang dan juga dibantu dengan angkutan dari wilayah *hinterland* lebih mudah ke Tanjung Perak dibandingkan dengan angkutan yang menuju Pelabuhan Panarukan.

Dari penjelasan di atas dapat di simpulkan bahwa faktor kedua yang menyebabkan kemerosotan Pelabuhan Panarukan adalah kalahnya persaingan Pelabuhan Panarukan terhadap pelabuhan yang lain terutama Pelabuhan Tanjung Perak karena disebabkan oleh kondisi Pelabuhan Panarukan yang masih sifatnya tradisional yaitu semua tenaga yang digunakan untuk bongkar muat barang menggunakan tenaga manusia sedangkan untuk Pelabuhan Tanjung Perak sendiri sudah lebih modern yaitu tidak bergantung pada kekuatan manusia melainkan sudah menggunakan tenaga yang lebih canggih yaitu alat-alat yang kekuatannya melebihi manusia terutama kecepatan dalam melakukan bongkar muat barang.

### **3.3 Menejemen yang ada di Pelabuhan Panarukan.**

Menejemen merupakan hal yang sangat atau hal yang menunjang dalam suatu perusahaan sebab apabila menejemen dalam suatu perusahaan tidak profesional maka perusahaan tersebut bisa berkembang dan maju akan tetapi menejemen di dalam suatu perusahaan tidak profesional maka kebanyakan perusahaan tersebut tidak akan pernah berkembang sebab diakibatkan oleh menejemen yang tidak pernah tertata dengan rapi.

Pelabuhan Panarukan salah satu contohnya dimana dahulu Pelabuhan Panarukan pada masa pemerintahan Belanda mempunyai menejemen yang sangat baik, sebab pemerintah Belanda

mempunyai satu manajemen yaitu manajemen yang di pimpin oleh Goerge Birnie. Manajemen yang Goerge Birnie pimpin adalah manajemen yang ada di PT Djakarta Lloyd yang dahulu bernama Panmij (*Panaroekan Maatchapiij Not Het Drivjen Van Commissi Handel en Prauwen*) terutama manajemen dalam bidang produksi. Menurut Kuncoro pada masa Belanda semua hasil perkebunan yang ada di *hinterland* semua di jual kepada Panmij seperti gula, tembakau, karet dan kopi. Semenjak PT Djakarta Lloyd di kuasai Indonesia banyak manajemen yang menguasai hasil perkebunan yang ada di daerah *hinterland* yaitu untuk hasil gula dikelola oleh PTPN XXV, tembakau di kelola oleh PTPN XXVII dan kopi, karet dikelola oleh PTPN XXVI. Ketiga PTPN tersebut berhak menjual hasil produksi bukan hanya kepada PT Djakarta Lloyd akan tetapi tergantung kebijakan dari pemimpin PTPN tersebut untuk menjual perusahaan yang lain (Hasil wawancara dengan Kuncoro (pegawai pelabuhan Panarukan) 30 Maret 2012). Dampak kebijakan pemimpin PTPN tersebut menyebabkan berkurangnya pasokan barang-barang komoditi yang ada di Pelabuhan Panarukan.

Manajemen yang ada di pelabuhan dikelola oleh banyak instansi seperti Syahbandar, PT Pelindo (Badan Pengusahaan Pelabuhan), Beacukai, Kesehatan, KP3 (Kepolisian Pelabuhan Panarukan), Imigrasi. Masing-masing instansi tersebut mempunyai tugas dan kewenangan sendiri, dimana Syahbandar sebagai instansi yang mengurus keluar masuk kapal, PT Pelindo sebagai instansi yang mempunyai kewenangan masalah fisik Pelabuhan Panarukan seperti tanah, gudang, penerangan pelabuhan, kolam pelabuhan dan sewa tanah yang ada sekitar Pelabuhan Panarukan. Beacukai sebagai instansi yang memungut biaya masuk dan keluar kapal yang ada di pelabuhan.

Kesehatan (karantina) sebagai instansi yang mengurus masalah kesehatan baik kesehatan crew kapal maupun kapal itu sendiri seperti pengasapan terhadap palka kapal yang terjangkit wabah tikus dan lain-lain. KP3 sebagai instansi yang mempunyai wewenang pengamanan secara keseluruhan yang ada di pelabuhan, termasuk keamanan dalam bongkar muat barang dan juga awak kapal. Imigrasi sebagai instansi yang mempunyai wewenang untuk mengurus masalah surat-surat kapal seperti surat-surat untuk bongkar dan buat barang, instansi ini juga mengurus masalah pembuatan paspor bagi warga asing atau warga yang pergi keluar negeri. Semua instansi tersebut dikuasai oleh kepala pelabuhan, sedangkan kepala Pelabuhan Pada saat itu di pimpin oleh mantan ABRI yaitu Kolonel Sujud dan wakilnya Kapten Sujak, dua orang tersebut kurang begitu mengerti tentang manajemen secara profesional yang ada di pelabuhan. Dampaknya terhadap Pelabuhan Panarukan sangat besar sebab fungsi pelabuhan tidak dapat optimal karena pemimpin pelabuhan tersebut kurang begitu memikirkan masalah-masalah di pelabuhan baik masalah jangka pendek maupun masalah untuk jangka panjang terutama perbaikan terhadap semua fasilitas di Pelabuhan Panarukan.

### **Dampak Pelabuhan Panarukan**

Majunya suatu pelabuhan akan berdampak sangat baik untuk masyarakat atau lingkungan di sekitar pelabuhan terutama terhadap sosial ekonomi masyarakat, sedangkan merosotnya suatu pelabuhan juga mengakibatkan suatu efek yang luar biasa bagi kehidupan sosial ekonomi suatu daerah. Pelabuhan Panarukan merupakan pelabuhan yang dampaknya sangat besar terhadap sosial ekonomi masyarakat Panarukan sendiri maupun luar daerah Panarukan.

#### 4.1 Dampak Sosial

Aspek sosial merupakan aspek yang sangat menentukan perkembangan pelabuhan terutama Pelabuhan Panarukan, dimana aspek sosial adalah aktivitas manusia dalam melakukan hubungan ekonomi baik pembeli, penjual maupun sebagai pemilik kapal atau juragan kapal. Antara juragan kapal dan para buruh memiliki hubungan patron klien yaitu suatu hubungan yang sangat erat dan saling ketergantungan. Kehidupan penduduk di sekitar Pelabuhan Panarukan, dari dulu (sejak awal perkembangan Pelabuhan Panarukan) bekerja dibidang perikanan atau sebagai nelayan. Mereka mengandalkan dari eksploitasi laut sampai sekarang aktivitas mereka sebagian masih tampak. Hal ini menunjukkan betapa kuatnya ketahanan budaya masyarakat Panarukan terutama budaya bahari.

Kondisi sosial masyarakat di sekitar Pelabuhan Panarukan pada tahun 1970 mayoritas bekerja sebagai buruh pelabuhan. Pelabuhan Panarukan bagi masyarakat Panarukan merupakan aset yang berharga akan tetapi perkembangan Pelabuhan Panarukan juga sangat berpengaruh terhadap orang Madura sebab pada masa itu orang Madura juga mendominasi perkembangan Pelabuhan Panarukan. Perkembangan Pelabuhan Panarukan tidak terlepas dari faktor sosial yang mendukung. Salah satunya adalah minimnya tingkat pendidikan masyarakat di sekitar pelabuhan tenaga ahli dan tidak ahli tidak seimbang sehingga mempengaruhi produktivitas perusahaan.

Pada tahun 1970 Pelabuhan Panarukan pada masa itu sangat penting sebab adanya Pelabuhan Panarukan banyak menyerap tenaga kerja baik masyarakat lokal maupun pendatang dari Pulau Madura dan sekitarnya. Akan tetapi dengan merosotnya fungsi

Pelabuhan Panarukan menimbulkan efek yang sangat besar dimana menurut Kuncoro pada tahun 1970-1972 pelabuhan banyak melakukan PHK besar-besaran dari pekerja tetap yang selama ini sekitar 320 orang menjadi 25 orang pekerja tetap. Selain itu masih banyak para pekerja tidak tetap yang tidak terhitung jumlahnya.

Di sisi lain masyarakat di sekitar pelabuhan beralih profesi menjadi nelayan tradisonal serta buruh nelayan yang bekerja pada juragan perahu. Perahu nelayan di Pelabuhan Panarukan banyak menyerap tenaga kerja. Salah satunya yang dilakukan oleh Sarmawi, menurut Sarmawi Pelabuhan Panarukan Pada tahun 1970 ramai dan lapangan pekerjaan banyak, selanjutnya Pelabuhan Panarukan bukan bertambah maju tetapi sebaliknya yang mengakibatkan orang seperti Sarmawi harus berpindah profesi menjadi nelayan karena lebih menghasilkan keuntungan dibandingkan menjadi buruh angkut kapal. Fungsi Pelabuhan Panarukan sendiri lambat laun hanya menjadi tempat sandaran perahu milik nelayan lokal yang diakibatkan pendangkalan air laut di pelabuhan dan status Panarukan sebagai pelabuhan internasional kini beralih fungsi menjadi pelabuhan lokal.

Pertambahan penduduk dari tahun ke tahun di Kabupaten Situbondo khususnya Panarukan mengalami perkembangan sangat pesat. Di wilayah Situbondo, kepadatan masing-masing kecamatan mempunyai tingkat kepadatan yang berbeda-beda. Kepadatan di Kecamatan Panarukan merupakan salah satu yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang relatif tinggi. Dengan adanya perkembangan penduduk inilah maka lokasi pelabuhan yang semula luas dan digunakan sebagai gudang barang yang akan diekspor maupun impor menjadi semakin sempit karena digunakan sebagai lahan perumahan oleh masyarakat sekitar.

Kondisi ini yang menyebabkan perkembangan Pelabuhan Panarukan tidak beralih pada posisi yang semakin baik namun perkembangannya semakin merosot.

Hal ini dapat dilihat pada tabel perkembangan penduduk di Kecamatan Panarukan pada tahun 1970-1980.

#### **Perkembangan Penduduk Kecamatan Panarukan dari tahun 1970-1980.**

Tahun	Penduduk	
	Laki-laki	Perempuan
1970	52.256	53.615
1975	52.305	57.077
1980	64.670	67.421

Sumber: Kantor Statistik Kabupaten Situbondo tahun 1980.

Dari tabel diatas, diketahui bahwa penduduk Kecamatan Panarukan dari tahun 1970-1980 terus mengalami kenaikan. Hal ini berdampak negatif bagi lingkungan sekitar pelabuhan karena areal pelabuhan banyak yang dijadikan bangunan rumah penduduk. Yang berdampak pada semakin sempitnya areal Pelabuhan Panarukan. Faktor ini yang menyebabkan Pelabuhan Panarukan mengalami kemunduran dari tahun-ketahun. Kepadatan penduduk banyak disebabkan oleh para pendatang yang kebanyakan berasal dari Madura dengan tujuan mencari lapangan pekerjaan.

#### **4.2 Dampak Ekonomi**

Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun

penumpang, dan bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan transportasi.

Kegiatan kota pelabuhan yang menunjang kegiatan ekonomi suatu wilayah sangat erat hubungannya dengan pemerintah pada waktu itu. Perbaikan fasilitas dan pembangunan banyak bergantung kepada campur tangan pemerintah. Di Keresidenan Besuki kegiatan perdagangan dan persinggahan ketika itu dilakukan di Pelabuhan Panarukan. Untuk mengatur perdagangan pemerintah Belanda menunjuk seorang pimpinan yaitu George Birnie. Dalam perkembangannya pemerintahan Keresidenan Besuki diubah menjadi beberapa wilayah setingkat dengan kabupaten yang dipimpin oleh seorang bupati. Kabupaten Situbondo termasuk salah satu kabupaten yang masuk dalam Keresidenan Besuki.

Pelabuhan Panarukan termasuk dalam wilayah administrasi Kabupaten Situbondo. Pada masa pemerintahan Indonesia Pelabuhan Panarukan masih tetap menjadi pelabuhan yang melakukan kegiatan ekspor impor dan juga pelayaran lokal, meskipun Pelabuhan Panarukan tidak seramai zaman dulu. Pada era tahun 1970-an merupakan puncak dari perdagangan yang ada di Pelabuhan Panarukan setelah diambil alih oleh pemerintah Indonesia. Pada waktu itu Pelabuhan Panarukan menjadi tumpuan ekonomi bagi masyarakat lokal maupun orang-orang dari luar pulau termasuk Pulau Madura dan Banjarmasin. Menurut Siah salah satu masyarakat Panarukan menjelaskan bahwa dengan ramainya bongkar muat barang di Pelabuhan Panarukan mampu memenuhi kebutuhan masyarakat. Berkembangnya Pelabuhan Panarukan dampaknya bukan hanya pada masyarakat lokal akan tetapi pada

waktu itu terjadi migrasi musiman dari luar daerah seperti Pulau Madura dan pulau sekitarnya (Hasil wawancara dengan Siah selaku warga Panarukan. 15 Januari 2013). Migrasi musiman tersebut masyarakat Panarukan mendapat tambahan pendapatan, migrasi musiman menyewa rumah-rumah atau gubuk-gubuk masyarakat lokal sebagai tempat tinggal. Migrasi musiman merantau ke Panarukan untuk memperbaiki ekonomi keluarganya yaitu dengan bekerja sebagai kuli pelabuhan dan juga kuli bagi para pedagang Cina sebab pada waktu itu pedagang Cina sangat mendominasi perdagangan di Pelabuhan Panarukan terutama para pedagang antarpulau. Akan tetapi semenjak Pelabuhan Panarukan mengalami kemerosotan semua kegiatan di pelabuhan mengalami perubahan. Ketika Pelabuhan Panarukan dipuncak kejayaan semua orang berbondong-bondong ke Panarukan untuk memperbaiki perekonomian. Sebaliknya semenjak pelabuhan mengalami kemerosotan yang derastis banyak menimbulkan pengangguran. Sebelumnya banyak orang-orang melakukan migrasi musiman ke Panarukan akan tetapi semenjak pelabuhan mengalami kemerosotan. Hal tersebut sudah tidak terjadi lagi sebab tidak ada pekerjaan lagi yang bisa mereka kerjakan untuk menghasilkan uang dan imbasnya bagi masyarakat Panarukan yang dulunya migrasi musiman menyewa rumah dan langgar-langgar di dekat pelabuhan sudah tidak ada lagi karena tidak adanya migrasi musiman yang tinggal di Panarukan.

Di sisi lain Pelabuhan Panarukan mempunyai pasar harian yaitu hari Senin dan hari Kamis. Dua hari tersebut merupakan puncak keramaian Pelabuhan Panarukan sebab banyak para pedagang lokal maupun antarpulau datang ke pelabuhan untuk membeli atau menjual barang dagangan, sehingga menimbulkan aktifitas bongkar

muat barang. Menurut Mulyani dua hari tersebut merupakan hari yang ditunggu oleh para pedagang terutama pedagang lokal, sebab menurut mereka dua hari tersebut menambah penghasilan karena aktifitas bongkar muat barang (Hasil wawancara dengan Mulyani sebagai kuli Pelabuhan Panarukan. 4 September 2012.). Dampak ramainya bongkar muat barang menyebabkan banyak warga sekitar pelabuhan untuk ambil inisiatif berjualan makanan untuk memenuhi kebutuhan makan para kuli-kuli bongkar muat barang seperti nasi pecel, nasi rawon dan makanan-makanan yang lain dan pedagang lokal ini juga menjual minuman seperti minuman dingin dan minuman hangat. Akan tetapi semenjak pelabuhan mengalami kemerosotan semua hal yang terjadi di Pelabuhan Panarukan berhenti. Seperti halnya pasar Senin dan Kamis yang ditunggu para pedagang lokal, semenjak pelabuhan mengalami kemerosotan pasar tersebut sudah tidak ada lagi. Lama kelamaan pendapatan tambahan yang didapat oleh masyarakat lokal sudah tidak ada yang disebabkan sepiya bongkar muat barang di Pelabuhan Panarukan.

### **Kesimpulan**

Panarukan merupakan pelabuhan yang strategis karena terletak di sebelah Pantai Utara Jawa Timur dan salah satu bandar kuna yang telah memainkan perannya sejak berabad-abad yang lampau. Pada masa Belanda Pelabuhan Panarukan sudah terkenal di manca negara yang disebabkan kualitas ekspor tembakau dan hasil perkebunan lainnya.

Peranan Pelabuhan Panarukan pada tahun 1970 merupakan puncak kejayaan selama Pelabuhan Panarukan diambilalih oleh pemerintah Indonesia. Majunya pelabuhan disebabkan oleh peran PT Djakarta Lloyd, para pedagang antarpulau, pedagang-pedagang Cina dan para pedagang tradisional yaitu masyarakat Panarukan sendiri. PT

Djakarta Lloyd sebagai perusahaan yang mengelola pelabuhan sedangkan, para pedagang menambah keramaian Pelabuhan Panarukan. Salah satunya para pedagang antarpulau yang secara terus-menerus datang ke Pelabuhan Panarukan selama 24 jam penuh untuk melakukan bongkar muat barang. Dengan demikian Pelabuhan Panarukan memberikan banyak peluang pekerjaan bagi orang Panarukan sendiri maupun orang-orang yang merantau dari luar pulau lain seperti dari Pulau Madura, Pulau Kalimantan yaitu orang Banjar dan sebagainya. Aktifitas bongkar muat barang ini menyebabkan banyaknya para kuli atau pekerja yang datang dari luar pulau sehingga menimbulkan dampak yang luar biasa terutama bagi masyarakat Panarukan, dimana masyarakat Panarukan memperoleh tambahan pendapatan yaitu dengan menyewakan atau mengontrakkan sebagian rumahnya untuk di tempati para pekerja yang datang dari luar kota dan luar pulau.

Pelabuhan Panarukan juga sangat erat hubungannya dengan pedagang Cina. Pada tahun 1970-an 80 % Pelabuhan Panarukan dikuasai oleh para pedagang Cina selebihnya orang Banjar dan orang Madura. Pada saat itu ramainya Pelabuhan Panarukan disebabkan oleh para pedagang antarpulau yang jual dan membeli barang dari para pedagang Cina terutama barang-barang kebutuhan pokok. Pedagang Cina juga memberi uang ikatan kepada para pedagang antarpulau dan juga terhadap crew kapal agar semua barang-barang yang dibawa ke Pelabuhan Panarukan dijual kepada pedagang Cina meskipun dengan harga di bawah rata-rata.

Keberadaan Pelabuhan Panarukan juga erat hubungannya dengan migrasi musiman orang-orang Madura ke Pelabuhan Panarukan untuk mencari pekerjaan sehingga bisa memperbaiki keadaan ekonominya, Di

daerah asalnya mereka sangat sulit untuk mendapatkan pekerjaan karena kondisi alam Pulau Madura yang sangat gersang dan tandus. Para migran tersebut datang saat musim menanam selesai dan mereka pulang saat musim panen tiba, mereka pulang dengan membawa semua hasil bekerja selama menunggu musim panen tiba yaitu sekitar tiga bulan semenjak mereka datang ke Pelabuhan Panarukan untuk bekerja.

Pelabuhan Panarukan pada tahun 1970-an merupakan surga bagi semua orang yang membutuhkan pekerjaan, karena pada waktu itu merupakan puncak bagi Pelabuhan Panarukan. Pelabuhan Panarukan sendiri merupakan pelabuhan yang sifatnya masih tradisional dimana tenaga yang digunakan untuk kelancaran bongkar muat barang, baik bongkar muat barang ekspor maupun impor menggunakan tenaga manusia, dengan demikian secara tidak langsung Pelabuhan Panarukan membutuhkan tenaga kerja yang sangat banyak ditambah lagi lowongan pekerjaan yang diperoleh dari para pedagang Cina.

Peran pelabuhan Panarukan mulai mundur semenjak tahun 1980-an. Dampak kemerosotan tersebut sangat besar bagi Pelabuhan Panarukan. Terutama bagi para pedagang yang ada di dekat pelabuhan dan juga bagi masyarakat di sekitar Pelabuhan Panarukan. Kemerosotan tersebut menyebabkan aktifitas bongkar dan muat barang berkurang dan mengakibatkan pendapatan masyarakat akan juga berkurang dan selanjutnya banyak pekerja di PHK. Semenjak Pelabuhan Panarukan mengalami kemerosotan secara tidak langsung banyak pedagang Cina yang merugi, sebab permintaan akan barang dagangannya turun secara drastis. Bagi masyarakat Panarukan yang dahulu menggunakan rumahnya untuk tempat kos atau kontrakan bagi orang-orang migrasi musiman, saat ini semenjak

mengalami kemerosotan disamping peluang pekerjaan juga berkurang. Akibatnya banyak para migran musiman kembali ke daerah masing-masing, yang menyebabkan rumah-rumah warga yang dahulu disewakan menjadi kosong dan pendapatan masyarakat menjadi berkurang. Merosotnya Pelabuhan Panarukan berdampak sangat besar bagi kehidupan sosial ekonomi daerah Panarukan maupun daerah yang dahulu bergantung pada keberadaan Pelabuhan Panarukan.

Banyak faktor yang menyebabkan kemerosotan Pelabuhan Panarukan diantaranya: (1) Pelabuhan Panarukan pada waktu itu di apit 2 sungai besar yaitu Sungai Klatakan dan Sungai Kali Sampean. Dua buah sungai tersebut menyebabkan Pelabuhan Panarukan mengalami pendangkalan, karena dua sungai tersebut sering mengalami banjir dan membawa tanah, sehingga menyebabkan kolam yang ada di pelabuhan mengalami pendangkalan. Banyak kapal yang tidak bisa sandar di pelabuhan untuk melakukan bongkar muat barang. (2) Terjadinya korupsi yang ada di staf PT Djakarta Lloyd pada waktu itu. (3) Manajemen tidak profesional karena pada waktu itu PT Djakarta Lloyd dipimpin oleh mantan ABRI yakni Kolonel Sujud dan wakilnya Kapten Sujak yang kurang mengerti tentang manajemen perdagangan. Manajemen PT Djakarta Lloyd kurang profesional jika dibandingkan ketika di pimpin oleh orang Belanda yaitu Geoge Birnie. (4). Pelabuhan Panarukan kalah bersaing dengan pelabuhan yang lain terutama Pelabuhan Tanjung Perak. Hal ini disebabkan oleh kondisi Pelabuhan Panarukan yang masih menggunakan cara-cara tradisional yaitu menggunakan tenaga manusia. Berbeda dengan Pelabuhan Tanjung Perak untuk bongkar muat barang tidak bergantung pada kekuatan manusia melainkan alat-alat modern yang kekuatan melebihi

manusia terutama kecepatan dalam melakukan bongkar muat barang.

Keberadaan Pelabuhan Panarukan mempunyai dampak positif terhadap keadaan sosial ekonomi masyarakat Panarukan. Bagi masyarakat Panarukan pelabuhan merupakan aset yang sangat penting, sebab dengan adanya Pelabuhan Panarukan pendapatan masyarakat bertambah yang di karenakan oleh banyaknya bongkar muat barang yang membutuhkan banyak tenaga kerja. Akan tetapi, semenjak Pelabuhan Panarukan mengalami kemerosotan sangat berpengaruh terhadap pendapatan masyarakat sekitar Pelabuhan Panarukan.

## Daftar Pustaka

### 1. Buku

- Andeng, dkk, *Kota Bandar Cirebon sebagai Bandar Jalur Sutra*. Jakarta: Depdikbut, 1998.
- Chofifah. *Panarukan Merupakan Pelabuhan Internasional Pada masa kolonial Belanda*. Skripsi: Universitas Udayana, 2006.
- Gultom, Elfrida. *Refungsionalisasi Pengaturan Pelabuhan Untuk Meningkatkan Ekonomi nasional*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Kartodirdjo, Sartono. *Pengantar Sejarah Indonesia Baru 1500-1900 dari Emporium sampai Imperium*, Jilid I, Jakarta: Gramedia, 1987.
- Nasution, H.H.N. *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia, . 1996.

### 2. Surat Kabar, Majalah

Resencap Panarukan: 1990

**3.Wawancara**

Sahadeng ( Pegawai pelabuhan  
Panarukan). 27 Maret 2012

Ardani (Pegawai pelabuhan Panarukan).  
30 Maret 2012

Dwi Candra (Pegawai pelabuhan  
Panarukan) 30 maret 2012.

Siah selaku warga Panarukan. 15  
Januari 2012.

