



UNIVERSITAS INDONESIA

**DUA PELABUHAN SATU SELAT:
SEJARAH PELABUHAN MERAK DAN PELABUHAN
BAKAUHENI DI SELAT SUNDA 1912-2009**

TESIS

**ANDI SYAMSU RIJAL
NPM. 0806436024**

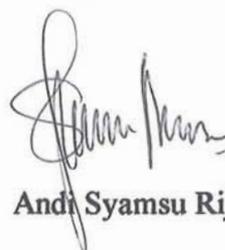
**FAKULTAS ILMU PENGETAHUAN BUDAYA
PROGRAM STUDI SEJARAH
DEPOK
JANUARI 2011**

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME

Saya yang bertanda tangan di bawah ini dengan sebenarnya menyatakan bahwa tesis ini saya susun tanpa tindakan plagiarisme sesuai dengan peraturan yang berlaku di Universitas Indonesia.

Jika di kemudian hari ternyata saya melakukan tindakan Plagiarisme, saya akan bertanggung jawab sepenuhnya dan menerima sanksi yang dijatuhkan oleh Universitas Indonesia kepada saya.

Jakarta, 13 Januari 2011



Andi Syamsu Rijal

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Andi Syamsu Rijal
NPM : 0806436024

Tanda Tangan : 
Tanggal : 13 Januari 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi yang diajukan oleh :

Nama : Andi Syamsu Rijal
NPM : 0806436024

Program Studi : Sejarah

Judul : Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda 1912-2009

ini telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Master Humaniora pada Program Studi Sejarah

Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

1. **Dr. Priyanto Wibowo, M.Hum**
2. **Dr. Mohammad Iskandar, M.Hum**
3. **Prof. Dr. Susanto Zuhdi**
4. **Dr. Yuda B. Tangkilisan, M.Hum**
5. **Dra. Triwahyuning Mudaryanti, M.Si**



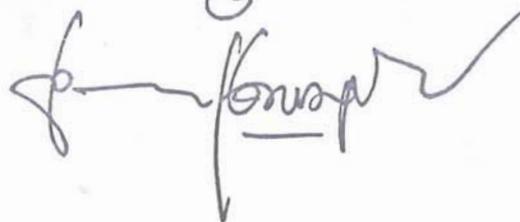
Disahkan oleh

Ketua Program Studi Ilmu Sejarah
Program Pascasarjana Ilmu
Pengetahuan Budaya
Universitas Indonesia



Dr. Priyanto Wibowo, M.Hum
NIP: 196008251987031003

Depok, 13 Januari 2011
Dekan
Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya
Universitas Indonesia



Dr. Bambang Wibawarta, M.A.
NIP: 196510231990031002

Universitas Indonesia

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Puji Syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan kewajiban studi sebagai mahasiswa Pascasarjana Program Studi Ilmu Sejarah, di Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia. Penyusunan Tesis ini bukan hanya dimaksudkan untuk melengkapi dan memenuhi syarat guna mencapai gelar Magister Humaniora pada Program Pascasarjana Fakultas Ilmu Budaya, Universitas Indonesia, tapi juga ingin menimba ilmu pengetahuan, khususnya mengenai ilmu sejarah.

Tulisan ini berjudul “*Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda 1912-2009*”, tema ini diangkat untuk lebih memahami dan menggali sejarah ekonomi maritim, khususnya dinamika pelabuhan. Sebagaimana yang disebutkan Prof. Dr. AB Lopian, bahwa dalam sejarah tiap pelabuhan memiliki ciri khasnya masing-masing.

Penulis menyadari bahwa masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan dalam Tesis ini, baik dari segi materi maupun penulisan. Penulis mengharapkan kritikan dan saran yang dapat menambah perbendaharaan ilmu dan pengetahuan untuk mencapai peningkatan kearah yang lebih baik di masa mendatang.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam proses penulisan Tesis ini hingga selesai. Ucapan terimakasih penulis haturkan kepada:

1. Prof. Dr. Susanto Zuhdi, M.Hum yang telah memberikan jalan, bimbingan, dan arahan kepada penulis,
2. Terima kasih pula disampaikan kepada Dr. Priyanto Wibowo, M.Hum dan Tri Wahyuning Mudaryanti. M.Si, ketua dan sekretaris Departemen Sejarah Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia, yang sangat mendorong penulis untuk cepat-cepat menyelesaikan penulisan tesis ini, dan maupun sebagai pembaca yang dengan jeli dan teliti mengoreksi, memberi saran-saran hingga tidak jenuh-jenuhnya memberikan motifasi dan dorongan.

3. Kepada Dr. Mohammad Iskandar, M.Hum dan Dr. Yuda B. Tangkilisan, M.Hum. sebagai tim penguji yang telah memberikan banyak kritik, koreksi dan saran yang sangat membantu penulis dalam usaha mencapai penulisan Tesis yang maksimal,
4. Kepada Dekan Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Dr. Bambang Wibawarta, yang telah memberikan kesempatan memperoleh pendidikan di Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia,
5. Kepada pejabat, staf dan pegawai perpustakaan Departemen Perhubungan (yang dikelola oleh Balitbang Kementerian Perhubungan), Perpustakaan Nasional Republik Indonesia, Perpustakaan Badan Pusat Statistik Indonesia di Jakarta, perpustakaan Direktorat Nilai Sejarah, serta Arsip Nasional RI dan Daerah Banten, atas bantuannya dalam pencarian data-data dan sumber untuk bahan penulisan tesis ini,
6. Kepada Almarhum Prof. Dr. R.Z, Leirissa yang sampai pada akhir-akhir khayatnya masih memberikan bimbingan, arahan dan ilmunya kepada kami khususnya angkatan 2008,
7. Kepada seluruh pihak di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan dan PT. Indonesia Ferry Cabang Merak dan Bakauheni yang telah memberikan data dan informasi,
8. Kepada Bapak Arifin di Merak, yang dengan sikap ke bapakannya telah banyak memberikan banyak keterangan tentang Pelabuhan Merak dan Bakauheni,
9. Kepada Dirjen Sejarah dan Purbakala, Sekditjen Sejarah dan Purbakala, Kementerian Kebudayaan dan pariwisata yang melalui Bagian Kepegawaian, telah memberikan bantuan foto kopi,
10. Kepada Direktur Geografi Sejarah, Kasubdit Pemetaan Sejarah, tempat saya bekerja, atas izin belajar dan pengertiannya di sela-sela menjalankan pekerjaan kantor
11. Kepada rekan-rekan di Direktorat Nilai Sejarah, Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional serta khususnya di Direktorat Geografi Sejarah, yang tidak henti-hentinya memberikan dorongan,

12. Tidak terlupakan kawan-kawan se-angkatan, mahasiswa program magister sejarah tahun 2008, Muhammad Fauzi, Jamiludin Ali, Riyo Sesono, yang lebih awal telah menyelesaikan pendidikan dan tidak henti-hentinya memberikan dorongan serta semangat, terutama jika penulis mengalami masalah,
13. Terima kasih pula untuk rekan Dita dan Pepen, yang sederetan konsultasi dan ujian sama-sama, tempat penulis selalu bertukar pikiran bagaimana menyelesaikan masalah serta tentunya tidak kami lupakan rekan Siska, Sofyan, dan Mangapul Simanjuntak, yang sementara masih berjuang menyelesaikan tesis mereka,
14. Akhirnya penulis ingin menyampaikan terima kasih yang setinggi-tingginya kepada Ibunda, Ibu dan Ayah mertuaku, terutama pada Istriku dan anakku tercinta Andi Faiz Naufal Zain, yang telah membantu dengan segala hal, dengan doa, perhatian, dorongan, dan motivasi kepada penulis dari awal sampai menyelesaikan Tesis ini.

Sebuah filosofi Orang Bugis yang mendorong penulis bersemangat hingga akhir berbunyi “*resofa temmangingngi namalomo naletei fammase dewata*” artinya dengan ketekunan dan kesabaran menjadi jalan bagi turunnya rahmat Allah. Dibalik kesukaran pasti ada kemudahan.

Akhir kata, penulis berharap agar Tesis ini bermanfaat bagi pembaca yang berminat pada tema ini. Semoga Allah SWT memberkati kita semua, Amin.

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Andi Syamsu Rijal
NPM : 0806436024
Program Studi : Pascasarjana Ilmu Sejarah
Departemen : Sejarah
Fakultas : Ilmu Pengetahuan Budaya
Jenis karya : Tesis

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

**Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan
Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda 1912-2009**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas *Royalti Noneksklusif* ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 13 Januari 2011

Yang menyatakan,

(Andi Syamsu Rijal)

ABSTRAK

Nama : Andi Syamsu Rijal
Program Studi : Sejarah
Judul : Dua Pelabuhan Satu Selat: Sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda 1912-2009.

Tesis ini ingin mengungkap dan memahami sejarah Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni yang berada di Selat Sunda dari tahun 1912 sampai 2009. Selat ini memiliki posisi yang strategis menyatukan dan melayani dua pulau besar dan utama di Indonesia yaitu Pulau Jawa dan Sumatera.

Transportasi utama yang menunjang aktifitas perpindahan barang/komoditi masa ini adalah kereta api. Untuk itu Pemerintah Hindia Belanda memberikan kuasa kepada sebuah perusahaan kereta api yang bernama *staatsspoorwegen* untuk mengelola bidang transportasi di wilayah Banten, maka dibangunlah Pelabuhan Merak di ujung rel kereta jalur Tanah Abang, Jakarta ke Merak, Banten pada tahun 1912. Pelabuhan ini menunjang kegiatan Hindia Belanda seperti ekspor dan impor barang dari Indonesia ke luar negeri.

Pasca kemerdekaan Republik Indonesia, pengelolaan pelabuhan berganti-ganti mengikuti perkembangan politik pemerintahan. Sampai tahun 1948, di Pelabuhan Merak masih beraktifitas kegiatan ekspor barang ke luar negeri. Sementara itu juga Pemerintah Republik Indonesia membuka secara resmi jalur Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Panjang di Lampung tahun 1952. Belanda menyerahkan pengelolaan pelabuhan kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1956. Ketika nasionalisasi perusahaan asing dikeluarkan pemerintah Republik Indonesia tahun 1959, pengelolaan Pelabuhan Merak beralih ke Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Tahun 1970, Departemen Perhubungan mulai membangun Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Sebagai pelabuhan bayangan sementara Pelabuhan Bakauheni dibangun, dioperasikan Pelabuhan Srengsem. Pelabuhan Bakauheni beroperasi tahun 1980.

Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung, masing masing memiliki wilayah belakang. Karakteristik Jakarta dan Jawa Barat terlihat dalam aktifitas muat barang di Pelabuhan Merak, demikian pula halnya di Pelabuhan Bakauheni, dengan Palembang dan Bengkulu sebagai daerah belakang Lampung (dulunya wilayah Sumatera Selatan). Dengan karakteristik yang berbeda tersebut dan dengan analisis ekonomi regional, terlihat adanya aktifitas saling memenuhi kebutuhan kedua wilayah.

Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda ke depan, berdasarkan latar belakang sejarah dan posisinya pada jalur pelayaran internasional, sangat mungkin untuk dikembangkan sebagai pelabuhan internasional.

Kata kunci: sejarah, pelabuhan, selat.

ABSTRACT

Name : Andi Syamsu Rijal.
 Major : History
 Title : Two Port One Strait: The History of Merak Port and Bakauheni Port in Sunda Strait From 1912 to 2009. 1959 to 2009

This thesis wants to reveal and understand the history of Merak Port and Bakauheni Port in the Sunda Strait from 1912 to 2009. Strait has a strategic position to unite and serve the two large islands and Indonesia's main island of Java and Sumatra.

Major transportation activities that support the movement of goods/commodities this period is the train. For the Government of the Netherlands East Indies provides power to a railroad company named *staatsspoorwegen* to manage transportation in Banten, Merak, he built a railroad track down the Tanah Abang, Jakarta to Merak, Banten, in 1912. This port supporting the activities of the Dutch East Indies, such as export and import goods from Indonesia to other countries.

Post-independence of the Republic of Indonesia, switch port management to follow the development of government policy. Until 1948, the Merak Port is still activity in the Port of exports of goods abroad. While it is also the Government of Indonesia officially opened the path Merak in Banten and the Panjang Port in Lampung in 1952. The Dutch handed over the management port to the Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) in 1956. When the nationalization of foreign companies by the government of the Republic of Indonesia in 1959, the management switched to Merak Port of Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). In 1970, the Department of Transportation started building Bakauheni Port in Lampung. As a shadow port while Port Bakauheni constructed, operated Port Srengsem. Bakauheni Port operational in 1980.

Merak Port in Banten and Bakauheni Port in Lampung, each has a rear area. Jakarta and West Java characteristics seen in the activity of unloading goods at the port of Merak, as well as in Port Bakauheni, with Palembang and Bengkulu as a rear area of Lampung (South Sumatra). With different characteristics and with the regional economic analysis, there appears to meet the needs of each activity both regions.

Merak Port and Bakauheni Port in Sunda Strait forward, based on historical background and its position on international cruise lines is quite possible to be developed as an international seaport.

Key words: history, ports, straits.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIARISME....	ii
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR/UCAPAN TERIMA KASIH.....	v
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS.....	viii
ABSTRAK/ABSTRACT.....	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL, DAFTAR GAMBAR, DAFTAR GRAFIK	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah.....	4
1.3 Batasan Masalah	6
1.4 Manfaat Penelitian	7
1.5 Tujuan Penelitian	7
1.6 Tinjauan Pustaka	8
1.7 Landasan Teori	10
1.8 Kerangka Konseptual	11
1.9 Metode Penelitian	14
1.10 Sistematika Penelitian	15
BAB II TINJAUAN UMUM PELABUHAN DAN SELAT SUNDA	
2.1 Pelabuhan	17
2.1.1 Devinisi	17
2.1.2 Fungsi dan Peran Pelabuhan	19
2.1.3. Penggerak Kepelabuhanan	20
2.1.4 Jenis /Kategori Pelabuhan	21
2.1.5 Sarana dan Prasarana	23
2.2 Pelayaran dan Musim.....	25
2.2.1 Pelayaran.....	25
2.2.2 Musim	26
2.3 Selat Sunda	27
BAB III SELINTAS PELABUHAN MERAK DALAM SEJARAH BANTEN DAN LAMPUNG	29
3.1. Banten	29
3.1.1 Sejarah Banten	29
3.1.2 Lokasi Geografis dan Topografi Banten	36
3.2. Lampung.....	39
3.2.1 Sejarah Lampung	39
3.2.2 Lokasi Lampung	43
3.3. Karakteristik Pelabuhan Merak	46

BABA IV PERKEMBANGAN AWAL PELABUHAN MERAK (1912-1980)	
4.1. Organisasi Pengelolaan Pelabuhan dan Aktivasnya.....	47
4.1.1. Masa Pengelolaan Hindia Belanda(1912-1956).....	47
4.1.2. Masa Pengelolaan Perusahaan Jawatan Kereta Api	53
4.1.3. Masa Pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan	54
4.1.4. Masa Pengelolaan Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry	57
4.1.5. Masa Pengelolaan PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.....	61
4.2. Gambaran Pelabuhan di Lampung Pasangan Pelabuhan Merak.....	62
4.3. Identifikasi Lokasi Pelabuhan Merak.....	66
4.4. Masa Pembangunan Pelabuhan Bakauheni (1970-1980).....	68
BAB V PENINGKATAN AKTIFITAS PELABUHAN MERAK DAN PELABUHAN BAKAUHENI 1980-2009.....	65
5.1 Organisasi	65
5.2. Gerak Pelabuhan Bakauheni dan Merak (1980-2009).....	74
5.3. Jaringan Pelayanan	85
5.4. Pembangunan Fisik Pelabuhan.....	87
5.5. Dampak.....	88
BAB VI PENUTUP	97
4.1 Kesimpulan	97
4.2 Saran	99
DAFTAR PUSTAKA	103
LAMPIRAN	106

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Ekspor Keresidenan Banten antara bulan Agustus s.d. Desember 1948.....	48
Tabel 2. Tabel Perkembangan Arus Penumpang Lebaran 2000-2004...	86
Tabel 3. Tabel Perkembangan Arus Kendaraan Lebaran 2000-2004..	86



DAFTAR GAMBAR

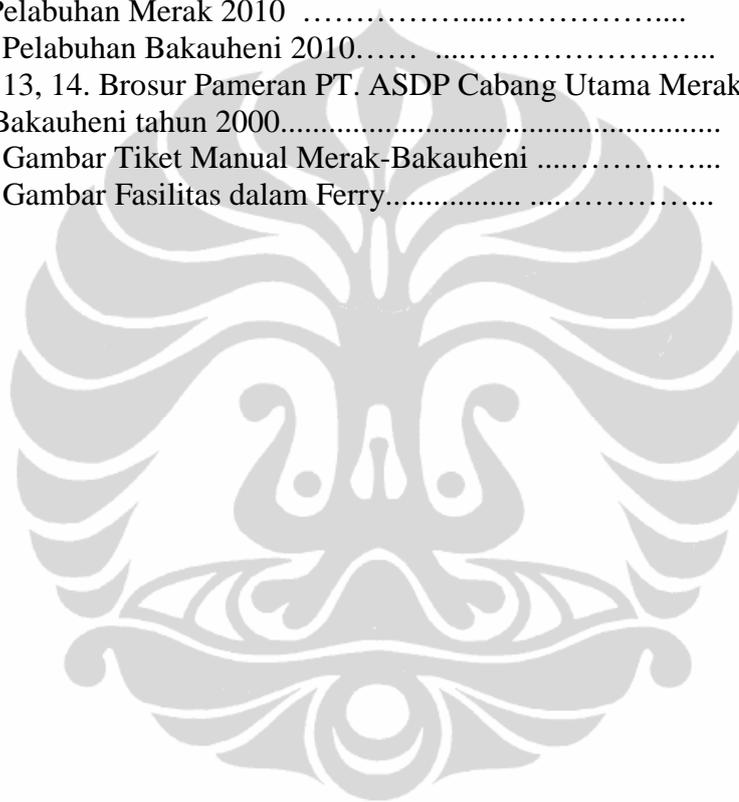
Gambar	1. Arah Angin Musim Barat.....	27
Gambar	2. Arah Angin Musim Timur.....	27
Gambar	3. Tabel yang menunjukkan pajak perdagangan hasil produksi tembakau, gambir, kayu jati, garam dan lain-lain selama 10 tahun terakhir 1823- 1832 di Banten	34
Gambar	4. Sketsa figuratif Ciringin, Karesidenan Banten, dimana tampak kampung Ciringin dilewati oleh Sungai Ciringin dan didekatnya terletak gudang gula dan kopi, 1834.....	35
Gambar	5. Laporan Residen Banten tentang perkebunan tebu di <i>afdeling</i> Lebak, dimana pengairannya menggunakan aliran sungai Cisangu dan setiap tahun diadakan penanaman kembali sebanyak 2000 pohon, disertai peta lokasi perkebunan, 16 April 1913, 4 halaman.....	35
Gambar	6. Peta Topografi Karesidenan Banten, 1922.....	37
Gambar	7. Kereta api membawa 1500 penumpang emigran asal Jawa ke Banten	38
Gambar	8. Kebun kelapa di Banten 1947 dengan sisa-sisa kulit kelapa yang berserakan, (Koleksi Arsip Provinsi Banten, KIT JB No. 0630/063).....	48
Gambar	9. Daftar binatang ternak babi dan kambing yang dibawa dari Tangerang ke Batavia, disertai dengan nama pemilik dan tempat tinggalnya, 1882, (Koleksi Arsip Provinsi Banten, 11 halaman , No. 161.6).....	50
Gambar	10. Kapal korvet “Banteng” yang membawa rombongan Presiden Soekarno di Pelabuhan Merak, 1951, (Koleksi Arsip Provinsi Banten, Dipenra JB No. 5101/148).....	52
Gambar	11. Koleksi Arsip Provinsi Banten, “Taliwang” tercatat dalam rintisan sejarah RI, sebagai alat perhubungan pertama menghubungkan Merak dan Panjang, 1952	52
Gambar	12. Spanduk Selamat datang pada peresmian jalur pelayaran Merak-Panjang 2-5-'52, 1952. (Koleksi Arsip Provinsi Banten)..	53
Gambar	13. Lokasi Pelabuhan Panjang, Bekas Pelabuhan Srengsem, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Cigading.	78

DAFTAR GRAFIK

Grafik 1. Barang-barang Perdagangan Antar Pulau yang dimuat di Pelabuhan : Merak	55
Grafik 2. Barang-barang Perdagangan Antar Pulau yang dimuat di Pelabuhan : Merak.....	56
Grafik 3. Barang yang dimuat di Pelabuhan Merak 1970.....	57
Grafik 4. Perkembangan komoditi Kapas 1969-1974.....	59
Grafik 5. Barang yang dibongkar di Pelabuhan Panjang 1969/Ton	63
Grafik 6. Barang yang dibongkar di Pelabuhan Panjang 1970/Ton.....	63
Grafik 7. Barang yang dibongkar di Pelabuhan Panjang 1971/Ton.....	64
Grafik 8. Barang Perdagangan Antar Pulau yang dibongkar di Pelabuhan Panjang, Lampung.....	65
Grafik 9. Bongkar dan Muat Barang di Pelabuhan Merak 1987	76
Grafik 10. Bongkar-Muat Barang di Pelabuhan Cigading 1987.....	77
Grafik 11. Rekap Kapal Ferry Merak-Bakauheni 2000-2009.....	78
Grafik 12. Gambaran Jumlah Kapal Cepat 2005.....	79
Grafik 13. Data Angkutan Penyeberangan Merak – Bakauheni di Banten(Trip) 2000-2005.....	81
Grafik 14. Data Angkutan Penyeberangan Merak – Bakauheni di Banten (Penumpang)	82
Grafik 15. Grafik Angkutan Penyeberangan Merak – Bakaheuni di Banten (Jumlah Trip) .2005-2009.....	83
Grafik 16. Data Angkutan Penyeberangan Merak – Bakaheuni di Banten (Penumpang)	84

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Peta Provinsi Banten.....	103
Lampiran 2. Peta Provinsi Lampung.....	104
Lampiran 3. Pelabuhan Panjang, Srengsem, dan Pelabuhan Bakauheni..	105
Lampiran 4. Pelabuhan Merak, Banten	106
Lampiran 5. Pelabuhan Bakauheni, Lampung	107
Lampiran 6. Jalur pelayaran Merak Bakauheni	108
Lampiran 7. Letak Pelabuhan Cigading dan P. Merak di Banten.....	109
Lampiran 8. Foto Dermaga Penyeberangan Merak tahun 2005.....	110
Lampiran 9. Pelabuhan Merak 2010	111
Lampiran 10. Pelabuhan Bakauheni 2010.....	112
Lampiran 11, 13, 14. Brosur Pameran PT. ASDP Cabang Utama Merak- Bakauheni tahun 2000.....	113
Lampiran 12. Gambar Tiket Manual Merak-Bakauheni	116
Lampiran 13. Gambar Fasilitas dalam Ferry.....	117



BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar belakang

Letak sebuah wilayah sangat menentukan maju tidaknya wilayah tersebut. Dinamika pertumbuhan dan kemunduran dipengaruhi oleh wilayah lain. Keberadaan transportasi sebagai penghubung dengan “dunia luar” menjadi faktor penentu. Untuk sebuah pulau yang dikelilingi oleh laut, keberadaan pelabuhan dan pelayaran adalah bagian yang penting.

Pelabuhan adalah salah satu sarana penghubung tersebut menjadi “*gate*” (pintu) keluar masuknya kebutuhan barang dan jasa ke dalam dan ke luar. Selanjutnya Pelabuhan, adalah merupakan sesuatu yang berkaitan dengan daratan, air (laut, sungai, selat) dan kapal/perahu/ferry serta penumpang/barang. Oleh karena itulah maka pelabuhan dianggap sebagai faktor utama tumbuh kembangnya sebuah daerah.

Hasil survei dan verifikasi terakhir tahun 2010 Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP), menunjukkan bahwa Indonesia memiliki sekitar 13.000 pulau yang menyebar dari Sabang hingga Merauke.¹ Jika dibandingkan dengan jumlah pelabuhan di Indonesia tahun 2008, tercatat 2.133 yang terdiri dari: 977 Pelabuhan umum dan 1.156 Pelabuhan Khusus. Di dalamnya dikategorikan lagi menjadi 141 pelabuhan bebas dan 112 pelabuhan umum.²

Kondisi ini sangat membutuhkan sarana dan prasarana perhubungan laut yang memadai demi lancarnya hubungan sosial ekonomi penduduk. Kebutuhan penyeberangan antar pulau di Indonesia sangat diperlukan.

Walaupun pemerintah sudah mengeluarkan program Sabuk Penyeberangan Nusantara, yang akan menyambungkan Pulau-Pulau di Nusantara dengan kapal ferry, namun pada kenyataannya program ini masih belum berjalan sebagaimana seharusnya.

¹ Kantor Berita Antara, www.AntaraNews.com, Selasa, 17 Agustus 2010 18:05 WIB,

² Pelabuhan Tanjung Priok, Majalah, “131 Tahun Pelabuhan Tanjung Priok: Gerbang Ekonomi Nasional; Pelabuhan Tanjung Priok 1877-2008, 2008

Khusus bagi keberadaan Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda yang menghubungkan antara Pulau Jawa (sebagai pusat pemerintahan dan ekonomi) dan Pulau Sumatera, menjadikan jalur ini dikategorikan sebagai jalur terpadat di Indonesia.

Selanjutnya dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran yang di dalamnya tertuang juga kepelabuhanan, bagian pertimbangan pentingnya perhubungan laut adalah bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan, bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara, bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis³.

Bagaimana harapan tersebut bisa terwujud, maka dalam memandang lebih dalam keberadaan pelabuhan perlu adanya pengkajian data dan informasi mengenai asal usul perkembangan bidang perhubungan. Oleh karena itulah mendorong penelitian ini diarahkan untuk mengetahui dan menggali sejarah Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung, antara tahun 1912 sampai tahun 2009. Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni dijadikan sebagai obyek penelitian karena statusnya sebagai pelabuhan khusus ferry di jalur utama transportasi barang yang menghubungkan antara dua pulau besar Jawa dan Sumatera, banyak menyimpan potensi yang tidak terungkap dan tergali.

Banten adalah nama yang salah satu wilayah di ujung Barat Pulau Jawa. Berbagai tulisan menggambarkan masa lalu Banten yang gemilang, pada masa kejayaan Kesultanan Banten, hingga menjadi pelabuhan "Internasional".

³ Ibid

keberadaan pelabuhan di Banten yang sudah sejak abad ke XV sudah tercatat dalam laporan-laporan para pengelana Eropa. Seperti misalnya catatan Barros mengenai kedatangan Henrique Lame pada tahun 1422 ketika menghadap “raja Sunda” untuk mengadakan perjanjian, dan peristiwa penguasaan Faletihan atas Banten Girang. Banten Girang, letaknya lebih kurang 10 kilometer ke arah pedalaman (hulu) di tepi sungai Ci Banten, daerah pinggiran selatan Kota Serang sekarang.⁴ Demikian pula catatan Coute mengenai kedatangan Francisco de Sa ke Sunda pada tahun 1527 untuk mendirikan Benteng seperti yang dijanjikan “raja Sunda” sebelumnya. Dijelaskan bahwa Banten memiliki tempat berlabuh yang cukup besar. Teluknya berukuran 18 km x 10 km, dan daerah perairan ini sangat tenang karena dilengkapi dengan sejumlah pulau berbagai ukuran yang melindunginya dari laut lepas. Sungai yang mengairinya bukan saja membentuk sebuah pelabuhan alamiah tetapi juga menjadi suatu jalur komunikasi kearah lembah pertanian yang merupakan daerah pedalaman. Sungai Cibanten, yang berasal dari Gunung Karang, sekitar 30 km di Selatan, terbagi menjadi dua sebelum mengalir ke laut. Kedua muara sungai ini membentuk dua pelabuhan, yaitu pelabuhan “internasional” di sebelah barat dan pelabuhan lokal yang disebut Karangantu.⁵ Atas dasar tafsiran ini dapat dikatakan bahwa sebelum Islam, daerah pesisir Banten sudah merupakan bandar internasional,⁶ karena terbukti sudah dikunjungi oleh pendatang luar Nusantara. Seperti yang diberitakan dari catatan Tome Pires sekitar tahun 1513, Banten waktu itu merupakan bagian dari wilayah Kerajaan Sunda yang Hindu dan berupa kota pelabuhan di ujung barat serta merupakan kota pelabuhan pertama yang dikunjungi Tome Pires dalam perjalanan menyusuri pesisir utara Pulau Jawa. Kota pelabuhan ini dinilainya sebagai kota yang baik (*a good city*).⁷ Pelabuhan Banten dianggap sebagai pelabuhan penting di Kerajaan Sunda, karena biasa berlabuh beberapa kapal *junk*. Di pelabuhan ini tersedia barang dagangan berupa beras, bahan makanan, dan lada dalam jumlah

⁴ Op Cit. hal. 16

⁵ Claude Guillot, *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII*, Cetakan Pertama, 2008, Jakarta:KPG, hal. 66. C. Guillot mencoba melihat pelabuhan abad ke-17 dari segi struktur sebuah kota pelabuhan Jawa.

⁶ Sonny Chr. Wibisono, “Kegiatan Perdagangan di Bandar banten dalam Lalu-lintas Perdagangan Jalur Sutra”, dalam Sri Sutjatiningsih, “*Banten Kota Pelabuhan Jalur Sutra*”, Kumpulan makalah, 1986, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, hal. 9

⁷ Lihat tulisan Edi S. Ekadjati, “Kesultanan Banten dan Hubungan dengan Wilayah Luar”, hal. 16

banyak sekali. Dari berita tersebut tergambar bagaimana posisi dan peranan Banten sebagai Kota Pelabuhan sangat penting di Nusantara.

Walaupun hal ini tidak terkait langsung dengan Pelabuhan Merak yang lahir kemudian, namun memberikan gambaran posisi Banten di jalur Internasional, dan gambaran komoditi yang ada di Banten masa itu, bahkan pada masa awal keberadaan Pelabuhan Merak menunjang aktifitas ekspor dan import Hindia Belanda tahun 1912 sampai tahun 1954.

Ketika Banten sebagai Kesultanan dan kemudian surut, lalu muncul Sumatera Selatan, khususnya Lampung sebagai daerah penunjang kebutuhan Banten, kemudian bisa berdiri sendiri dan akhirnya berwujud Provinsi lebih dahulu dari pada Provinsi Banten.

Pelabuhan Merak di Banten dibangun sejak 1912 oleh Hindia Belanda melalui sebuah perusahaan pengelolaan kereta api (*Staatsspoorwegen*), setahun sebelum Pelabuhan Kamal dibangun 1913. Masa ini Pelabuhan Merak digunakan oleh pemerintah Hindia Belanda sebagai pendukung jalur kereta api Tanah Abang (Jakarta) dengan Merak di Banten. Sampai pada masa Pasca Kemerdekaan, ketika nasionalisasi perusahaan asing digulirkan, pengelolaan Pelabuhan Merak diambil alih oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) tahun 1959.

Sebelum Pelabuhan Bakauheni yang dibangun di Lampung telah beroperasi Pelabuhan Panjang, dan pada masa pembangunan Pelabuhan Bakauheni 1970-1980, dioperasikan pelabuhan bayangan khusus ferry yaitu Pelabuhan Srengsem, yang lokasinya berdekatan dengan Pelabuhan Panjang. Setelah Pelabuhan Bakauheni beroperasi 1980, makin lancarlah transportasi khususnya penyeberangan antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Melihat fungsi tersebut, pemerintah menetapkan Pelabuhan Merak dan Bakauheni sebagai pelabuhan khusus, artinya pelabuhan khusus penyeberangan kapal Ferry. Fungsi ini berbeda dengan keberadaan pelabuhan umum seperti Pelabuhan Tanjung Priuk di Jakarta, Pelabuhan Panjang di Lampung, Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya, Pelabuhan Makassar dan lain-lain.

1.2. Perumusan masalah

Inspirasi penulisan ini tidak terlepas dari ajakan AB Lopian, bahwa pendekatan sejarah maritim Indonesia hendaknya melihat seluruh wilayah perairannya sebagai pemersatu yang mengintegrasikan ribuan pulau yang terpisah-pisah itu.⁸ Hal ini terkait dengan keberadaan Pelabuhan Merak di Selat Sunda, aktivitasnya bukan saja menyatukan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, tetapi juga menyimpan potensi yang pernah tercatat dalam sejarah sebagai Selat yang memiliki pelabuhan internasional.

Untuk mendalami dan memahami perkembangan suatu daerah, salah satu indikatornya adalah pelabuhan, karena pelabuhan sebagai pintu gerbang merupakan tempat bongkar dan muat barang diantaranya adalah kapal-kapal yang berlabuh adalah gambaran gerak sejarah.⁹ Salah satu pelabuhan di Indonesia yang paling sibuk adalah Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Kehadiran pelabuhan-pelabuhan ini mewarnai perkembangan kedua wilayah tersebut.

Dalam mengkaji keberadaan Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni di Selat Sunda dari 1912 sampai 2009 ini, sebagai suatu kawasan dan aktifitas, perlu ditinjau kondisi masa lalunya sebagai pijakan ke masa sekarang. Berkaitan dengan hal itu, maka ada beberapa kondisi menarik dan penting untuk di bahas yang timbul dari masalah yang dialami di Selat Sunda pada jalur Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni, yaitu pertama posisinya di jalur internasional tidak dioptimalkan, kedua penumpukan truk/mobil yang akan menyeberang, bahkan pada musim-musim tertentu seperti menjelang Lebaran Idul Fitri, lebih padat lagi menunjukkan pentingnya jalur ini bagi masyarakat. Oleh karena itu maka pertanyaan yang perlu dicari jawabannya: Bagaimana posisi Selat Sunda dalam sejarah dan hubungan pelabuhan Merak dengan Pelabuhan lain di

⁸ Dalam Pidato Pengukuhan Prof. Dr. AB. Lopian diucapkan pada upacara penerimaan jabatan Guru Besar Luar Biasa Fakultas Sastra Universitas Indonesia pada tanggal 4 Maret 1992, hal. 4

⁹ Keterangan Prof. Dr. Susanto Zuhdi dalam bimbingan tesis tanggal 11 November 2010 bahwa Gerak sejarah di Pelabuhan dapat diartikan sebagai aktivitas keluar masuknya orang dan barang dari mana jenisnya apa, berapa banyak, didistribusikan ke mana yang menggambarkan perkembangan daerah, regional dan internasional.

Lampung? Pada posisi itu bagaimana gerak ekonominya? Serta bagaimana dampaknya?

Pertanyaan-pertanyaan tersebut diharapkan sebagai masukan untuk masa sekarang dan yang akan datang, karena posisi geografis dan demografis kedua pelabuhan tersebut di Selat Sunda sebagai pintu gerbang utama dua pulau besar, Jawa dan Sumatra, juga di jalur pelayaran internasional dan menjadi salah satu jembatan bagaimana memahami perkembangan ekonomi di daerah tersebut dan wilayah di belakangnya (*hinterland*) seperti Jakarta sebagai Ibu Kota Negara serta wilayah Pulau Sumatera.

1.3. Batasan masalah

Pokok bahasan dalam tulisan ini adalah bagaimana merekonstruksi kembali dinamika yang terjadi di Pelabuhan Merak, Banten dan Pelabuhan Bakauheni di Lampung dengan batasan temporal utama/fokus dari tahun 1912 sampai 2009. Digunakan tahun 1912 karena merupakan awal dibangunnya Pelabuhan Merak oleh Hindia Belanda yang secara organisasi di diserahkan pengelolaannya kepada sebuah perusahaan swasta pengelola perkereta apian bernama *Staatsspoorwegen*, sedangkan yang menjadi akhirnya tahun 2009, karena pada tahun ini terjadi perubahan identitas keorganisasian (*corporate identity*) di tubuh pengelolaan Pelabuhan Merak dan Bakauheni dari PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Indonesia Ferry (persero) menjadi PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero).

Meskipun demikian dianggap perlu juga untuk melihat lebih jelas gambaran sejarah Banten (Kesultanan Banten) dan hubungannya dengan Sumatera Selatan, khususnya Lampung. Sebagai tulisan sejarah tidak bisa berdiri sendiri dalam arti tidak terlepas dari pengaruh sebelumnya, maka tidak menutup kemungkinan penulis mengulas sejak tahun 1422 saat ramai-ramainya Pelabuhan Banten. Banten saat itu karena berada di jalur jalan dagang Nusantara merupakan jalur jalan dagang Asia dan jalan dunia, di ujung barat Pulau Jawa, menjadikannya sangat strategis di dunia Internasional.

Lingkup masalah juga dibatasi dan difokuskan pada lingkup posisi dan kegiatan di Pelabuhan Merak dan Bakauheni terutama menyangkut arus barang dan jasa, transportasi dan pelaksanaannya. Namun tidak menutup kemungkinan juga ikut dibahas kegiatan di pelabuhan lain seperti di Cigading (sebuah pelabuhan Umum di Banten yang dulu pernah ada) dan Pelabuhan Panjang dan Srengsem di Lampung, karena pelabuhan ini aktif sebelum Bakauheni beroperasi sebagai pasangan Pelabuhan Merak. Karena posisinya yang strategis menghubungkan antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatra, maka ketergantungan wilayah/daerah belakang (*interinsuler*) ke dua pelabuhan turut dibahas.

1.4. Manfaat penelitian

Pengungkapan sejarah Pelabuhan Merak ini diharapkan menjadi suatu bahan masukan bagi kepentingan pengembangan ilmu pengetahuan dan untuk kebijakan pemerintah serta pengembangan pengelolaan pelabuhan/lingkungan pelabuhan pada umumnya. Terutama bagi pengembangan daerah lainnya di Indonesia yang merupakan sebaran pulau-pulau yang dipersatukan oleh laut. Karena walaupun masih dalam kondisi pembenahan, Pelabuhan Merak merupakan pelabuhan yang lebih maju perkembangannya dibanding wilayah lain di Indonesia, karena itu tulisan ini bisa dimanfaatkan dan menjadi acuan pengembangan pelabuhan khusus di daerah lain.

1.5. Tujuan penelitian

Persoalan perhubungan laut, darat dan udara, tidak dapat diperbincangkan tanpa hubungannya dengan keberadaan organisasi serta sarana dan prasarannya. Oleh karena itu, penelitian ini disamping bertujuan mengamati pengaruh perubahan (perkembangan) pengelolaan dan organisasi di Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan dari tahun 1950 sampai 2009 juga ingin menggali dinamika arus barang dan jasa (di dalamnya terdapat unsur barang dan jasa, transportasi, dan pelaksanaannya). Usaha ini adalah proses membuktikan bahwa keberadaan kedua pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Selat Sunda ini sangat berperan sebagai penghubung utama antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, walaupun sudah banyak alternatif sarana transportasi lain.

1.6. Tinjauan Pustaka

Tulisan tentang sejarah Pelabuhan telah dirintis oleh beberapa penulis sebelumnya, namun masih belum ada yang fokus pada penelitian dengan lokasi di Banten atau Lampung. Tulisan-tulisan tentang Banten dan Lampung pada umumnya berkisar pada sejarah sosial. Namun tentunya data-data dari tulisan tersebut turut memberikan kontribusi besar dalam tulisan ini. Berikut tulisan-tulisan tersebut.

Tulisan pertama yang patut disebut disusun oleh Prof. Dr. Susanto Zuhdi berjudul *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*. Dalam buku ini memberikan gambaran ke arah pembahasan fungsi dan kedudukan pelabuhan, jadi ada kejelasan hubungan mati dan hidupnya suatu pelabuhan. Bagaimana aktivitas pelabuhan berpengaruh pada keberadaannya dapat menjadi pembanding keadaan di pelabuhan Merak dan Bakauheni.

Buku karangan Prof. Dr. Adrian B. Lopian, berjudul *Orang laut Bajak Laut Raja laut*, memberikan banyak masukan dan gambaran penulisan sejarah seperti yang dicontohkannya di Laut Sulawesi, khususnya sejarah maritim. Penggunaan teori dan metodologi dalam tulisan ini menjadi contoh dalam memahami konsep sejarah maritim dalam penulisan Sejarah Pelabuhan Merak dan Bakauheni di Selat Sunda. Bagaimana menggunakan cara pandang kita terhadap tanah dan air.

Buku karya Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono dengan judul *The Java Sea Network: Patterns in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s* mengulas jaringan perdagangan dan pelayaran di Laut Jawa yang berbatasan langsung dengan Selat Sunda memberikan masukan banyak bagaimana kondisi masa lalu dan jaringan pelayaran di Selat Sunda.

Karya selanjutnya adalah Buku *Kapitalisme Pribumi Jawa, Kesultanan Banten 1522-1684*. Kajian Arkeologi-ekonomi, oleh Dr. Heriyanti Ongkodharma Untoro memberikan sumbangan informasi data kondisi daerah/kerajaan Banten dan Sumatera Selatan masa lalu terutama Banten sebagai kota pelabuhan dan

sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan serta posisi daerah Sumatera Selatan sebagai daerah bawahan pensuplay kebutuhan Kesultanan Banten.

Untuk teknis pengumpulan dan pengolahan data Buku *The Oral History Reader* oleh Robert Perks, menjadi panduan dalam melakukan metode wawancara. Hal ini karena tema kontemporer mengharuskan pemakaian *interview* sebagai pendekatan, dan hal ini memberikan banyak sumbangan data karena data administratif yang sifatnya masih tertutup.

Penulis menganggap bahwa penulisan sejarah pelabuhan masih sangat langka ditulis, baru ada beberapa tulisan seperti oleh Prof. Dr. Susanto Zuhdi (1991) dengan Sejarah Pelabuhan Cilacap (Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa), Prof. Dr. Singgih Tri Sulistiyono dengan Perkembangan Pelabuhan Cirebon dan pengaruhnya terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi masyarakat Cirebon 1859-1930, Dr. Edward L. Poelinggomang dengan Proteksi dan Perdagangan Bebas: Kajian tentang Perdagangan Makassar pada abad ke-19, Drs. Uka Tjandrasasmita (1977) dengan kajian Kota Pelabuhan Sunda Kelapa dan F.A. Soetjipto dalam disertasinya yang memaparkan perkembangan kota-kota pelabuhan di Selat Madura pada abad-17 sampai pertengahan abad ke-19. Dengan demikian perlu adanya penulisan sejarah pelabuhan selain itu, Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung belum ada yang melirik supaya dapat diketahui dan diungkap pula bagaimana perubahan yang terjadi dan masalah yang ada serta bagaimana solusinya ke depan, apa lagi terkait dengan keberadaan pelabuhan ini sebagai pelabuhan khusus terpadat yang merupakan penghubung dua pulau besar dan utama di Indonesia yaitu Pulau Jawa dan Sumatera.

Dari tulisan-tulisan tersebut tampak bahwa permasalahan utama yang diangkat dalam penelitian ini belum terjawab, karena perbedaan dalam tujuan penulisan dan pusat perhatian. Namun tulisan-tulisan tersebut memberikan wawasan yang mendalam bagaimana bentuk dan proses sejarah maritim sesungguhnya.

1.7. Landasan Teori

Penelitian tema jenis pelabuhan digolongkan dalam kajian sejarah struktural. Karena secara sederhana, pelabuhan memiliki jenis dan kategori sampai pada bidang manajemennya. Namun memahami kajian struktural adalah sesuatu yang kompleks dengan perubahan yang kelihatan dalam waktu yang lama.

Ketika sebuah kekuasaan pemerintahan berdiri, maka berbagai kewenangan bisa dilakukan untuk keuntungannya. Demikian pula yang berlaku pada masa pemerintahan Hindia Belanda, membangun sarana-sarana untuk memperlancar ekonomi, termasuk pembukaan pelabuhan Merak tahun 1912 untuk menunjang transportasi dan kegiatan pengangkutan kereta api. Pelabuhan Bakauheni baru muncul tahun 1980 di Lampung, yang sebelumnya dilakukan fungsinya oleh Pelabuhan Panjang dan Srengsem sebagai pelabuhan pasangan Pelabuhan Merak. Selanjutnya dengan peralihan pemerintahan dan kekuasaan, juga terjadi perubahan pengelolaan di pelabuhan. Jika keberadaan jalur perhubungan ini dimengerti sebagai jalur utama yang menghubungkan antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, apa keunggulannya dan bagaimana dinamika struktur yang beraktivitas di dalamnya. Faktor geografis sangat berperan dalam alur ini yaitu berada dalam wilayah/kawasan (Banten-Pulau Jawa dan Lampung-Pulau Sumatera) dengan cakupan waktu (1912 sampai 2009).

Dengan demikian, kondisi yang ingin dijelaskan adalah mendeskripsikan kawasan ini dengan jaring-jaring hubungan antar objek dan manusia, memetakan keruangan, institusi/organisasi dan menjelaskan tentang perkembangan ekonomi sejak tahun 1912 sampai 2009 di Pelabuhan Merak. Berkaitan dengan dinamika dan aktivitas di pelabuhan tersebut, maka kaca mata yang digunakan sebagai pendekatan adalah seperti apa yang Braudel gunakan dalam menunjukkan tiga bidang kelompok dalam waktu sejarah: waktu geografi (berjangka panjang), waktu sosial, dan waktu individual. Dalam bukunya *The Mediterranean* terbagi dalam tiga bagian waktu tersebut. Pada bagian pertama, "*The Role of Environment*", Braudel menjelaskan sejarah manusia dalam hubungan dengan

alam yang merupakan lingkungannya, atau dia menyebutnya ‘*geo-history*’.¹⁰ Demikian pula dengan keberadaan pelabuhan Merak dan Bakauheni, berada dalam suatu kawasan/wilayah geografi Selat Sunda, antara Pulau Jawa dan Sumatra yang dalam beberapa periode (waktu sosial), perubahan pemerintahan, organisasi dan sosial kemasyarakatan turut mempengaruhi keberadaan pengelolaan pelabuhan. Namun ada yang tidak sesuai dengan teori Braudel yang lahir abad ke-18 yang lalu itu, yaitu pengaruh cuaca, dimana pada saat sekarang kapal tidak lagi bergantung pada angin, tapi telah menggunakan teknologi, sehingga angin tidak lagi menjadi penentu aktivitas pelayaran.

Pola ini bisa dijadikan landasan dan kerangka merekonstruksi sejarah. Dari sini terlihat adanya struktur dari aspek-aspek perkembangan pelabuhan dalam pendekatan temporal dan spasial yang sekaligus memberi dasar. Kebudayaan merupakan totalitas dari suatu kehidupan masyarakat dalam gerak sejarah. Jika sejumlah unsur dalam kebudayaan manusia pada umumnya bersifat universal, maka sejarah dan pemberian makna itulah yang membedakan kebudayaan satu dari yang lain.

Dengan menetapkan kategori pelabuhan dapat menggambarkan dan menjelaskan karakteristik, potensi dan gerak sejarah daerah tersebut.

Seperti telah dikemukakan di atas bahwa ada hubungan antara perkembangan pelabuhan Merak dan Bakauheni dengan arus transportasi pemenuhan kebutuhan antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Dalam rentang waktu yang cukup lama tersebut, memiliki ciri khas masing-masing yang berpengaruh dan membentuk pelabuhan ini.

Dengan menyimak dari *item* yang menjadi bagian kajian ini seperti *space* atau lokasi, perkembangan, waktu dan proses interaksi dua wilayah yang saling melengkapi, maka kategori ini sangat cocok dengan pendekatan ekonomi regional dalam perspektif sejarah maritim. Jadi ada integrasi antara tiga ilmu yaitu sejarah, ekonomi, geografi.

¹⁰ ‘The Situation of History in 1950, *On History*, hal. 11

1.8. Kerangka Konseptual

Memperhatikan tema penulisan sejarah maritim dengan obyek pelabuhan sebagai sasaran, tentu tidak akan terlepas dari keberadaan organisasi dan manajemen pengelolaan yang mengatur aktivitas di pelabuhan. Dalam mengkaji organisasi inilah dipilih metode struktural, karena organisasi memiliki struktur. Dikatakan sebagai jenis sejarah maritim, karena pelabuhan selalu terkait dengan laut/sungai, walaupun yang menggunakannya atau beraktivitas di laut tersebut hanya menggunakan laut sebagai tempat menyeberang saja. Karena tidak selalu daerah pesisir mendorong penghuninya untuk memanfaatkan laut bagi kelangsungan hidupnya, demikian pula sebaliknya. Pada kenyataannya, Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung, ditempatkan sebagai salah satu mata rantai jaringan perekonomian di Selat Sunda.

Metodologi struktural, pada prinsip fundamentalnya adalah bahwa pengertian (atau istilah) struktur sosial tidak berkaitan dengan realitas empiris, melainkan dengan model-model yang dibangun menurut realitas empiris tersebut. Riset ini terlihat dengan bentuk-bentuk analisis struktural yang dipergunakan dalam berbagai bidang yang berbeda-beda.¹¹ Hal ini memandang struktur sosial sebagai kesatuan yang ketat (*tightly structured*) dimana fokus rekonstruksinya pada gerak dinamika perkembangan pelabuhan. Di dalamnya menepohong perubahan waktu, kondisi, dan wilayah yang berjalan sedikit demi sedikit dalam waktu yang panjang. Metodologi struktural dapat digunakan dalam memahami kategori pelabuhan.

Struktur menawarkan sebuah karakter sistem, yang terdiri dari elemen-elemen, salah satu elemen menyeret elemen lainnya. Selanjutnya seluruh model termasuk dalam sebuah kelompok transformasi, dimana masing-masing berhubungan dengan sebuah model, dengan demikian kita bisa memperkirakan dengan cara apa model akan beraksi. Terakhir model tersebut harus dibangun dan difungsikan atas semua kejadian.

¹¹ Claude Levi Strassus, *Antropologi Struktural*, Cetakan kedua, Kreasi Wacana, Yogyakarta: 2007, hal. 378.

Observasi digunakan dalam Antropologi sebagai pendekatan, namun dalam sejarah tidak menggunakan hal tersebut. Seperti yang telah dilakukan oleh Braudel melihat Laut Mediterania, Chauduri melihat Laut Asia Tenggara, AB Lopian dengan aktivitas di Laut Sulawesi, Singgih melihat jaringan pelayaran di Laut Jawa. Tentunya penelitian ini juga menggunakan metode sejarah sebagai alat untuk mencoba merekonstruksi kembali.

Dalam mengkaji aktivitas di pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung ini, arus dan volume pertukaran barang yang terjadi adalah merupakan kegiatan ekonomi. Oleh karena itu tulisan ini juga menggunakan pendekatan ekonomi, dengan kekhususan pada ilmu ekonomi regional, yaitu suatu cabang dari ilmu ekonomi yang dalam pembahasannya memasukkan unsur perbedaan potensi satu wilayah dengan wilayah lainnya.¹²

Pengkajian Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung berfokus pada interaksi antara kedua pelabuhan atau pulau beserta daerah *hinterlandnya*, sehingga Ilmu Ekonomi Regional *lah* yang digunakan. Dalam kajian Ekonomi regional ini yang lebih memfokuskan pada perbedaan sumber daya pada aktivitas interaksi, memperhatikan beberapa unsur seperti transportasi (pelayaran dan transportasi darat), *infrastruktur* (layanan sarana dan prasarana pelabuhan), demografi (kondisi alam), dan pemukiman (dukungan masyarakat termasuk daerah belakangnya).

Ilmu ekonomi regional adalah cabang dari ilmu ekonomi yang memasukkan unsur lokasi dalam bahasan. Pada umumnya ilmu ini memiliki tujuan yang sama dengan ilmu ekonomi umumnya yaitu *full employment*, *economic growth*, dan *price stability*. Ilmu ekonomi regional tidak terlepas dari induknya, teori ekonomi umum yaitu ekonomi makro dan ekonomi pembangunan.¹³

¹² Robinson Tarigan, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, Edisi Revisi, Bumi Aksara: 2007, hal.

1

¹³ D.S. Priyarsono, *Ekonomi Regional*, Jakarta, 2009, hal. 35

Penggunaan metode kuantitatif '*quanto-history*' (Sejarah kuantitatif) atau sering dinamakan dengan '*Cliometrics*' (adalah jenis sejarah yang banyak menggunakan data statistik), terdiri atas berbagai bentuk.¹⁴ Salah satu bentuknya adalah 'sejarah ekonomi baru', lebih menekankan pada pengukuran kinerja ekonomi secara keseluruhan. Sebagaimana yang dicontohkan oleh Fernand Braudel, yang menggambarkan ekonomi Mediterania (kawasan Laut Tengah) di akhir abad ke-16.¹⁵ Namun karena Braudel waktu itu belum memiliki data statistik untuk semua kawasan, jadi terpaksa membuat model. Pada penelitian di kawasan Selat Sunda ini, data statistik sudah tersedia di institusi terkait, seperti data keluar masuk kapal dan penumpang ada dalam statistik laporan Departemen Perhubungan, sedangkan data kependudukan ada dalam statistik pemerintah daerah, serta data keseluruhan kegiatan dikelola oleh Badan Pusat Statistik Republik Indonesia.

1.9. Metode Penelitian

Perkembangan sebuah wilayah/daerah salah satu indikatornya adalah keberadaan pelabuhan. Pelabuhan sebagai pintu gerbang masuk dan keluar kebutuhan sebuah daerah/wilayah yang memiliki *hinterland*/wilayah belakang, demikian pula halnya dengan Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung yang di dalamnya ada aktivitas barang dan jasa pendukung dinamika ekonomi dan sosial di kedua daerah/pulau. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa Peningkatan sarana dan prasarana serta pelayanan di Pelabuhan Merak-Bakauheni termasuk perubahan manajemen organisasi, dan ditunjang oleh letaknya yang strategis (penghubung utama kebutuhan pulau Jawa dan Sumatera), menjadi faktor utama peningkatan arus barang dan jasa.

Dalam penelitian ini, sebagai kajian ilmu sejarah akan digunakan teknik pengumpulan data sesuai dengan tata urutan sebuah penulisan sejarah aau Historiografi, dengan tahapan sebagai berikut:

¹⁴ Peter Burke, *Sejarah dan Teori Sosial*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, (terjemahan Meztika Zed), 2001, hal. 49

¹⁵ Op Cit, hal. 50

- a. *Heuristik*, yaitu kegiatan melakukan pengumpulan sumber baik sumber primer maupun sekunder. Sumber primer yaitu sumber yang berasal dari pelaku pertama atau tokoh yang sejaman dengan peristiwa (arsip), sedangkan sumber sekunder adalah sumber yang telah diolah/ditulis oleh pihak lain. Sumber sejarah terdiri atas dua jenis yaitu sumber tertulis, lisan dan media elektronik. Sumber tertulis diperoleh melalui laporan-laporan, arsip-arsip pemerintah, yang disebut juga sumber primer. Sedangkan sumber lisan atau wawancara yaitu memperoleh data dari informan atau pelaku.,
- b. Kritik Sumber, yaitu kegiatan penilaian terhadap sumber yang telah diperoleh, apakah itu data valid atau kuat atau tidak kuat. Hal ini dilakukan untuk mendapatkan sumber data yang akurat, sehingga hasil yang diperoleh bisa mendekati obyektif atau tidak berpihak pada siapa-siapa. Kritik sumber ini dilakukan dalam dua proses, yaitu kritik *interen* dan *ekstern*. Kritik *interen* artinya meneliti keaslian bahan sumber tersebut. Sedangkan kritik *ekstern* adalah kritik yang dilakukan pada kebenaran tahun atau keaslian pelaku atau data yang diperoleh.
- c. Setelah dilakukan kritik tersebut, maka proses selanjutnya adalah interpretasi, yaitu tahap memberikan penjelasan atau makna terhadap sumber atau kejadian yang diperoleh, hingga dikategorikan sebagai suatu peristiwa (proses dari kejadian menjadi peristiwa). Peristiwa dalam hal ini adalah kejadian yang membawa pengaruh atau bermakna terhadap lingkungannya.
- d. Tahapan terakhir dalam proses ini adalah historiografi tau penulisan sejarah, yaitu kegiatan merangkai suatu peristiwa/kejadian menjadi suatu kisah sejarah.

Selain itu pendekatan selanjutnya adalah sejarah kebudayaan, yang oleh bukunya Kuntowijoyo, menjelaskan pendapat Burckhardt bahwa setidaknya ada dua hal yang penting yaitu pertama; pendekatan sinkronis, sistematis, tetapi tanpa kesalahan kronologi dalam sajiannya, dan kedua; usahanya memperluas bahan-bahan kajian dengan memberi gambaran tentang keseluruhan. Dalam hal ini menggunakan data atau informasi masa lalu dalam usaha mengungkapkan fakta-fakta yang berkaitan dengan mencari sumber yang menggambarkan perubahan-

perubahan yang paling mempengaruhi penduduk secara luas, dibanding dengan kepada para penguasa.¹⁶

1.10. Sistematika Penulisan

Untuk memberikan gambaran global pada penelitian ini supaya dapat diketahui arah penulisan tesis ini, maka diperlukan sebuah sistematika penulisan. Sistematika penulisan dimaksud adalah sebagai berikut:

BAB I. Pendahuluan; latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, dan sistematika penulisan;

Bab II. Tinjauan Umum Pelabuhan dan Selat Sunda; berisi definisi, jenis, sarana dan prasarana, pelayaran dan Selat Sunda;

BAB III. Selintas Pelabuhan Merak dalam Sejarah Banten dan Lampung; Menjelaskan bagaimana latar belakang Pelabuhan Merak menjadi bagian dalam deretan sejarah Banten dan Lampung;

BAB IV. Perkembangan Awal Pelabuhan Merak (1912-1980); Menjelaskan bagaimana awal Pelabuhan Merak, letak geografis, organisasi, aktivitas, sebelum beroperasinya pelabuhan Bakauheni;

Bab V. Peningkatan Aktifitas Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni 1980-2009; menggambarkan bagaimana pertumbuhan dan gerak Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni dengan penjabaran kondisi pelabuhan (geografis, musim, jaringan dan sarana-prasarana), dinamika organisasi, jenis dan bongkar-muat barang, dan

BAB VI. Penutup; yang berisi kesimpulan dan saran.

¹⁶ Anthony Reid, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga*, terj. (1992). Hal. xxx

BAB II

TINJAUAN UMUM PELABUHAN DAN SELAT SUNDA

Pepatah Indonesia mengatakan, sejauh-jauh kapal berlayar, sekali kelak ia masuk juga ke pelabuhan. Sebelum menginjak ke pembahasan tema utama, perlu digambarkan selintas mengenai Pelabuhan. Dalam bab sebelumnya sudah dijelaskan mengenai kerangka konsep dan metodologi sebagai unsur pokok dalam kajian ini. Selanjutnya bab ini akan dipaparkan selayang pandang pelabuhan, sebagai pengantar masuk ke obyek kajian.

2.1. Pelabuhan

2.1.1. Definisi Pelabuhan

Pelabuhan merupakan pintu gerbang yang memperlancar hubungan antar wilayah, pulau, bahkan antar negara dan benua. Kehadirannya bisa memajukan daerah tersebut dan daerah *hinterlandnya* (daerah belakang). Pelabuhan pada masa awal hanya merupakan suatu tepian dimana kapal-kapal dan perahu-perahu dapat merapat dan membuang jangkar, melakukan bongkar muat barang serta menaik turunkan penumpang.

Pelabuhan Laut ialah sepenggal badan air laut yang terlindung dari angin, arus, dan gelombang sehingga cocok untuk dijadikan tempat berlabuh kapal. Untuk menjalankan fungsinya dengan baik, pelabuhan laut harus memiliki kedalaman tertentu, serta dilengkapi dengan sejumlah fasilitas dasar seperti derek untuk memuat dan memunggah barang serta gudang tempat penyimpanan.¹

Menurut Adrian B. Lopian, pelabuhan yang satu berbeda dengan pelabuhan yang lain. Ramai tidaknya pelabuhan tergantung dari berbagai faktor, diantaranya yang penting sekali adalah faktor ekologi. Pelabuhan bukan saja tempat berlabuh, tetapi tempat bagi kapal berlabuh dengan aman, terlindung dari

¹ Ensiklopedi Nasional Indonesia, PT. Cipta Adi Pustaka, Jakarta: 1990, Jilid 12, Hal. 292

ombak besar, angin, dan arus yang kuat seperti yang tersirat dalam arti *harbour* (Inggris) dan *haven* (Belanda).²

Istilah yang sering di dengar sering bersinggungan dengan kata pelabuhan adalah bandar. Bandar (*harbour*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang dan angin untuk berlabuhnya kapal-kapal. Sedangkan Pelabuhan (*port*) adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal akan bertambat untuk bongkar muat barang.³ Pelabuhan memiliki Gudang laut (*trasito*) dan memiliki tempat-tempat penyimpanan dimana kapal akan bongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu lama selama menunggu pengiriman ke daerah tujuan atau pengapalan.

Pelabuhan pada awalnya hanya merupakan suatu tepian tempat kapal-kapal atau perahu-perahu dapat merapat atau membuang jangkar supaya bisa melakukan bongkar muat barang atau menaik-turunkan penumpang. Untuk amannya maka pelabuhan tersebut ditempatkan pada posisi yang gelombangnya tenang (secara alami) sehingga masa itu banyak ditemui di tepi sungai, teluk atau pantai. Namun dalam perkembangannya tidak lagi harus ditempat terlindung secara alami, tetapi bisa di laut terbuka dengan membuat pemecah gelombang.

Pernyataan tersebut kemudian dikuatkan melalui Peraturan Pemerintah RI No.69 Tahun 2001 yang mengatur tentang pelabuhan dan fungsi serta penyelenggaraannya, bunyinya sebagai berikut; pelabuhan ialah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk menerima kapal dan memindahkan barang kargo maupun penumpang ke dalamnya. Pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh.

Jika ditinjau dari segi pengusahaannya, pelabuhan dibedakan menjadi dua jenis yaitu pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Artinya bahwa pelabuhan yang diusahakan adalah pelabuhan yang sengaja diadakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang

² Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2008, hal. 95

³ Triatmodjo, Bambang, *Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset, Cetakan-7, 2007, Hal. 3

bersandar. Sedangkan pelabuhan yang tidak diusahakan adalah pelabuhan yang disubsidi oleh pemerintah dan dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan. Pelabuhan Merak dan Bakauheni digolongkan dalam pelabuhan yang diusahakan oleh pemerintah, namun dioperasikan oleh pihak swasta. Selain itu jika ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan nasional dan internasional, pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Sedangkan pelabuhan panyai adalah pelabuhan yang hanya disediakan untuk perdagangan dalam negeri.

Pelabuhan menurut Undang-Undang Republik Indonesia nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.⁴

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PPRI) Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan pada Ketentuan Umum dijelaskan bahwa Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan perusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.⁵

2.1.2. Fungsi dan Peran Pelabuhan

Pelabuhan sebagaimana penyedia fasilitas transportasi lainnya memiliki fungsi dan peran. Menurut AB Lopian, dalam jaringan lalu lintas di sebuah negeri

⁴ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, CV. Novindo Pustaka Mandiri: Jakarta, 2010, hal 116

⁵Ibid., hal. 4

kepulauan seperti Indonesia, fungsi pelabuhan ialah sebagai penghubung jalan maritim dan jalan darat.⁶

Kepelabuhanan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.

2.1.3 Pengerak Kepelabuhanan

Dalam pengelolaan ini yang menggerakkan pelabuhan ini dibagi menjadi Penyelenggara Pelabuhan adalah otoritas pelabuhan atau unit penyelenggara pelabuhan. Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) adalah lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial.

Pengelolaan pelabuhan dilaksanakan dan diatur oleh pelaksana-pelaksana lapangan dengan unsur-unsur sebagai berikut, Syahbandar adalah pejabat Pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan, untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran. Badan Usaha Pelabuhan adalah badan usaha yang kegiatan usahanya khusus di bidang pengusahaan terminal dan fasilitas pelabuhan lainnya. Konsesi adalah pemberian hak oleh penyelenggara pelabuhan kepada Badan Usaha Pelabuhan untuk melakukan kegiatan penyediaan dan/atau pelayanan jasa kepelabuhanan tertentu dalam jangka waktu tertentu dan kompensasi tertentu

Pemerintah Pusat, selanjutnya disebut Pemerintah adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan pemerintahan Negara Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Pemerintah daerah adalah gubernur, bupati/walikota, dan perangkat daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah. Keduanya

⁶ Op Cit, Adrian B. Lopian, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara Abad ke-16 dan 17*, Hal. 96

turut memberikan andil dalam berbagai kebijakan dan penerima hasil dari penerimaan pengelolaan pelabuhan.

2.1.4 Jenis/Kategori Pelabuhan

Konteks pelabuhan sejak masa pemerintahan Hindia Belanda seperti dalam *Indische Scheepvaarwet 1936* (Undang-Undang Pelayaran Indonesia tahun 1936) dipaparkan tentang pelabuhan di Indonesia telah dibedakan atas pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangan luar negeri dan pelabuhan pantai yang terbuka untuk pelayaran antar pulau. Sedangkan dari Aspek keuangan perusahaan pelabuhan dibedakan menurut *Indische Bedrijven Wet* (IBW) dalam *Staatsblad* 1927 No.419 artinya perusahaan negara dan *Indische Comptabiliteit Wet* (ICW) yaitu Undang Undang tentang Keuangan tahun 1925. Pelabuhan IBW merupakan pelabuhan yang diusahakan di bawah penguasaan Direksi Pelabuhan (*Haven Directie*). Pelabuhan seperti ini dianggap bisa membiayai kegiatan oprasional dari hasil pendapatannya sendiri, sedangkan pelabuhan ICW adalah pelabuhan yang operasionalnya oleh pemerintah.⁷

Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam yang tergantung dari mana sudut tinjauannya, yaitu penyelenggaraannya, pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan internasional atau nasional, kegunaan, dan letak geografisnya. Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan nasional dan internasional pelabuhan dibedakan menjadi dua yaitu pelabuhan laut dan pelabuhan pantai. Pelabuhan laut bebas untuk dimasuki oleh kapal-kapal asing, juga oleh kapal-kapal samudera dengan ukuran besar, sering dikenal juga dengan Pelabuhan Samudera. Sedangkan pelabuhan pantai hanya digunakan untuk perdagangan dalam negeri sehingga tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal asing, kecuali dengan ijin.⁸

Pelabuhan jika ditinjau dari segi penggunaannya dibagi dalam beberapa jenis seperti pelabuhan ikan, pelabuhan minyak, pelabuhan barang, pelabuhan penumpang, pelabuhan militer dan pelabuhan campuran. Sedangkan jika menurut

⁷ Pelabuhan Tanjung Priok, *Gerbang Ekonomi Nasional*, 131 Tahun Pelabuhan Tg. Priok, , Jakarta, 2008.

⁸ Op Cit, Triatmodjo, Hal. 5

letak geografisnya, maka dikenal dengan pelabuhan alam, pelabuhan buatan, dan pelabuhan semi buatan.

Khusus jenis Pelabuhan Penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. Pelabuhan dapat juga digambarkan sebagai 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 atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Pelabuhan Umum diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum. Dalam penyelenggaraannya dilakukan oleh Pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada badan usaha milik negara. Pelabuhan khusus diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu.

Jika ditinjau dari segi pengusahaannya, pelabuhan dibagi dalam dua kategori yaitu pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan yang tidak diusahakan. Pelabuhan yang diusahakan yaitu sengaja didirikan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang dibutuhkan oleh kapal. Pemakaian pelabuhan jenis ini dikenakan biaya-biaya seperti biaya jasa labuh, jasa tambat, jasa pemanduan, jasa penndaan, jasa pelayanan air bersih, jasa dermaga, jasa penumpukan, bongkar muat, dan sebagainya. Berbeda dengan pelabuhan yang tidak diusahakan yaitu hanya merupakan tempat singgahan kapal/perahu, tanpa fasilitas bongkar-muat, bea cukai, dan sebagainya. Sedangkan berdasarkan fungsinya sebagai pelabuhan nasional dan internasional, pelabuhan dibagi menjadi pelabuhan laut yaitu pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing dan pelabuhan pantai yaitu pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri. Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung termasuk pelabuhan yang diusahakan dan pelabuhan pantai karena hanya diperuntukkan untuk perdagangan dalam negeri.

Menurut PP RI No 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, ada lima jenis pelabuhan, yaitu pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, pelabuhan pengumpan,

pelabuhan laut, dan pelabuhan sungai dan Danau. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai. Pelabuhan Sungai dan Danau adalah pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai dan danau yang terletak di sungai dan danau.

2.1.5. Sarana dan Prasarana

Pelabuhan harus memenuhi beberapa persyaratan diantaranya adalah harus ada hubungan yang mudah antara transportasi air dan darat seperti jalan raya dan kereta api. Pelabuhan harus berada di suatu lokasi yang mempunyai arah belakang yang memiliki sumbu daya. Memiliki kedalaman air dan lebar alur yang cukup, mempunyai sarana bongkar muat barang dan gudang-gudang penyimpanan serta mempunyai fasilitas untuk mereparasi kapal-kapal. Untuk persyaratan-persyaratan ini sebuah pelabuhan mempunyai bangunan-bangunan seperti pemecah gelombang, alur pelayaran, kolam pelabuhan, dermaga, alat penambat, gudang, gudang terminal untuk administrasi, fasilitas bahan bakar, fasilitas pandu kapal, fasilitas bongkar muat, dan fasilitas-fasilitas lain untuk keperluan penumpang.

Pelabuhan didukung dengan sarana transportasi yang terdiri dari Angkutan Laut adalah kegiatan angkutan yang menurut kegiatannya melayani kegiatan

angkutan laut. Angkutan Penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Angkutan Sungai dan Danau adalah kegiatan angkutan dengan menggunakan kapal yang dilakukan di sungai, danau, waduk, rawa, banjir kanal, dan terusan untuk mengangkut penumpang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan angkutan sungai dan danau.

Pembangunan pelabuhan didasarkan pada susunan perencanaan yang terangkum dalam Rencana Induk Pelabuhan Nasional adalah pengaturan ruang kepelabuhanan nasional yang memuat tentang kebijakan pelabuhan, rencana lokasi dan hierarki pelabuhan secara nasional yang merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, dan pengembangan pelabuhan. Sedangkan Rencana Induk Pelabuhan adalah pengaturan ruang pelabuhan berupa peruntukan rencana tata guna tanah dan perairan di Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan. Daerah Lingkungan Kerja adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan atau terminal khusus yang digunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. Daerah Lingkungan Kepentingan adalah perairan di sekeliling Daerah Lingkungan Kerja perairan pelabuhan yang dipergunakan untuk menjamin keselamatan pelayaran.

Fasilitas utama dalam pelabuhan terdiri dari, Terminal adalah fasilitas pelabuhan yang terdiri atas kolam sandar dan tempat kapal bersandar atau tambat, tempat penumpukan, tempat menunggu dan naik turun penumpang, dan/atau tempat bongkar muat barang. Terminal Khusus adalah terminal yang terletak di luar Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan terdekat untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Terminal untuk Kepentingan Sendiri adalah terminal yang terletak di dalam Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan pelabuhan yang merupakan bagian dari pelabuhan untuk melayani kepentingan sendiri sesuai dengan usaha pokoknya. Pengelola Terminal Khusus adalah badan usaha tertentu sesuai dengan usaha pokoknya. Kolam Sandar adalah perairan yang merupakan bagian dari kolam pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan operasional menyandarkan/ menambatkan kapal di

dermaga. Kolam Pelabuhan adalah perairan di depan dermaga yang digunakan untuk kepentingan operasional sandar dan olah gerak kapal. Tata Ruang adalah wujud struktur ruang dan pola ruang. Penataan Ruang adalah suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang. Salah satu sarana yang penting adalah kapal. Kapal dibedakan menjadi beberapa tipe seperti kapal penumpang dan kapal barang.

2.2. Pelayaran dan Musim

2.2.1. Pelayaran

Sebelum pemerintah Indonesia membuat aturan pelayaran, maka yang jadi pegangan adalah Undang-undang Pelayaran 1936 (*Indische Scheepvaartwet*). Aturan ini pulalah yang dirujuk menjadi dasar peraturan pelayaran sampai sekarang. Seperti keluarnya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Pelayaran adalah salah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim. Angkutan di perairan adalah kegiatan mengangkut dan/atau memindahkan penumpang dan/atau barang dengan menggunakan kapal. Sedangkan trayek adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.⁹ Selanjutnya dijelaskan bahwa Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Kapal laut diusahakan oleh perusahaan pelayaran untuk mengangkut barang dan penumpang. Keuntungan yang diperoleh perusahaan tersebut tergantung pada banyak sedikitnya barang/penumpang yang diangkut, waktu pelayaran, waktu singgah di pelabuhan, dan sebagainya. Waktu pelayaran dipengaruhi oleh kecepatan kapal. Kapal yang berlayar dengan kecepatan penuh akan memakan bahan bakar yang banyak, sebaliknya jika terlalu lambat dapat mengacaukan jadwal pelayaran dan kemungkinan kerusakan (busuk) barang yang diangkut. Biasanya kapal layar

⁹ Op Cit, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009, Hal. 115

berjalan dengan kecepatan ekonomis, yaitu suatu kecepatan dimana pengeluaran serendah mungkin.

Sebuah kapal yang bersandar di pelabuhan harus membayar biaya jasa pelabuhan, yang meliputi biaya labuh, tambat air, pandu, tunda, dermaga, dan sebagainya. Jadi untuk menghemat biaya, maka kapal harus diusahakan sesingkat mungkin berada di pelabuhan dan jika bersandar kegiatan harus dilakukan sesegera mungkin.

Kegiatan yang dilakukan di pelabuhan antara lain melakukan bongkar-muat barang, naik-turun penumpang, menyelesaikan administrasi, pengisian bahan bakar, reparasi, penyediaan perbekalan air bersih, dan sebagainya.

Kapal ini di jalankan oleh Awak kapal, yaitu orang yang bekerja atau dipekerjani atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya (Nahkoda, Abk, dll) yang tercantum dalam buku sijiil.

Sedangkan Syahbandar adalah pejabat pemerintah di pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran.

2.2.2. Musim

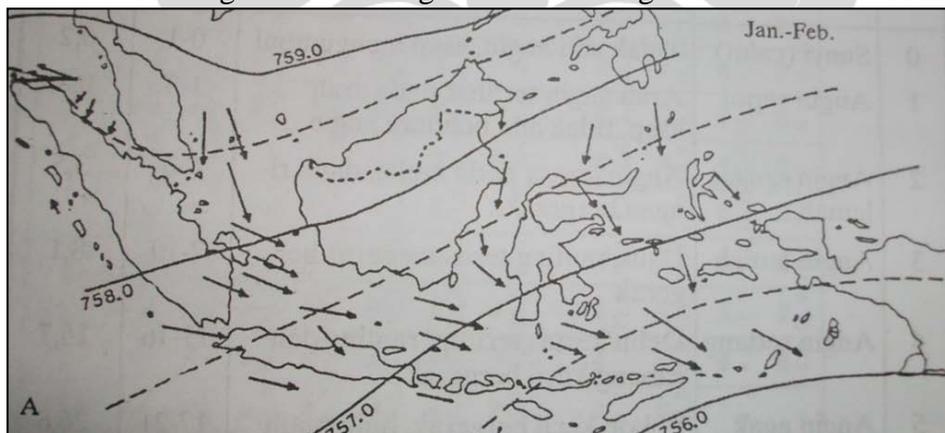
Kapal yang berlayar dipengaruhi oleh faktor alamiah seperti angin, gelombang yang sangat berpengaruh adalah iklim, terutama masa sebelum dikenalnya teknologi. Setelah ada mesin, bahaya terhadap angin dan gelombang dapat diperkecil. Walaupun demikian, musim tetap berpengaruh terhadap pelayaran, khususnya pada jalur Merak dan Bakauheni.

Keuntungannya adalah karena di Indonesia tidak dikenal musim salju, angin topan atau tornado, tapi ada angin musim yang menentukan kelayakan pelayaran. Angin yang berhembus di atas kepulauan Indonesia ditentukan oleh angin yang berhembus dari benua Asia ke Benua Australia dan sebaliknya yang berlawanan arah setiap enam bulan. Bagi kepulauan Indonesia angin yang berhembus dari Asia dinamakan Angin Barat, sebaliknya dinamakan Angin

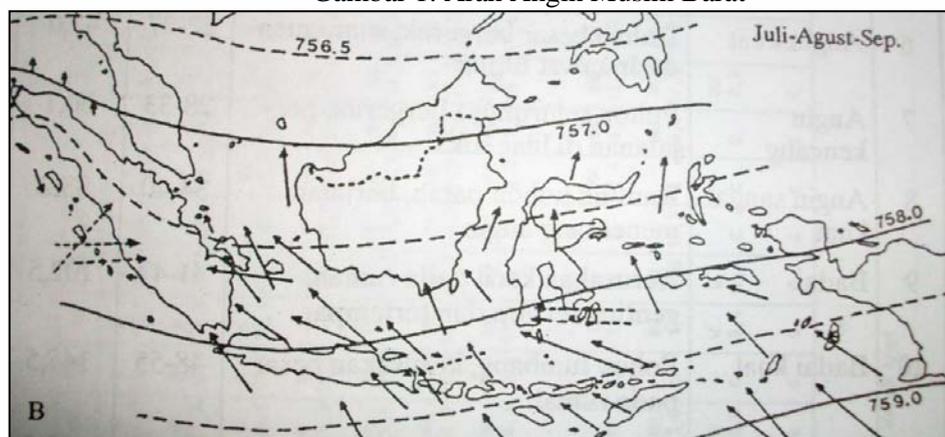
Timur. Meskipun sekarang sudah zaman teknologi yang sudah bisa mengatasi kesulitan iklim dan geografi fisik.

Gerakan udara diakibatkan oleh perubahan temperatur atmosfer. Indonesia mengalami angin musim, yaitu angin yang berhembus secara tetap dalam satu arah, satu periode satu tahun. Pada periode yang lain arah angin berlawanan dengan angin dengan periode sebelumnya. Angin musim ini terjadi karena adanya perbedaan musim dingin dan panas di benua Asia dan Australia. Pada bulan Desember, Januari dan Pebruari, belahan bumi bagian utara mengalami musim dingin, sedangkan belahan bumi bagian selatan mengalami musim panas. Tekanan udara di daratan Asia lebih tinggi dari pada daratan Australia, sehingga angin berhembus dari Asia menuju Australia. Di Indonesia angin seperti ini disebut Angin Musim Barat. Sebaliknya di bulan Juli sampai Agustus, dikenal dengan nama Angin Musim Timur.

Berikut gambar arah angin Barat dan Angin Timur di Indonesia:



Gambar 1. Arah Angin Musim Barat



Gambar 2. Angin Musim Timur¹⁰

¹⁰ Sumber: Triatmodjo, Bambang, *Pelabuhan*, Yogyakarta: Beta Offset, Cetakan-7, 2007, Hal. 45

Angin Barat bertiup pada waktu musim dingin atau masa tekanan tinggi di benua Asia jatuh pada bulan Desember-Pebruari, sedangkan Angin Timur berhembus ketika benua Australia sedang mengalami musim dingin pada bulan-bulan Mei-Juli, bulan diantaranya dikenal dengan musim pancaroba atau musim peralihan.

2.3. Selat Sunda

Pulau Jawa dan Sumatera pada awalnya dihubungkan oleh daratan. Daratan penghubung itu dinamakan *Sunda Tumor* atau *Dome Sunda* yang bersifat fulkanik. Suatu Letusan itu meneggelamkan Dome Sunda, sehingga jadilah Selat Sunda. Sesudahnya selalu ada bagian yang timbul dan tenggelam sebagai akibat vulkanisme, gunung api inilah dinamakan Krakatau. Gunung Krakatau di Selat Sunda meletus pada tanggal 26 dan 27 Agustus 1883.¹¹

Letusan yang hebat meninggalkan kaldera luas. Pada tahun 1927 gunung ini bekerja lagi, sehingga anak Krakatau timbul dan tenggelam kembali pada tahun 1928. Pada tahun 1941 bekerja lagi sehingga Anak Krakatau mencapai 132 meter.

Selat Sunda merupakan selat yang menghubungkan pulau Jawa dan Sumatera di Indonesia, serta menghubungkan Laut Jawa dengan Samudera Hindia. Pada titik tersempit, lebar selat Sunda hanya sekitar 30 km. Beberapa pulau kecil terletak di selat ini, diantaranya pulau Krakatau, Pulau Krakatau Kecil, Pulau Sertung, Pulau Sebesi, Pulau Sebuku, Pulau Siuntjal, Pulau Legundi. Sebagai salah satu dari dua lintasan utama yang mengalir dari Laut China Selatan menuju Samudera Hindia (satunya lagi ialah Selat Malaka), Selat Sunda merupakan jalur pelayaran penting. Jalur ini termasuk juga jalur Internasional.

¹¹ Djeneen, dkk, *Geografi Indonesia Alam Indonesia*, Jilid I, Cetakan IX, Kinta: Jakarta, 1977, hal. 70

BAB III

SELINTAS PELABUHAN MERAK DALAM SEJARAH BANTEN DAN LAMPUNG

Bab sebelumnya telah dijelaskan struktur, konsep dan pengertian pelabuhan dan pelayaran sebagai unsur pokok dalam kajian ini. Selanjutnya pada bab ini akan menggambarkan lintasan perjalanan keberadaan Pelabuhan Merak dalam rangkaian rangkaian Sejarah Banten dan Sejarah Lampung.

Sebagai sebuah kawasan, Pelabuhan Merak yang berada di wilayah Banten, sejak dibangunnya oleh Hindia Belanda tahun 1912, tentu yang memiliki keterkaitan dengan masa lalu. Walaupun jarak antara masa kejayaan Kesultanan Banten jauh jika dibandingkan dengan masa pembangunan Pelabuhan Merak, dan juga posisi Pelabuhan Banten pada masa itu berbeda lokasi dengan Pelabuhan Merak, namun dalam perjalanan sejarah ini ada keterkaitan nuansa, dimana keberadaan Pelabuhan Merak masih sama diwarnai dengan komoditi-komoditi andalan Banten di masa lalu, dan yang terpenting adalah sama-sama memberikan masukan untuk pembangunan daerah Banten.

Demikian pula dengan keberadaan Lampung, latar belakang sejarahnya tidak mungkin dilepaskan dari sejarah Banten, karena pernah menjadi wilayah *feri-feri* Banten, dan ditunjang dengan posisinya yang satu sama lain berdekatan disatukan oleh Selat Sunda. Dalam hubungan-hubungan politik, ekonomi dan sosial itulah Selat Sunda dengan fasilitas pelabuhan dan transportasi lautnya, kemudian bisa berdiri sendiri terlepas dari Banten dan Sumatera Selatan, bahkan lebih dahulu menjadi propinsi dari pada Banten.

Untuk itulah maka sebelum masuk ke gerak ekonomi dan perkembangan Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung, akan digambarkan bagaimana lintasan sejarah tersebut di atas dalam bab ini.

3.1. Banten

3.1.1. Sejarah

Banten sejak abad XVI telah dikenal oleh beberapa bangsa di dunia. Pada akhir abad itu, tepatnya tahun 1596, Banten merupakan salah satu tempat di

Indonesia yang pertama kali disinggahi oleh armada dagang Belanda di bawah pimpinan Cornelis de Houtman dalam usaha mencari rempah-rempah.¹ Banten menjadi pusat pemerintahan kerajaan, masa Kesultanan Banten sebagai kota pelabuhan yang berkembang pesat di Nusantara, wilayah kekuasaannya mencakup Sumatera Selatan yang menjadi daerah isapan (daerah pinggiran, sedotan, *pensuplay*) kebutuhan Banten. Namun pada masa-masa selanjutnya, kejayaan Banten *pun* menurun, sedangkan daerah Sumatera Selatan makin berkembang.

Letak geografis Banten, terletak di bagian paling barat dari Pulau Jawa. Keresidenan Banten adalah wilayah terakhir dari Kesultanan Banten. Pada masa pemerintahan Gubernur Jenderal Daendels, 1808-1811, daerah itu dibagi menjadi tiga yaitu Banten Hulu, Banten Hilir, dan Anyer. Pada masa pemerintahan Letnan Gubernur Jenderal Rafles, 1811-1816, daerah itu dibagi menjadi empat yaitu Banten Utara, Banten Barat, Banten Tengah, dan Banten Selatan. Setelah Banten dikuasai oleh Belanda, daerah itu kembali dibagi menjadi tiga namun dengan nama yang berbeda yaitu *Noord Bantam*, *Zuid Bantam*, dan *West Bantam*. Tahun 1828 *Noord Bantam* diubah menjadi Kabupaten Serang, *Zuid Bantam* menjadi Kabupaten Lebak, dan *west Bantam* menjadi Kabupaten Caringin (tahun 1872 Kabupaten Caringin diubah menjadi Kabupaten Pandeglang). Pada masa pendudukan Jepang Kabupaten Tangerang masuk wilayah Keresidenan Banten, tetapi pada masa revolusi kabupaten itu masuk wilayah Keresidenan Jakarta Raya. pada masa revolusi merupakan daerah *Keresidenan*, terdiri dari tiga kabupaten, yaitu Kabupaten Serang, Kabupaten Pandeglang, dan Kabupaten Lebak. Sejak tahun 1964 daerah *Keresidenan* dihapus, jabatan residen diganti dengan Pembantu Gubernur. Berdasarkan UU No. 5 tahun 1974, Keresidenan Banten diganti menjadi Wilayah I Banten, Jabatan Residen diganti menjadi Pembantu Gubernur Wilayah I Banten, wilayahnya bertambah, meliputi Kabupaten Tangerang.²

Secara tradisional pelabuhan-pelabuhan di pesisir Selat Sunda ini telah lama berkembang, bahkan menurut beberapa sumber tertulis pernah menjadi salah satu Kesultanan Islam terbesar di Pulau Jawa pada abad ke-16, terkadang disebut

¹ Suharto, Disertasi, Banten Masa Revolusi, 1945-1949 Proses Integrasi Dalam NKRI, UI, 2001, Hal. 38.

² Ibid. Hal. 39.

dengan nama Bantam.³ Ramainya aktivitas perdagangan yang terjadi di pusat pelabuhan yang merangkap sebagai pusat dagang serta pusat pemerintahan Banten.⁴ Pada masa pemerintahan Maulana Yusuf (1570-1580) dibuka lahan sawah yang ditanami padi dan lahan perkebunan lada (*Djajadiningrat, 1983: 214*).⁵ Peningkatan kegiatan ekonomi berdampak pada kesejahteraan dan kekuatan negara, sehingga Kesultanan Banten setahap demi setahap memperluas wilayah kekuasaannya. Disamping itu juga diupayakan jalinan hubungan baik dengan daerah tetangga seperti Cirebon, Demak, dan Mataram. Pada masa pemerintahan Hasanuddin (1550-1570) Banten memperluas wilayah kekuasaannya sampai ke Lampung dan daerah sekitarnya (*Djajadiningrat, 1983: 214*). Selanjutnya daerah Bengkulu sampai Selebar yang berbatasan dengan Sumatera Barat. Kiranya penguasaan ini dimaksudkan untuk menugusai seluruh perairan Selat Sunda yang sangat strategis bagi kepentingan pelayaran dan perdagangan Banten (Kartodirdjo, 1988:112), serta perluasan kebun lada.⁶

Kemudian pada masa pemerintahan Maulana Muhammad atau Muhammad Nasruddin (1580-1596) Banten bermaksud menguasai daerah Palembang (Sumatera Selatan) dengan maksud menambah atau memperluas wilayah kegiatan pelayaran⁷ dan perdagangan dengan sasaran berikutnya Selat Malaka yang telah ramai jauh sebelumnya. Namun niat itu tidak kesampaian karena Maulana Muhammad gugur dalam pertempuran. Pada masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa (1651-1684), Banten berupaya memperluas wilayah kekuasaan ke wilayah Priangan, Cirebon, dan sekitar Batavia untuk mencegah perluasan wilayah kekuasaan Mataram, serta mencegah pemaksaan monopoli perdagangan VOC (*Vereenigde Oost-indische Compagnie*) terhadap Banten. (*Tjandrasasmita, 1967:Kartodirdjo, 1988: 113-115, 150-154, 204-209*).

Belanda (yang diwakili oleh 'kongsi' dagangnya), VOC sejak pertama menginjakkan kaki di Banten (1596), sudah diwarnai gejala kurang baik. Hal ini

³ Heriyanti Ongkodharma Untoro, *Kapitalsme Pribumi Awal Kesultanan Banten 1522-1684*, 2007, Jakarta: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya (FIB) UI & Komunitas Bambu, hal. 8. Disadur dari (Chauduri 1978:72; Graaf dan Pigeaud 1985: 146-56)

⁴ Ibid

⁵ Lihat tulisan Edi S. Ekadjati, Op.cit., hal. 19

⁶ Op cit.,Edi S. Ekadjati, hal. 20

⁷ Ibid, hal. 21

diawali dengan kehendak orang Belanda yang selalu mendesak Banten agar memberi hak monopoli atas perdagangan mereka di Banten. Keinginan tersebut bertentangan dengan kebijakan di Banten yang sudah diterapkan sebelumnya yaitu perdagangan bebas. Setelah VOC mendapat kedudukan di Batavia (1619) konflik antara keduanya makin bertambah. VOC didukung oleh blokade Pelabuhan Banten, menyebabkan semakin berkurangnya kapal-kapal yang mengunjungi Banten. Kemudian pada tahun 1634, dalam arsip VOC mengabarkan bahwa sebagian besar perdagangan Banten telah berpindah ke Batavia.⁸ Puncaknya pada masa pemerintahan Sultan Ageng Tirtayasa yang mengakibatkan terjadinya perang puluhan tahun lamanya. Baru setelah Sultan Ageng Tirtayasa tertangkap (1683), Banten jatuh ke tangan Belanda.

Penguasaan Kota Pelabuhan Banten ketika itu, dilanjutkan dengan merebut Banten Girang dari Pucuk Umum pada tahun 1527, oleh Maulana Hasanuddin kemudian mendirikan Kesultanan Banten di wilayah bekas Banten Girang. Dan pada tahun 1579, Maulana Yusuf, penerus Maulana Hasanuddin, menghancurkan Pakuan Pajajaran, ibukota atau pakuan (berasal dari kata *pakuwuan*) Kerajaan Sunda. Dengan demikian pemerintahan di Jawa Barat dilanjutkan oleh Kesultanan Banten. Hal itu ditandai dengan diboyongnya Palangka Sriman Sriwacana, tempat duduk kala seorang raja dinobatkan, dari Pakuan Pajajaran ke Surasowan di Banten oleh pasukan Maulana Yusuf. Batu berukuran 200 x 160 x 20 cm itu terpaksa diboyong ke Banten karena tradisi politik waktu itu "mengharuskan" demikian. Pertama, dengan dirampasnya Palangka tersebut, di Pakuan tidak mungkin lagi dinobatkan raja baru. Kedua, dengan memiliki Palangka itu, Maulana Yusuf merupakan penerus kekuasaan Kerajaan Sunda yang "sah" karena buyut perempuannya adalah puteri Sri Baduga Maharaja.

Ketika sudah menjadi pusat Kesultanan Banten, sebagaimana dilaporkan oleh J. de Barros, Banten merupakan pelabuhan besar di Asia Tenggara, sejajar dengan Malaka dan Makassar. Kota Banten terletak di pertengahan pesisir sebuah teluk, yang lebarnya sampai tiga mil. Kota itu panjangnya 850 depa. Di tepi laut

⁸ Adrian B. Lapien, AB Lapien, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara, abad ke 16-17*, Komunitas Bambu, Jakarta:2008. hal 90.

kota itu panjangnya 400 depa; masuk ke dalam ia lebih panjang. Melalui tengah-tengah kota ada sebuah sungai yang jernih, di mana kapal jenis jung dan gale dapat berlayar masuk. Sepanjang pinggiran kota ada sebuah anak sungai, di sungai yang tidak seberapa lebar itu hanya perahu-perahu kecil saja yang dapat berlayar masuk. Pada sebuah pinggiran kota itu ada sebuah benteng yang dindingnya terbuat dari bata dan lebarnya tujuh telapak tangan. Bangunan-bangunan pertahanannya terbuat dari kayu, terdiri dari dua tingkat, dan dipersenjatai dengan senjata yang baik. Di tengah kota terdapat alun-alun yang digunakan untuk kepentingan kegiatan ketentaraan dan kesenian rakyat dan sebagai pasar di pagi hari. Istana raja terletak di bagian selatan alun-alun. Di sampingnya terdapat bangunan datar yang ditinggikan dan beratap, disebut Srimanganti, yang digunakan sebagai tempat raja bertatap muka dengan rakyatnya. Di sebelah barat alun-alun didirikan sebuah mesjid agung.

Pada awal abad ke-17 Masehi, Banten merupakan salah satu pusat perniagaan penting dalam jalur perniagaan internasional di Asia. Tata administrasi modern pemerintahan dan kepelabuhan sangat menunjang bagi tumbuhnya perekonomian masyarakat. Daerah kekuasaannya mencakup juga wilayah yang sekarang menjadi provinsi Lampung. Ketika orang Belanda tiba di Banten untuk pertama kalinya, orang Portugis telah lama masuk ke Banten. Kemudian orang Inggris mendirikan loji di Banten dan disusul oleh orang Belanda.

Yang berperan banyak di pelabuhan sekitar tahun 1604, adalah Syahbandar. Penghasilan dari bea cukai di Banten mendapat sebagian dari uang pajak untuk berlabuh (*ruba-ruba*). Biasanya jumlah yang harus dibayarkan (pajak berlabuh bea dan cukai) ditetapkan sekaligus untuk setiap kapal, 2/3 untuk raja dan sisanya untuk syahbandar.⁹

Selain itu, orang-orang Perancis dan Denmark pun pernah datang di Banten. Dalam persaingan antara pedagang Eropa ini, Belanda muncul sebagai pemenang. Orang Portugis melarikan diri dari Banten (1601), setelah armada mereka dihancurkan oleh armada Belanda di perairan Banten. Orang Inggris pun

⁹ Dikutip oleh AB Lapian dalam bukunya Meilink-Roelofs, hal. 286-289, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara, abad ke 16-17*, Komunitas Bambu, Jakarta:2008. hal 104

tersingkirkan dari Batavia (1619) dan Banten (1684) akibat tindakan orang Belanda.

Pada masa pemerintahan Hindia Belanda ini, disamping komoditi perkebunan seperti tembakau, tanaman rakyat lainnya seperti kayu jati, garam, dan lain-lain, wajib membayar pajak. Dapat terlihat pada tabel arsip berikut:

Gambar 3

Tabulle No. 16

*Antwonderde den opbrengst der recht belastingen van
navigatie artikelen in lasten van de Residentie Bantam*

<i>Jaar</i>	<i>Belasting van Paard</i>	<i>het Regt</i>	<i>collatie dierstoffen</i>	<i>het Recht van hilt</i>	<i>het Recht van Kantoor</i>	<i>Totaal</i>
1827						
1828	1,514	1,903 50				3,417 50
1829	1,346	1,635 50	95 50			3,077 50
1830						
1831						
1832	401 50	1,250 50	195 50	50	500 50	2,399 50

Tabulle

*Antwonderde wat de verkoop van Loet, zout, rook
van de Inwendige Consumptie in over de
in de Residentie Bantam heeft opgebracht.*

<i>1827</i>	<i>1828</i>	<i>1829</i>	<i>1830</i>	<i>1831</i>	<i>Totaal 1822</i>
<i>192,718 50</i>	<i>155,966</i>	<i>155,110 50</i>	<i>128,056 50</i>	<i>177,382 50</i>	<i>1042,195 50</i>
<i>96%</i>	<i>7%</i>	<i>7%</i>			<i>1042,195 50</i>

Tabel yang menunjukkan pajak perdagangan hasil produksi tembakau, gambir, kayu jati, garam dan lain-lain selama 10 tahun terakhir 1823-1832 di Banten (Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten, No. 184)

Pada tahun 1834, digambarkan situasi di Caringin, yang mana dilewati oleh Sungai Caringin dengan disertai oleh gudang gula dan kopi (lihat arsip 2). Artinya pada masa ini sudah ada perkebunan tebu dan kopi. Dibuktikan dalam arsip selanjutnya (lihat arsip 3).

Gambar 4



Sketsa figuratif Ciringin, Karesidenan Banten, dimana tampak kampung Ciringin dilewati oleh Sungai Ciringin dan didekatnya terletak gudang gula dan kopi, 1834. (Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten, De haan No. B)

Gambar 5



Laporan Residen Banten tentang perkebunan tebu di *afdeling* Lebak, dimana pengairannya menggunakan aliran sungai Cisangu dan setiap tahun diadakan penanaman kembali sebanyak 2000 pohon, disertai peta lokasi perkebunan, 16 April 1913, 4 halaman. (Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten, *Binnenland Bestuur* No. 2400)

Untuk itulah maka dalam rangka mendukung produksi tersebut diperlukan jalur transportasi yang memperlancar arus distribusi perdagangan. Karena realitasnya ketika ada produksi, pasti akan memerlukan distribusi untuk sampai ke konsumen.

Pada 1 Januari 1926 pemerintah Hindia Belanda mengeluarkan peraturan untuk pembaharuan sistem desentralisasi dan dekonsentrasi yang lebih luas. Di Pulau Jawa dibentuk pemerintahan otonom provinsi. *Provincie West Java* adalah provinsi pertama yang dibentuk di wilayah Hindia Belanda yang diresmikan dengan surat keputusan tanggal 1 Januari 1926, dan diundangkan dalam *Staatsblad* (Lembaran Negara) 1926 No. 326, 1928 No. 27 jo No. 28, 1928 No. 438, dan 1932 No. 507. Banten menjadi salah satu keresidenan dalam *Provincie West Java* disamping Batavia, *Buitenzorg* (Bogor), Priangan, dan Cirebon.

Pada awal abad ke-19 pun terjadi lagi konflik senjata antara pasukan Banten dengan serdadu pemerintah kolonial yang waktu itu dipimpin oleh Gubernur Jenderal H.W. Daendels. Konflik ini berakhir dengan ditangkap dan dibuangnya Sultan Banten ke Surabaya. Bahkan akhirnya, kesultanan Banten dihapuskan samasekali dan wilayahnya digabungkan dengan wilayah Hindia Belanda. Berakhirlah keberadaan Kesultanan Banten pada perempatan pertama abad ke-19 Masehi.¹⁰

Masa pemerintahan Hindia Belanda inilah dibangun Pelabuhan Merak yang mendukung jalur kereta api Tanah Abang Jakarta ke Merak Banten tahun 1912. Setahun sebelum pelabuhan Ujung Kamal dibangun Hindia Belanda. Pelabuhan ini kemudian digunakan oleh Hindia Belanda mengadakan ekspor dan impor barang dari dan ke luar negeri. Selain itu untuk transportasi antar pulau, di Lampung beroperasi Pelabuhan Panjang sebagai pasangan Pelabuhan Merak.

3.1.2. Lokasi Geografis dan Topografi Banten

Batas-batasnya sebagai berikut Sebelah utara berbatasan dengan Laut Jawa, sebelah barat dengan Selat Sunda, sebelah selatan dengan Lautan Hindia, dan sebelah timur dengan DKI Jakarta dan Jawa Barat. Letak astronomisnya berada antara 105°15'-106° 11' Bujur Timur (BT) dan antara 5° 21' -7010' Lintang

¹⁰ Op. Cit. Edi S. Ekadjati.,hal. 23

Selatan (LS) di daerah tropik. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2000 luas wilayah Banten adalah 9.160,70 km². Provinsi Banten terdiri dari 4 kota, 4 kabupaten, 154 kecamatan, 262 kelurahan dan 1.273 desa.

Salah satu jalur laut potensial di Indonesia adalah wilayah laut Banten. Karena Selat Sunda merupakan salah satu jalur lalu lintas laut yang strategis dimana dapat dilalui kapal besar yang menghubungkan antara kawasan Asia Tenggara misalnya Thailand, Malaysia, dan Singapura dan Australia serta Selandia Baru. Di samping itu Banten merupakan jalur penghubung antara Jawa dan Sumatera melalui Selat Sunda. Bila dikaitkan posisi geografis dan pemerintahan maka wilayah Banten terutama Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang merupakan wilayah pendukung kebutuhan Jakarta.

Gambar 6



Peta Topografi Karesidenan Banten, 1922,
(Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten: 1 lembar,. Peta Topografi 1899-1960, No. 161)

Kondisi topografi Banten adalah sebagai berikut: Wilayah datar (kemiringan 0 - 2 %) seluas 574.090 hektare, wilayah bergelombang (kemiringan

2 - 15%) seluas 186.320 hektare, wilayah curam (kemiringan 15 - 40%) seluas 118.470,50 hektare. Kondisi penggunaan lahan yang perlu dicermati adalah menurunnya wilayah hutan dari 233.629,77 hektare pada tahun 2004 menjadi 213.629,77 hektare. Terlihat pada warna peta (lihat lampiran 1, dimana warna agak kekuningan dan kuning adalah daerah ketinggian/pegunungan).

Di Provinsi Banten terdapat 5 (lima) pelabuhan yang terdiri dari 2 pelabuhan yang diusahakan yaitu Pelabuhan Ciwandan dan Pelabuhan Bojonegara serta 3 (tiga) pelabuhan yang tidak diusahakan yang terdiri dari Pelabuhan Karangantu, Pelabuhan Labuan dan Pelabuhan Bojonegara. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan skala kecil untuk kebutuhan pelayaran rakyat dan sarana perikanan rakyat.

Gambar 7



Gambar ini adalah kereta api yang membawa 1500 penumpang emigran asal Jawa Tengah dan Jawa Timur ke Banten sejak tahun 1905
(Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten)

Jaringan kereta api di wilayah Provinsi Banten sepanjang 305.90 km merupakan '*single track*' (satu jalur rel) yang terdiri dari lintas operasi Merak-Tanah Abang, Tangerang-Duri, Cilegon-Cigading sepanjang 141.6 km dan lintas tidak beroperasi Rongkasbitung-Labuan, Saketi-Bayah dan Cigading-Anyer Kidul

sepanjang 164.3 km. Fasilitas inilah yang mendukung dan meramaikan program transmigrasi yang dimulai masa pemerintahan Hindia Belanda.

2.2 Lampung

2.2.1 Sejarah Lampung

Islam diperkirakan memasuki daerah Lampung sekitar abad ke-15, melalui tiga arah, *pertama* dari arah barat (Minangkabau), memasuki dataran tinggi Belalau. *Kedua* dari daerah utara (Palembang), memasuki daerah Komering pada masa Adipati Arya Damar (1443) di Palembang dan *ketiga* dari Banten oleh Fatahillah (Sunan Gunung Jati), masuk dari daerah Labuhan Meringgai sekarang, yaitu di keratuan Pugung di sekitar tahun 1525, sebelum direbutnya Sunda Kelapa (1526).¹¹ Lampung kemudian menjadi daerah penyangga kebutuhan Banten. Portugis masuk ke Lampung tahun 1511 sampai 1518 melalui pelabuhannya Teluk Lampung/Way Ratai. Setelah itu Lampung berada dibawah Banten.

Dengan kejayaan Sultan Banten pada saat itu tentu saja tidak menyenangkan VOC, oleh karenanya VOC selalu berusaha untuk menguasai kesultanan Banten. Usaha VOC ini berhasil dengan jalan membujuk Sultan Haji, hingga akhirnya berselisih paham dengan ayahnya Sultan Agung Tirtayasa. Dalam perlawanan menghadapi ayahnya sendiri, Sultan Haji meminta bantuan VOC dan sebagai imbalannya Sultan Haji akan menyerahkan penguasaan atas daerah Lampung kepada VOC. Akhirnya pada tanggal 7 April 1682 Sultan Agung Tirtayasa disingkirkan dan Sultan Haji dinobatkan menjadi Sultan Banten.

Pada masa VOC, dari perundingan-perundingan antara VOC dengan Sultan Haji menghasilkan sebuah piagam dari Sultan Haji tertanggal 27 Agustus 1682 yang isinya antara lain menyebutkan bahwa sejak saat itu pengawasan perdagangan rempah-rempah atas daerah Lampung diserahkan oleh Sultan Banten kepada VOC yang sekaligus memperoleh monopoli perdagangan di daerah Lampung.

¹¹ Haryati Soebadio., dkk, *Adat Istiadat Daerah Lampung*, Jakarta: Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, hal. 42

Pada tanggal 29 Agustus 1682 iring-iringan armada VOC dan Banten membuang sauh di Tanjung Tiram. Armada ini dipimpin oleh Vander Schuur dengan membawa surat mandat dari Sultan Haji dan ia mewakili Sultan Banten. Ekspedisi Vander Schuur yang pertama ini ternyata tidak berhasil dan ia tidak mendapatkan lada yang dicari-carinya. Agaknya perdagangan langsung antara VOC dengan Lampung yang dirintisnya mengalami kegagalan, karena ternyata tidak semua penguasa di Lampung langsung tunduk begitu saja kepada kekuasaan Sultan Haji yang bersekutu dengan kompeni, tetapi banyak yang masih mengakui Sultan Agung Tirtayasa sebagai Sultan Banten dan menganggap kompeni tetap sebagai musuh. Sementara itu timbul keragu-raguan dari VOC apakah benar Lampung berada dibawah Kekuasaan Sultan Banten, kemudian baru diketahui bahwa penguasaan Banten atas Lampung tidak mutlak. Penempatan wakil-wakil Sultan Banten di Lampung yang disebut "Jenang" atau kadang-kadang disebut Gubernur hanyalah dalam mengurus kepentingan perdagangan hasil bumi (lada).

Tentunya ketenaran ini bukan hanya dimiliki oleh Banten masa itu, tapi juga wilayah tetangganya seperti Lampung (banyak mengadopsi pengaruh Banten). Penguasa-penguasa Lampung asli yang terpencar-pencar pada tiap-tiap desa atau kota yang disebut "Adipati" secara hirarkis tidak berada dibawah koordinasi penguasaan *Jenang*/Gubernur. Jadi penguasaan Sultan Banten atas Lampung adalah hanya dalam hal garis pantai dalam rangka menguasai monopoli arus keluarnya hasil-hasil bumi terutama lada.

Pada masa Raffles berkuasa pada tahun 1811, ia menduduki daerah Semangka dan tidak mau melepaskan daerah Lampung kepada Belanda, karena Raffles beranggapan bahwa Lampung bukanlah jajahan Belanda. Namun kemudian setelah Raffles meninggalkan Lampung, baru tahun 1829 ditunjuk Residen Belanda untuk Lampung.

Kemudian masa Hindia Belanda, untuk menjinakkan hati orang-orang Lampung, pada tahun 1808 Daendels yang begitu kejam di Jawa, malahan mengakui Raden Intan sebagai *Prins Regent* dengan pangkat kolonel untuk daerah Lampung. Pengakuan ini dilanjutkan pada masa Raffles 1812, namun setelah

kembali pemerintahan ke tangan Hindia Belanda tahun 1816, kekuasaan Raden Intan tidak diakui lagi. Namun demikian, sejak tahun 1817 posisi Radin Inten semakin kuat, dan oleh karena itu Belanda merasa khawatir dan mengirimkan ekspedisi kecil di pimpin oleh Assisten Residen Krusemen yang menghasilkan persetujuan. Tetapi persetujuan itu tidak pernah dipatuhi oleh Radin Inten dan ia tetap melakukan perlawanan-perlawanan terhadap Belanda. Terjadilah perang Lampung yang memakan waktu 40 tahun lamanya.¹² Oleh karena itu pada tahun 1825 Belanda memerintahkan Leliever untuk menangkap Radin Inten, namun dengan cerdik Radin Inten dapat menyerbu benteng Belanda dan membunuh Leliever dan anak buahnya. Akan tetapi karena pada saat itu Belanda sedang menghadapi perang Diponegoro (1825-1830), maka Belanda tidak dapat berbuat apa-apa terhadap peristiwa itu. Tahun 1825 Radin Inten meninggal dunia dan digantikan oleh Putranya Radin Imba Kusuma.

Setelah Perang Diponegoro selesai pada tahun 1830 Belanda menyerbu Radin Imba Kusuma di daerah Semangka, kemudian pada tahun 1833 Belanda menyerbu benteng Radin Imba Kusuma, tetapi tidak berhasil mendudukinya. Baru pada tahun 1834 setelah Asisten Residen diganti oleh perwira militer Belanda dan dengan kekuasaan penuh, maka Benteng Radin Imba Kusuma berhasil dikuasai. Radin Imba Kusuma menyingkir ke daerah Lingga, namun penduduk daerah Lingga ini menangkapnya dan menyerahkan kepada Belanda. Radin Imba Kusuma kemudian di buang ke Pulau Timor.

Namun pun demikian rakyat dipedalaman tetap melakukan perlawanan, "Jalan Halus" dari Belanda dengan memberikan hadiah-hadiah kepada pemimpin-pemimpin perlawanan rakyat Lampung ternyata tidak membawa hasil. Belanda tetap merasa tidak aman, sehingga Belanda membentuk tentara sewaan yang terdiri dari orang-orang Lampung sendiri untuk melindungi kepentingan-kepentingan Belanda di daerah Telukbetung dan sekitarnya. Perlawanan rakyat yang digerakkan oleh putra Radin Imba Kusuma sendiri yang bernama Radin

¹² Ibid, hal. 46

Inten II tetap berlangsung terus, sampai akhirnya Radin Inten II ini ditangkap dan dibunuh oleh tentara-tentara Belanda yang khusus didatangkan dari Batavia.¹³

Sejak itu Belanda mulai leluasa menancapkan kakinya di daerah Lampung. Perkebunan mulai dikembangkan yaitu penanaman tembakau, kopi, karet dan kelapa sawit. Untuk kepentingan-kepentingan pengangkutan hasil-hasil perkebunan itu maka tahun 1913 dibangun jalan kereta api dari Telukbetung menuju Palembang, sedangkan di Banten dibangun juga dibangun jalur Jakarta-Banten dan berakhir di Pelabuhan Merak. Hal ini menggambarkan wilayah kekuasaan Belanda masa itu yang meliputi wilayah Sumatera Selatan. Tahun 1808 Lampung jatuh ketangan Belanda kemudian oleh Inggris tahun 1817 dan tahun 1856 Perang Lampung berakhir, namun kolonialisme Belanda tetap berlanjut hingga tahun 1949 diselingi Jepang pada tahun 1942.

Gambaran tentang geografi sosial Banten dan Lampung tersebut menyiratkan pentingnya ruang dalam perkembangan sosial ekonomi dimana peranan pelabuhan menjadi salah satu faktor penentu peningkatan daerah tersebut. Terbukti dengan diusahakannya transmigrasi ke daerah Lampung sejak tahun 1905 di daerah Gedongtataan, Lampung, yaitu perintisan daerah-daerah baru oleh orang Jawa yang digerakkan oleh pemerintah Hindia Belanda. Letaknya di Kaki Gunung Betung, 20 Km disebelah Barat Tanjungkarang, tepi jalan menuju ke Kotaagung.¹⁴

Sebelumnya, dijelaskan juga kondisi di Lampung bahwa “ketika djaman romusha lewat, maka sesudah sisa-sisa romusha pulang kembali (1945) dengan membawa orang-orang romusha yang sebelumnya adalah kiriman dari Djawa (ke Lampung Utara dan Palembang)”.¹⁵ Hal ini menggambarkan hubungan Jawa dengan Sumatera Selatan masa ini, yaitu transmigrasi dan pengasingan sebagai salah satu faktor. Kondisi di Lampung sejak 1942 sampai puncaknya 1947 dikenal dengan masa kering yang disusul dengan aksi militer Belanda 1948-1949.

¹³ Op Cit., Fachruddin, hal. 5

¹⁴ Kamto Utomo, *Desertasi, Masyarakat Transmigran Spontan di Daerah W. Sekampung (Lampung)*, Fakultas Pertanian Bogor, 1957, Hal. 16

¹⁵ Op. Cit., Fachruddin, hal 31

Kemudian sejak tahun 1950 (dikenal dengan tahun damai), telah menarik lebih dari 35.000 jiwa orang-orang pendatang baru dari Jawa sebagai transmigran spontan.¹⁶ Kegiatan transmigrasi ini tentunya ditunjang oleh keberadaan fasilitas di bidang perhubungan, khususnya dengan Pulau Jawa. Para transmigran dikirim dari Pulau Jawa dengan naik kereta api, kemudian naik kapal ke Lampung dari Pelabuhan Merak turun di Pelabuhan Panjang, Lampung. Dampaknya semakin luas dirasakan masyarakat Lampung yang ditandai dengan peningkatan dibidang pertanian dan perkebunan. Sebelumnya pasaran Kopi dan Lada yang sepi, berubah menjadi ramai kembali.

Dalam perkembangannya menunjukkan bahwa daerah Sumatera Selatan (Lampung, Palembang dan Bengkulu) yang sebelumnya merupakan wilayah *Feriferi* (penyanggah) dari Banten, menjadi sangat meningkat di segala bidang, bahkan menjadi propinsi duluan Lampung dari pada Banten. Hal ini menjelaskan bahwa perkembangan tersebut tidak mungkin terjadi tanpa adanya pelabuhan sebagai pintu gerbang ke daerah tersebut.

Provinsi Lampung *pun* kemudian lahir pada tanggal 18 Maret 1964 dengan ditetapkannya Peraturan Pemerintah Nomor 3/1964 yang kemudian menjadi Undang-undang Nomor 14 tahun 1964.¹⁷ Sebelum itu Provinsi Lampung merupakan Karesidenan yang tergabung dengan Provinsi Sumatera Selatan. Kendatipun demikian daerah ini jauh sebelum Indonesia merdeka telah menunjukkan potensi ekonomi yang sangat besar serta corak warna kebudayaannya tersendiri.

2.2.2 Lokasi Lampung

Sebagai kajian sejarah ekonomi maritim, tentunya dalam pendekatannya kawasan menjadi bagian dari wilayah kajian. Oleh karena itu penting artinya mengidentifikasi terlebih dahulu lokasinya. Daerah Lampung meliputi areal daratan seluas 35.376,50 km² termasuk pulau-pulau yang terletak pada bagian paling ujung sebelah Tenggara Pulau Sumatera dengan batas-batas sebagai berikut: Sebelah Utara dengan Provinsi Sumatera Selatan, sebelah Selatan dengan

¹⁶ Ibid.

¹⁷ Sumber: <http://www.lampungprov.go.id/?link=dtl&id=1183>

Selat Sunda, sebelah Timur dengan Laut Jawa, dan sebelah Barat dengan Samudera Indonesia.¹⁸ (lihat Lampiran 2, Peta Administratif Lampung).

Ibukota Provinsi Lampung berada di Bandarlampung, yaitu Kota Kembar Tanjungkarang-Telukbetung, dengan topografi berbukit sampai bergunung, lereng gunung yang curam atau terjal dengan kemiringan sekitar 25% dan ketinggian rata-rata 300 m di atas permukaan laut, daerah ini meliputi Bukit Barisan dengan tonjolan-tonjolan atau puncaknya adalah Gunung Tanggamus, Gunung Pesawaran, dan Puncak yang terpisah adalah Gunung Rajabasa dekat Kalianda, dengan ketinggian rata-rata 1.500 m. Puncak-puncak lainnya adalah Bukit Pugung, Bukit Pesagi, Sekincau yang terdapat di bagian Utara (daerah ini ditutupi oleh vegetasi hutan primer atau sekunder).

Daerah topografis sampai bergelombang adalah ciri khusus daerah ini dimana terdapat bukit-bukit rendah yang diselingi daratan-daratan yang sempit, kemiringannya antara 8% dan ketinggiannya antara 300 m sampai 500 m dari permukaan laut.¹⁹ Daerah ini dibatasi dengan pegunungan dengan daratan alluvial, vegetasi yang terdapat di daerah ini adalah tanaman-tanaman perkebunan kopi, cengkeh, lada, dan tanaman pertanian peladangan padi, jagung, dan sayur-sayuran. Daerah tersebut meliputi daerah Gedungtataan, Kedaton, Sukoharjo, Pulau Punggung di daerah Lampung Selatan dan Kalirejo, Bangun Rejo di wilayah Kabupaten Lampung Tengah.²⁰

Daerah Lampung juga merupakan hilir dari sungai-sungai besar seperti Way Sekampung, Way Seputih, Way Tulang Bawang, dan Way Mesuji. Kondisi geologi daerah ini dimana beberapa kekayaan alam seperti minyak bumi di daerah Mesuji, Kotabumi dan Sukadana yang merupakan akumulasi endapan minyak bumi dari lapisan Palembang, Timur Laut Provinsi Palembang. Uranium terdapat

¹⁸ Fachruddin, Endjat Djaenunderadjat, Rumiati, *Senjata Tradisional Lampung*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Proyek Penelitian Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya, 1992, Hal. 1

¹⁹ Dapat teridentifikasi dengan menggunakan GPS (*Global Positioning System*) alat untuk mendeteksi titik koordinat, elevasi atau ketinggian, arah mata angin dan kecepatan.

²⁰ Op Cit, Fachruddin, hal. 3

di Bukit Arahan di sebelah Barat Daya Way Semangka, Gedang Surian, Bukit Semung dan Bukit Lematang di Timur Teluk Betung dan juga Pulau Tabuan.²¹

Endapan batubara muda terdapat pada lapisan sedimen dan formasi endesit tua, yakni di bagian hulu Way Tulangbawang (Way Pedada). Endapan besi berakumulasi pada mineral-mineral yang mengandung besi terjadi sebagai akibat dari proses hidrateral pada bagian kotak daripada platean Sukadana Bosalt di dekat Sukadana sebelah Timur dan dekat Labuhan Meringgai. Sedangkan endapan emas dan perak terdapat pada singkapan masa granit di sebelah Barat Daya Way Semangka di hulu Way Pamerihan yang mengalir ke Pantai Barat (Samudera Indonesia). Demikian juga dengan Marmer atau batu pualam terdapat di Way Rilau di sebelah Barat Way Semangka, Bukit Arakan dan Way Pamerihan.

Sumber Kantor Statistik Provinsi Lampung menyebutkan bahwa sensus 1980 Lampung terbesar di seluruh Indonesia yaitu sebesar 5,77% per tahun, sementara Indonesia rata-rata hanya 2,32 % per tahun. Tahun 1980 penduduk Lampung telah mencapai 2.777.008 jiwa. Sedangkan 10 tahun kemudian, tahun 1990 jumlah penduduk mencapai 7.585.847 jiwa. Jadi selisih kenaikan tersebut sebesar 4.808.839 jiwa atau 4,90 % per tahun.

Laju pertumbuhan penduduk tersebut dapat dipahami karena Lampung sejak masa Hindia Belanda adalah daerah transmigrasi. Hal ini didukung dengan prinsip keterbukaan masyarakat Lampung yang mereka namakan *piil*. Sehingga membuka arus transmigrasi spontan ataupun transmigrasi musiman.

Lampung dikenal sebagai daerah penerima transmigran sejak tahun 1905, walaupun sebelumnya daerah ini sudah menjadi tujuan transmigran seperti dari daerah Banten, dan Sumatera Selatan. Para migran ketika itu datang untuk menjadi buruh pertanian ketika musim lada, dan membuka lahan baru untuk pertanian. Sebagai wilayah penerima transmigran yang berkembang pesat memberikan implikasi terhadap perkembangan wilayah dan kemajuan daerah. Ada beberapa desa yang tercatat sebagai lokasi transmigrasi telah menjadi kota yang maju seperti Kota Metro, Kabupaten Pringsewu, Gedung Tataan

²¹ Ibid. Hal 4

2.3. Karakteristik Pelabuhan Merak

Banten pernah terkenal sebagai Kesultanan yang berhasil dengan didukung oleh keberadaan Pelabuhan Banten. Reputasinya menjadi pelabuhan internasional masa itu. Lampung *pun* menjadi wilayah kekuasaannya, walau terhitung berbeda pulau. Namun karena keberadaan Selat Sunda dan dengan keberadaan pelabuhan, segala kebutuhan Banten dapat dipenuhi oleh Lampung.

Ketika Hindia Belanda mengakhiri kekuasaan Kesultanan Banten, Belanda menjadikan wilayah ini menjadi daerah perkebunan dan pensuplay kebutuhan Hindia Belanda. Beberapa komoditi perkebunan seperti kopi, lada, tembakau, dan tebu mewarnai kehidupan masyarakat Banten. Untuk itu dibangunlah berbagai fasilitas penunjang seperti Jalan, jalur kereta api, dan pelabuhan. Pelabuhan Merak adalah salah satunya fasilitas tersebut yang dibangun tahun 1912. Aktifitas Pelabuhan Merak masa itu menunjang transportasi keluar masuk kebutuhan Hindia Belanda, termasuk mendukung program transmigrasi dari Jawa ke Lampung, yang sudah dimulai sejak tahun 1905. Demikian pula dengan Lampung, yang dari awal pernah menjadi wilayah feri-feri Banten, jadi sangat kuat pengaruh Banten di Lampung. Namun dengan kedatangan transmigran yang membuka lahan pertanian dan perkebunan, wilayah ini berkembang pesat. Diantaranya dengan komoditi kopi, cengkeh, lada, dan tanaman pertanian peladangan padi, jagung, dan sayur-sayuran. Keberhasilan ini dibuktikan dengan makin bertambahnya transmigran spontan yang datang atas kemauan sendiri.

BAB IV

PERKEMBANGAN AWAL PELABUHAN MERAK (1912-1980)

Sebelumnya telah dijelaskan bagaimana rangkaian dalam kepelabuhanan, keberadaan Selat Sunda yang dilanjutkan dengan lintasan sejarah Pelabuhan Merak dalam rangkaian perjalanan sejarah Banten dan Lampung. Bab ini akan dipaparkan bagaimana awal pertumbuhan dan gerak Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung dalam kurung waktu 1912 sampai 1980. Periode ini akan diulas awal keberadaan Pelabuhan Merak dan aktivitasnya, bagaimana dan jenis apa barang-barang komoditi yang dikirim baik keluar negeri maupun ke dalam negeri, sebagai cerminan karakter daerah asal dan sejauh mana frekuensinya mewarnai peran Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Panjang di Lampung sebagai pasangannya yang beraktivitas di Selat Sunda.

4.1 Organisasi Pengelolaan Pelabuhan dan Aktivitasnya

Banten, setelah melewati masa-masa gemilang dalam ulasan sebelumnya telah dipaparkan bagaimana Kesultanan Banten menjadikan Pelabuhan Banten sebagai pelabuhan Internasional. Beberapa tahun selanjutnya ketika Banten dikendalikan oleh Hindia Belanda, didirikanlah Pelabuhan Merak (1912) diujung bangunan rel kereta api yang menghubungkan antara Tanah Abang di Jakarta dengan Merak di Banten. Dapat ditebak bahwa kehadiran Pelabuhan Merak pada awalnya merupakan fasilitas yang menunjang aktivitas pemerintah Hindia Belanda dalam mengurus kekayaan alam Indonesia masa itu. Dalam pembahasan sebelumnya telah dipaparkan bagaimana usaha-usaha Hindia Belanda yang menggalakkan berbagai macam dan jenis komoditi perkebunan terutama di sepanjang jalur utama Jawa Barat, bahkan sampai ke Sumatera Selatan masa itu.

4.1.1. Masa Pengelolaan Hindia Belanda(1912-1956)

Sejak beroperasinya Pelabuhan Merak sampai 1956 pengelolaan Angkutan Penyeberangan seperti Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang dikelola oleh oleh *Staatsspoorwegen* milik Belanda.¹ *Staatsspoorwegen* adalah perusahaan

¹ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Trasnportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005, hal. 4

Perseroan yang mengurus Kereta Api. Perusahaan ini adalah perusahaan kereta api swasta yang didirikan untuk mengelola kereta api yang didanai oleh pemerintah, semacam Badan Usaha Milik Negara sekarang. Pemerintah Hindia Belanda memberikan kesempatan kepada perusahaan ini untuk mengelola jalur kereta api Tanah Abang ke Merak, sehingga untuk menunjang kelancaran distribusi barang dan jasa, maka dibangunlah pelabuhan disamping ujung rel Jakarta-Merak ini, yang kemudian dinamakan Pelabuhan Merak.

Kegiatan yang dilakukan pada masa ini adalah untuk membantu penyaluran barang yang dikirim dari kereta api yang akan di bawa ke luar negeri. Berikut data ekspor barang di Pelabuhan Merak:

Tabel 1

Ekspor Keresidenan Banten antara bulan Agustus s.d. Desember 1948

NO	Nama Barang	Banyaknya	Kesatuan	Harga (Rp)
1	Emping belinjo	475.756	Ton	5.036.552,-
2	Kopra	501.150.840	Ton	3.041.412,50
3	Minyak Kelapa	493.755	Ton	2.961.551,-
4	Gula kelapa	472.365	Ton	7.253.339,-
5	Karet sheet	74	Ton	207.500,-
6	Cengkeh	5.915	Ton	194.225,-
7	Lada	19.767	Ton	271.810,-
8	Minyak alang-alang	150	Liter	15.000,-
9	Pinang	44.884	Ton	52.064,-
10	Babi	557	Ekor	280.910,-
11	Kulit kerbau	3.992	Helai	178.450,-
12	Kulit kambing	7.230	Helai	75.460,-
13	Tembakau	250	Keben	62.500,-
14	Dendeng babi	140	Kg	4.600,-
15	Kapuk	13	Ton	80.000,-
16	Sarang burung	323	Kg	24.225,-
17	Minyak Kenanga	231	Kg	50.600,-
18	Kelapa	30.800	Ton	62.150,-
19	Kapur	19	Ton	101.350,-
20	Rotan	1	Ton	2.000,-

Sumber: Berau Republik Indonesia, "Laporan Umum tentang Banten, Februari 1948", Djakarta, *Inventaris BP KNIP, No. 53.*²

Data tersebut menunjukkan situasi tahun 1948 tersebut, dimana komoditi kopra lebih mendominasi kegiatan ekspor tersebut. Kondisi ini *pun* di buktikan

² Dalam tulisan Suharto, Banten Masa Revolusi, 1945-1949, Desertasi, 2001, hal. 43

dengan melihat sebuah foto dokumenter tahun 1947 di Banten, dimana kebun kelapa banyak ditemukan.

Gambar 8



Foto ini adalah Kebun kelapa di Banten 1947 dengan sisa-sisa kulit kelapa yang berserakan menggambarkan kondisi perkebunan kelapa masa itu yang mendukung banyak komoditi ekspor seperti kopra, minyak kelapa dan gula kelapa
(Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten, KIT JB No. 0630/063)

Tanaman kelapa merupakan tanaman jangka panjang, kelapa-kelapa ini diolah menjadi berbagai macam komoditi seperti kopra, gula kelapa, dan minyak kelapa yang ternyata semua bisa di ekspor. Kopra diolah melalui proses pemilihan kelapa yang sudah kering, setelah itu dikeluarkan isi kelapanya terpisah dari batok kelapanya, dikeringkan, dan di asapi (dibuatkan tempat, semacam tungku yang di atasnya kelapa yang sudah dipisahkan dari tempurungnya, dibawahnya yang menjadi bahan pembakarnya dari tempurung kelapa tadi). Setelah itu kemudian siap untuk dijual kepada pembeli dan dikirim. Pemerintah Hindia Belanda yang mengontrol pengolahan ini kemudian mengumpulkan dan mengirimnya ke luar negeri melalui pelabuhan Merak. Volume pengiriman pada tahun 1948 ini adalah 501.150.840 (Lima ratus satu juta seratus lima puluh ribu delapan ratus empat puluh) ton dengan harga rupiah 3.041.412,50,- (Tiga juta empat puluh satu ribu empat ratus dua belas rupiah, lima puluh sen) dengan tingkat rupiah ketika itu. Kelapanya sendiri dikirim sebanyak 30.800 (Tiga puluh ribu delapan ratus) ton.

Komoditi lainnya yang turut mewarnai masa ini adalah gula kelapa sebanyak 472.365 ton. Gula kelapa ini adalah gula yang terbuat dari kelapa, yang

Walaupun data ini menunjukkan waktu yang lalu, tapi hal ini bisa menunjukkan bahwa sejak 1882 tersebut sudah dilakukan peternakan babi. Dan bahkan ketika dilakukan ekspor tersebut, bukan hanya babi utuh yang dikirim tapi juga yang sudah diolah menjadi dendeng babi. Demikian pula dengan peternakan kerbau dan kambing, dalam bentuk olahan seperti kulit ikut mewarnai komoditi ekspor tahun 1948 tersebut.

Jika melihat fungsi Pelabuhan Merak pada masa ini, dapat dikategorikan sebagai pelabuhan umum dan internasional, karena dapat melakukan aktivitas ekspor dan impor barang, seperti halnya pada masa kejayaan Kesultanan Banten. Hanya saja yang membedakan adalah karena masa lalu tersebut bisa dikunjungi oleh berbagai negara, sedangkan pada masa pengelolaan Hindia Belanda ini, di monopoli oleh perusahaan Belanda untuk kepentingan sendiri.

Pada masa awal tersebut, alur kerja yang diterapkan disesuaikan dengan sarana dan prasarana yang tersedia yaitu pada saat angkutan barang atau truk dan kendaraan yang membawa barang menurunkan muatannya di dermaga dekat kapal berlabuh, selanjutnya barang tersebut diangkat ke atas kapal dengan menggunakan tenaga kuli angkut. Sedangkan bagi penumpang, pengangkutannya seperti layanan penumpang kapal laut pada umumnya.

Pasca kemerdekaan, Pelabuhan Merak ikut digunakan dalam perjuangan kemerdekaan, sehingga Hindia Belanda dalam pengelolaannya sangat selektif dalam menyeberangkan penumpang atau barang. Karena ada ketakutan jika digunakan oleh pihak yang melawan meluaskan pengaruhnya. Namun pada masa itu diceritakan bahwa rakyat pribumi yang mendapat izin menyeberang dari pemerintah Hindia Belanda diberlakukan ketentuan yang ketat misalnya mereka yang diseberangkan, bukanlah tokoh-tokoh politik tertentu atau yang berpotensi menyebarkan paham nasionalisme, kecuali mereka yang berstatus tahanan, dengan pengawasan ketat mereka diseberangkan.³ Pemerintah Hindia Belanda melakukan hal tersebut untuk mengantisipasi bersatunya masyarakat kedua pulau baik dari segi ekonomi maupun sosial budaya.

³ Halwi Dahlan, *Pelabuhan Penyeberangan Merak-Bakauheni 1912-2004: Suatu Tinjauan Sejarah dan Perkembangan*, Laporan Penelitian, Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional Bandung, 2005, hal. 10

Meskipun demikian pada tahun 1951, Presiden Sukarno menggunakan Pelabuhan Merak untuk naik Kapal korvet “Banteng” bersama rombongan.

Gambar 10



Kapal korvet “Banteng” yang membawa rombongan Presiden Soekarno di **Pelabuhan Merak**, 1951
(Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten: Dipenra JB No. 5101/148)

Setahun setelah peristiwa ini dirintis *lah* hubungan antar daerah yaitu dengan Lampung yang lebih mengarah pada kekhususan dan resmi, mengingat keterkaitan kedua daerah dan juga saling memenuhi kebutuhan masing-masing sangat kuat. Maka pada tahun 1952 diresmikanlah jalur khusus Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang di Lampung, Sumatera Selatan, yang disambut dengan meriah oleh masyarakat.

Gambar 11



Kapal “Taliwang” tercatat dalam rintisan sejarah RI, sebagai alat perhubungan pertama menghubungkan Merak dan Panjang, 1952. (Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten)

Gambar 12



Foto spanduk Selamat datang pada acara diresmikannya jalur pelayaran Pelabuhan Merak di Banten dan Pelabuhan Panjang di Lampung yang di laksanakan pada tanggal 2 Mei 1952, di Merak, Banten. Foto ini terkait dengan Gambar 11 di atas.
(Sumber: Koleksi Arsip Provinsi Banten)

Setelah tahun 1952 inilah kegiatan di kedua pelabuhan bermula dengan resmi, yang ditandai dengan pelayaran kapal “Taliwang” yang tercatat dalam rintisan sejarah Republik Indonesia, sebagai alat perhubungan pertama (resmi) oleh pemerintah Republik Indonesia yang menghubungkan Merak dan Panjang, 1952. Walaupun pada masa sebelumnya (telah dijelaskan pada Bab III) ketika Hindia Belanda melaksanakan program transmigrasi dari Jawa ke Lampung telah menyeberangkan ribuan orang melalui Pelabuhan Merak ke Lampung. Namun keberadaan jalur ini membuat transportasi dan hubungan antara kedua daerah menjadi semakin lancar.

4.1.2. Masa Pengelolaan Perusahaan Jawatan Kereta Api

Setelah pengelolaan oleh Hindia Belanda tahun 1956 pengelolaan pelabuhan diserahkan dari pihak Hindia Belanda ke pihak Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dalam kondisi peralihan tersebut, hanya memiliki tiga buah kapal dan melanjutkan program yang telah disusun oleh Hindia Belanda. Hal ini tidak mengejutkan karena PJKA adalah perpanjangan tangan dari

perusahaan Hindia Belanda, artinya program yang di laksanakan masih kurang berpihak pada orang Indonesia.

Keberadaan pelabuhan Merak dan Panjang dibuktikan dalam sebuah penelitian tentang transmigrasi, ”bahwa dalam hal perjalanan berangkat (dari Jawa Tengah dan Timur), lebih-lebih sesudah Jawatan Kereta Api membuka lagi perjalanan kapal dari Merak ke Panjang (1952), maka bertambah lancarlah arus Transmigran spontan itu”.⁴ Keterangan ini membuktikan bagaimana Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang masa itu menjadi sangat penting dalam pengembangan wilayah di Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Pada tahun 1956, ketika Pelabuhan Merak dibawah PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) sebagai pengelolanya. PJKA hanya melanjutkan program kerja yang telah diberlakukan perusahaan Belanda. Pengelolaan kepelabuhanan yang dilakukan oleh PJKA meliputi penyeberangan penumpang dan barang. Sistem yang masih tetap sama ketika pengelolaan oleh Hindia Belanda.

Saat Hindia Belanda membuat program transmigrasi ke Lampung, jalur ini makin diminati oleh masyarakat. Transmigrasi ini kemudian berkembang menjadi transmigrasi spontan atau inisiatif sendiri, menyebabkan pertumbuhan wilayah ini semakin cepat, terutama kebutuhan akan transportasi penyeberangan.

Sejak 1956 pengoperasian Pelabuhan Merak secara keseluruhan berada di bawah Pemerintah Republik Indonesia, PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api). Kapal-kapal ferry Belanda telah dilarang penggunaannya dan diganti dengan kapal (hasil nasionalisasi) penyeberangan milik PJKA.

4.1.3. Masa Pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan

Ketika digulirkannya undang-undang nasionalisasi perusahaan asing tahun 1959, pengelolaan pelabuhan beralih di bawah pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Tahun inilah diambil sebagai patokan peletakan dasar-dasar kepemilikan Indonesia di bidang

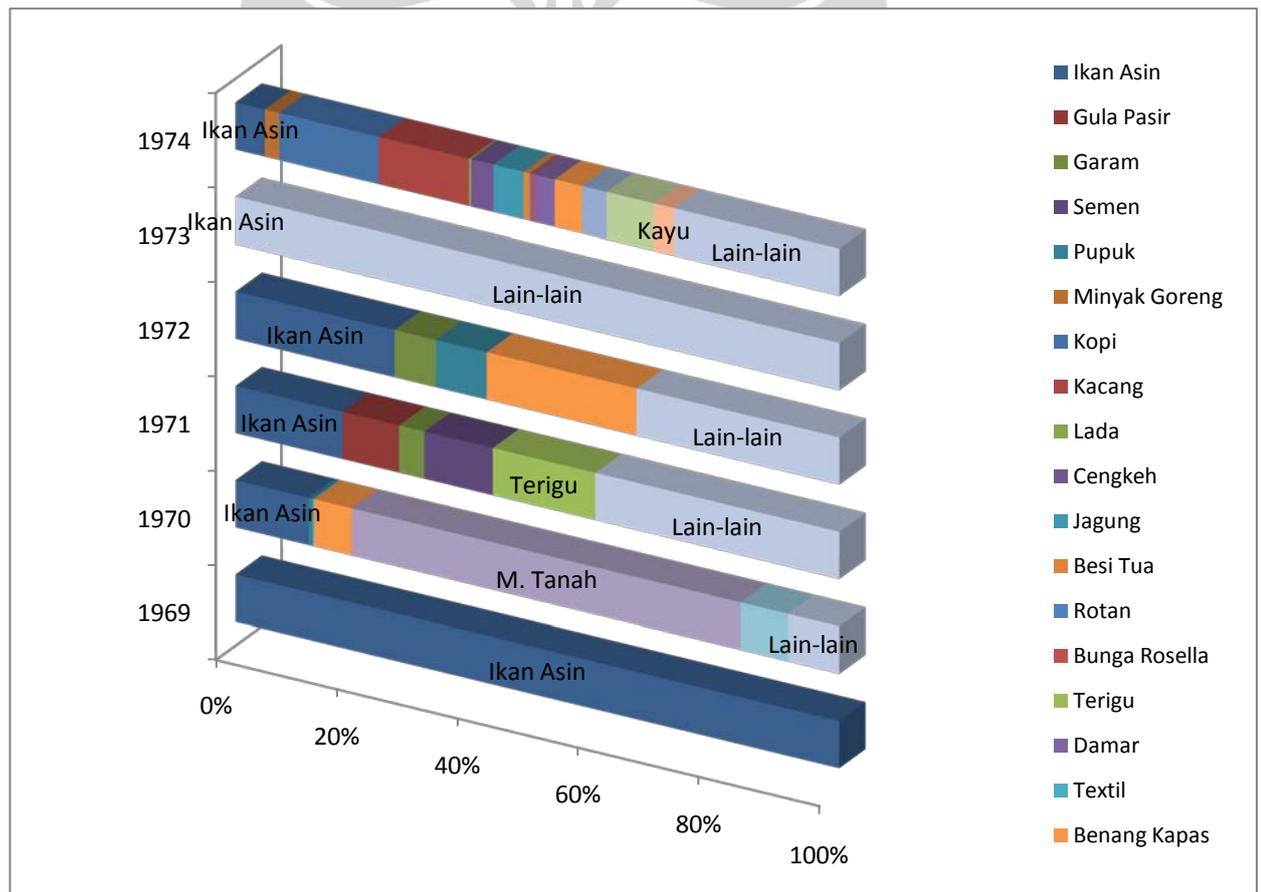
⁴ Kamto Utomo, Desertasi, Masyarakat Transmigran Spontan di Daerah W. Sekampung (Lampung), Fakultas Pertanian Bogor, 1957, Hal. 56

kepelabuhanan.

Lalu berdasarkan Surat Keputusan menteri Perhubungan No. U.14/9/7-Phb tanggal 24 Agustus 1965 diadakan pengalihan dari Direktorat Angkutan Laut, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya dan Sungai, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Walaupun di Pelabuhan Merak menjadi agak sedikit aktivitasnya dalam status peralihan ini, namun sedikit-demi sedikit berbenah, alih teknologi, terbukti dengan laporan jenis komoditi yang dibongkar di Pelabuhan Merak tahun 1969 (Grafik 1),

Grafik 1
Barang yang dibongkar di Pelabuhan Merak



Sumber: Statistik Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Indonesia, Biro Pusat Statistik, Jakarta, 1969-1974. Data sudah diolah

Data di atas menunjukkan bahwa barang yang dibongkar di Pelabuhan Merak, menjelaskan karakter daerah belakang Pelabuhan Panjang. Dari grafik

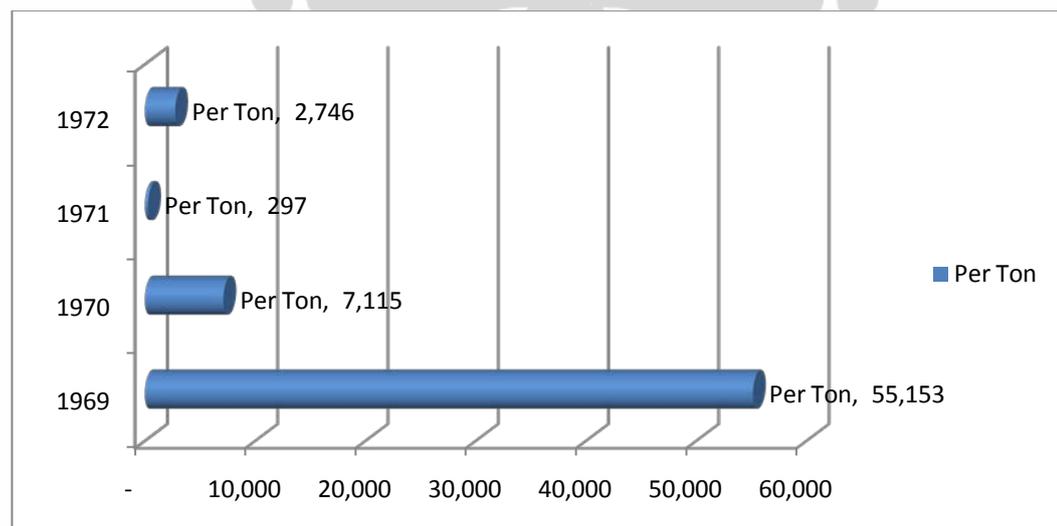
tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 1969, tercatat masih hanya satu jenis barang yang dibongkar di pelabuhan Merak yaitu Ikan Asin sebanyak 1.288 Ton. Hal ini disebabkan karena masa ini aktivitas dari Pelabuhan Panjang, Lampung, hanya terkonsentrasi pada kegiatan pengiriman ikan asin yang akan *mengsuplay* kebutuhan Banten dan Kota Jakarta. Kondisi ini termasuk dipengaruhi oleh masa peralihan teknis dan manajemen dari pengelolaan PJKA yang *nota bene* masih membawa pengaruh Hindia Belanda ke BPP yang masih menyesuaikan dengan kondisi baru. Oleh karena itu fungsi dan pelayanan yang diberikan belum maksimal.

Jenis komoditi di monopoli oleh produksi ikan asin, dengan volume yang besar. Pada periode ini hanya dengan tiga buah kapal hasil nasionalisasi yang beroperasi pada jalur yang selama ini masyarakat inginkan, tapi oleh Hindia Belanda sangat membatasi. Ketiga kapal tersebut diberi nama Karimun, Krakatau, dan Bukit Barisan. Dengan keberadaan ke tiga kapal tersebut, mampu beroperasi mendukung kebutuhan daerah tersebut.

Sedangkan barang yang di muat dari Pelabuhan Merak dari tahun 1969 sampai 1972 dapat dilihat pada grafik 2 berikut ini;

Grafik 2

Barang-barang Perdagangan Antar Pulau yang dimuat di Pelabuhan : Merak

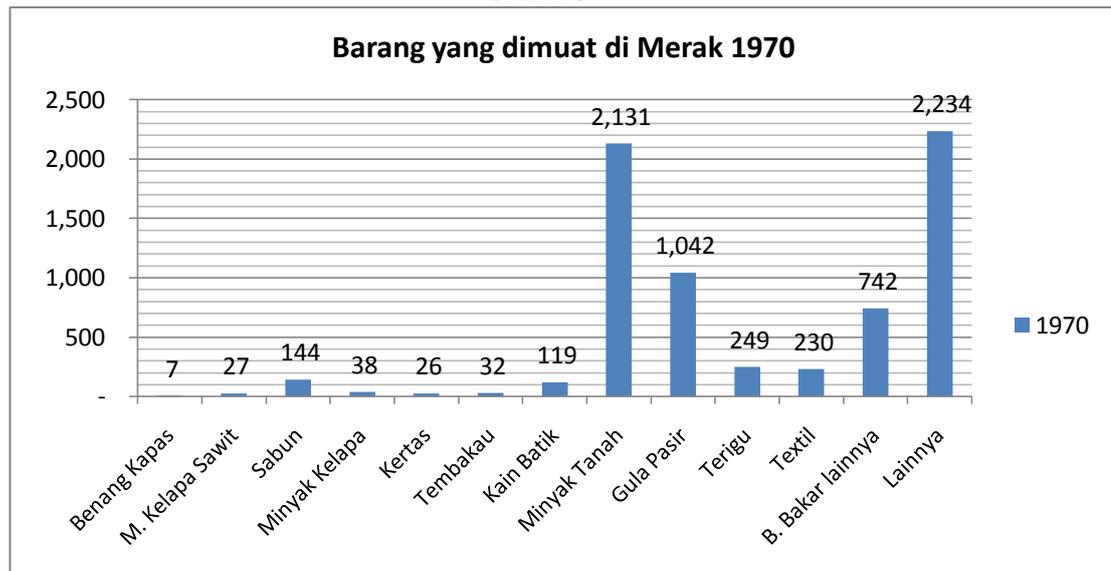


Sumber: B.P.S, Statistik Bongkar Muat Barang 1969-1972, Hal. 125, data tabel diolah ke grafik.

Grafik di atas menunjukkan penurunan volume barang yang dimuat dari Pelabuhan Merak, dimana pada tahun 1969 telah mencapai 55.153 ton, tahun

berikutnya turun drastis menjadi 7.115 ton barang, demikian pula tahun berikutnya mengalami penurunan yaitu 297 ton, titik paling terendah. Kemudian tahun 1972 mulai kembali membaik dengan muatan barang sebesar 2.746. Jika dibandingkan antara yang dimuat dan bongkar maka tergambar perbedaan jenis komoditi yang saling melengkapi, walaupun volumenya beragam. Grafik barang yang dimuat tersebut lebih jelas jenisnya pada grafik berikut;

Grafik 3



Sumber: Laporan Bongkar Muat Barang di Pelabuhan Merak, 1970: Data tabel diolah ke grafik

Jenis barang yang dibongkar yaitu hasil perikanan, garam, kacang, jagung, minyak goreng, gula pasir, kopi, lada, cengkeh, dll. Sedangkan barang yang dimuat adalah benang kapas, minyak kelapa sawit, sabun, kertas, tembakau, kain batik, minyak tanah tekstil dll. Jika dirata-ratakan maka dapat diprediksi bahwa barang yang dibongkar dari Pelabuhan Panjang, Lampung adalah barang yang sifatnya hasil perikanan, pertanian, perkebunan dan industri olahan rumah tangga. Sebaliknya untuk barang yang dimuat dari Merak, Banten dengan daerah belakang Jawa Barat dan Jakarta, dimuat jenis barang hasil industri pabrikan, tembakau, dan bahan bakar.

4.1.4. Masa Pengelolaan Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry

Tahun 1970/1971, dari segi manajemen organisasi di Pelabuhan Merak merupakan langkah awal bagi penguatan peletakan dasar-dasar yang kuat untuk pertumbuhan Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry dimasa mendatang.

Walaupun dengan tenaga personil yang sangat minim dan juga dihadang dengan hambatan lain yaitu belum adanya pembagian tugas dan wewenang yang jelas antara Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut masa itu, khususnya pada masalah pembinaan teknis dan nautis dari kapal-kapal pedalaman serta pengawasan/ketertiban lalu lintas sungai, terusan dan danau. Namun pun demikian tetap berjalan dan beroperasi sesuai kemampuan, seperti muat barang dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang. Aktivitas tersebut dapat terekam dalam data seperti pada grafik 1 di atas.

Mulai dirintis pembangunan Pelabuhan Bakauheni beserta jalan dari Bandar Lampung ke Bakauheni, Lampung Selatan. Terlepas dari banyaknya wacana yang berkembang mengenai pembangunan Pelabuhan Bakauheni, namun data resmi menunjukkan bahwa hal ini dilakukan berdasarkan pertimbangan dan hasil penghitungan waktu dan biaya yang dibutuhkan jika Pelabuhan Merak berpasangan dengan Pelabuhan Panjang dibanding dengan posisi yang direncanakan di Bakauheni. Hasilnya lebih hemat dan waktu yang dibutuhkan jauh lebih cepat. (lebih jelasnya lihat lampiran 3)

Saat ini dibentuk Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.⁵ Pengelolaan oleh Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan. No.SK. 234/U/1970 pada tanggal 22 Juni 1970, hal ini dilakukan karena pelayanan dan angkutan sungai, danau & Ferry merupakan prasarana dan sarana yang perlu dibina dan dikembangkan dalam rangka menunjang pembangunan ekonomi daerah. Pelaksanaan pembangunan dermaga yang meliputi pembangunan dua pelabuhan penyeberangan yaitu Pelabuhan Merak dan Bakauheni.

Pembangunan di Pelabuhan Merak adalah pembangunan dermaga tempat parkir kapal *ferry* dan naik turun penumpang, sedangkan di Pelabuhan Bakauheni selain dermaga juga dibangun terminal Rajabasa serta Jalan Raya Bakauheni. Dalam paket pembangunan ini termasuk diantaranya pengadaan kapal ferry jenis *RoRo (Roll of Roll on)* yang kemudian diberi nama Jatra I dan Jatra II milik ASDP

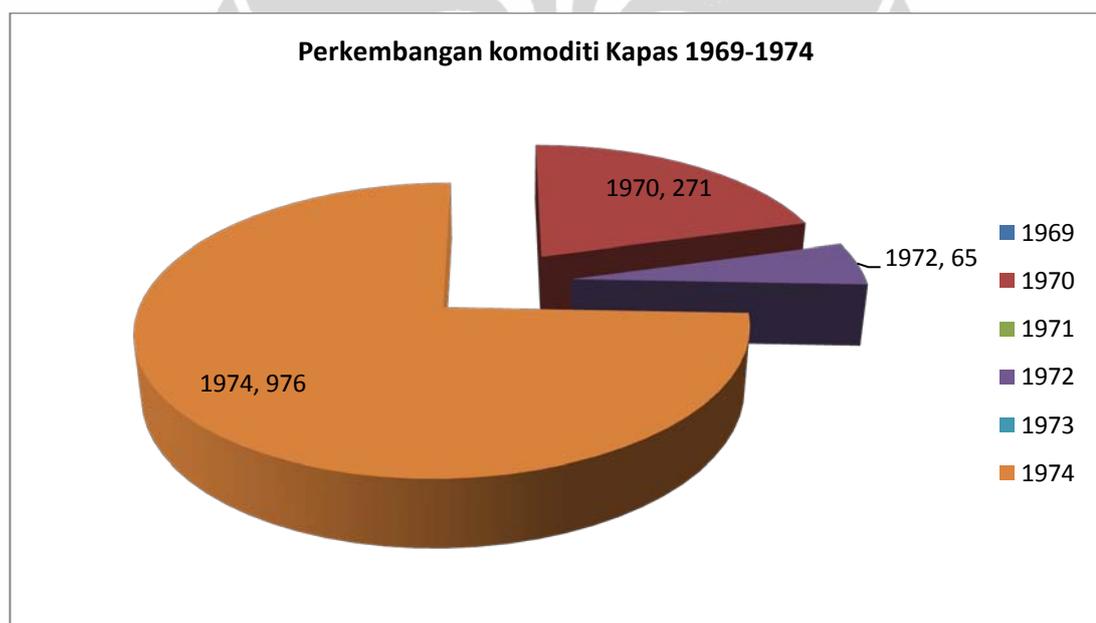
⁵ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Trasnportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005, hal. 4

(Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan). Paket pembangunan ini mendapat bantuan dari pemerintah Jepang.

Yang menjadi catatan adalah bahwa sejak tahun 1970 sampai 1973, komoditi lain-lain mendominasi, hal ini karena arus barang campuran dari dan ke Merak lebih banyak dibutuhkan masa ini yaitu masa awal orde baru. Jadi jalur ini (Merak-Panjang) adalah jalur nasional yang mengakomodir daerah belakang Banten (Pulau Jawa) dan daerah belakang Lampung (Pulau Sumatera).

Jika dilihat contoh dari perkembangan komoditi jenis tertentu pada periode 1969 sampai 1974 dapat dilihat pada grafik berikut:

Grafik 4



Sumber: Statistik Bongkar Barang di Pelabuhan Indonesia, Biro Pusat Statistik, Jakarta, 1969-1974.

Grafik ini menggambarkan bahwa kegiatan bongkar di Pelabuhan Merak untuk komoditi Kapas, terjadi peningkatan yang sangat tajam pada tahun 1974. Sejalan dengan program PELITA (Pembangunan Lima Tahun) oleh pemerintah, dimana fase ini sektor pertanian, perkebunan dan industri makin digalakkan. Sehingga makin meningkatnya kebutuhan akan kapas dari Pulau Jawa (Jakarta)

yang kemudian barangnya di *suplay* dari berbagai daerah, termasuk Sumatera. Berbagai pabrik tekstil yang ada di Banten dan Jakarta.

Khusus mengenai benang, tentu tidak terlepas dari bentuknya setelah diolah, jadilah macam macam bentuk salah satunya kain atau tekstil. Tentunya hal ini diarahkan kepada pabrik-pabrik tekstil. Tahun 1960-an, sesuai dengan iklim ekonomi terpimpin, pemerintah Indonesia membentuk Organisasi Perusahaan Sejenis (OPS) yang antara lain seperti OPS Tenun Mesin; OPS Tenun Tangan; OPS Perajutan; OPS Batik; dan lain sebagainya yang dikoordinir oleh Gabungan Perusahaan Sejenis (GPS) Tekstil dimana pengurus GPS Tekstil tersebut ditetapkan dan diangkat oleh Menteri Perindustrian Rakyat. fase perkembangan industri tekstil indonesia diawali pada tahun 1970-an industri TPT Indonesia mulai berkembang dengan masuknya investasi dari Jepang di sub-sektor industri hulu (*spinning* dan *man-made fiber making*). Tahun 1986, industri TPT Indonesia mulai tumbuh pesat dengan faktor utamanya adalah adanya iklim usaha kondusif, seperti regulasi pemerintah yang efektif yang difokuskan pada ekspor non-migas.⁶ Dari grafik tersebut di atas menyiratkan bahwa terjadi fluktuasi bongkar barang pada tahun 1970, sedangkan tahun 1971 mengalami penurunan yang sangat drastis.

Pada tahun 1973 Pengelolaan Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Merak, diserahterimakan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan SKB (SuratKesepakatan Bersama) Nomor 13/PHB/XII-73 tanggal 30 Desember 1973. Sampai dengan tahun 1986, status Pelabuhan Penyeberangan Merak sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Pada tahun 1973 kondisi bongkar barang di Pelabuhan Merak kembali mengalami kurang stabil (lihat Grafik 1), dimana barang yang dibongkar hanya satu macam saja, yaitu jenis barang campuran yang menunjuk pada jenis barang yang tidak ada di daftar tersebut seperti sayur-sayuran dan bahan keperluan rumah tangga lainnya. Tahun 1974 kemudian mulai kembali stabil dengan kembalinya

⁶ Chamroel Djafri, *Gagasan Seputar Pengembangan Industri Dan Perdagangan TPT* (Tekstil dan Produk Tekstil), Asosiasi Pertekstilan Indonesia (API) dan Cidesindo, Jakarta:2003. Hal. 5

berbagai jenis barang kebutuhan lainnya.

4.1.5. Masa Pengelolaan PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan

Pada saat PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan mengambil alih pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan Merak tahun 1977, mereka melihat bahwa ada kekhususan yang seharusnya dimiliki pelabuhan ini, yaitu kalau ingin menjadi jalur utama antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, harus difokuskan pada pelayaran kapal ferry saja.

Di bawah PT. ASDP, Pelabuhan Merak mencapai perkembangan yang cukup berarti seperti berhasilnya dibangun dermaga untuk kapal jenis *RoRo* dan Kapal Cepat. PT. ASDP pada pertama kali mengelola Pelabuhan Merak melanjutkan pengoperasian pelabuhan sebagai sarana penyeberangan antara pulau sambil menunggu selesainya pelaksanaan pembangunan dermaga serta fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan lainnya.

Dari pidato kenegaraan Presiden Republik Indonesia pada tanggal 16 Agustus 1971 di depan sidang DPR GR, disebutkan bahwa selama tahun anggaran 1970/71 harga-harga menunjukkan perkembangan yang makin mantap. Kalau indeks biaya hidup di Jakarta berdasarkan 62 macam bahan dipakai sebagai bahan pengukur laju inflasi, maka ternyata bahwa laju inflasi memperlihatkan penurunan, yaitu dari 10,6% pada tahun 1969/1970 menjadi 7,8% pada tahun 1970/1971.

Perkembangan produksi pertanian dalam tahun 1967/1969 adalah produksi beras menunjukkan kenaikan dari 10,2 juta ton menjadi 10,8 juta ton. Sebaliknya produksi jagung ternyata menurun dari 3,2 juta ton menjadi 2,3 juta ton. Demikian pula produksi ubi kayu menurun dari 11,3 juta ton menjadi 11,1 juta ton. Perikanan laut menunjukkan kenaikan produksi, sedangkan produksi perikanan darat tampak berkurang.

Makna yang terkandung dalam aktivitas ini adalah bahwa tahun 1967-1969 beberapa jenis produksi bahan makanan dan perkebunan mengalami penurunan dan kenaikan yang signifikan. Bahan makanan beras dan ubi kayu adalah produk makanan prioritas sedangkan di bidang perikanan, perikanan laut lebih banyak produksinya dibanding perikanan darat. Hal ini ditunjang oleh tersedianya

infrastruktur di bidang perikanan laut, sedangkan perikanan darat tidak begitu banyak fasilitasnya. Jika dibandingkan produksi antara perkebunan besar dan perkebunan rakyat menunjukkan bahwa jenis karet dan kopi, lebih didominasi oleh perkebunan rakyat. Sedangkan gula menjadi dominasi perkebunan besar. Demikian pula dengan kelapa sawit, tidak dikerjakan oleh perkebunan rakyat, namun sebaliknya tembakau adalah jenis komoditi yang belum dikelola perkebunan besar masa ini.

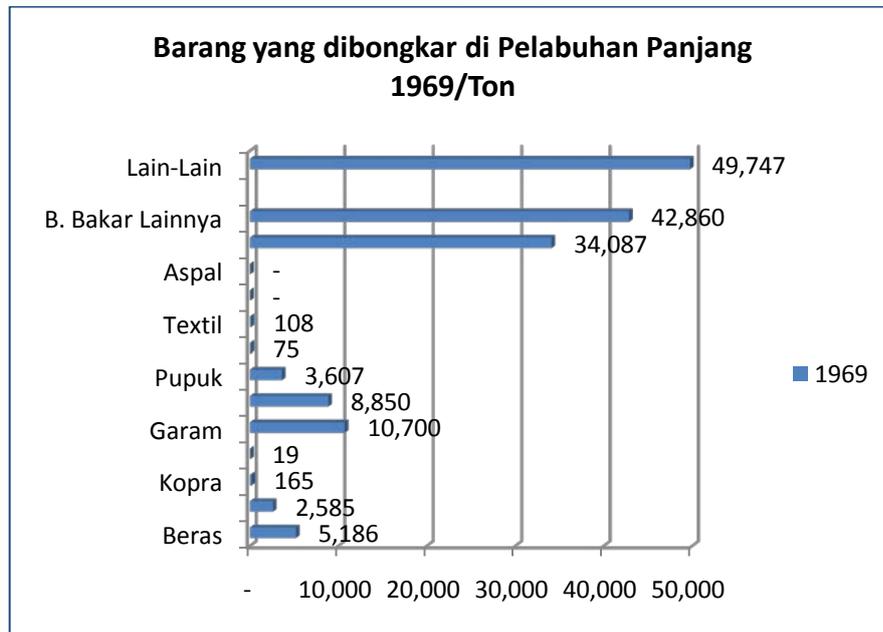
Gambaran yang bisa diambil dari data di atas adalah bahwa kecenderungan lebih tinggi muat barang (berarti *suplay* barang dari Pulau Jawa ke Pulau Sumatera) dari Merak tahun 1969, sedangkan bongkar barang lebih tinggi tahun 1970 adalah komoditi pasokan untuk Pulau Jawa dari Pulau Sumatera.

4.2. Gambaran Pelabuhan di Lampung Pasangan Pelabuhan Merak

Sebelum Pelabuhan Bakauheni dibangun dan beroperasi, di Lampung ada beberapa pelabuhan diantaranya adalah Pelabuhan Panjang, dan Pelabuhan Srengsem yang pernah berpasangan dengan Pelabuhan Merak. Sebenarnya sudah dari zaman Kesultanan Banten, Lampung telah menjadi wilayah pengaruh Banten, oleh karena itu juga Lampung sangat heterogen dan dari berbagai macam segi dipengaruhi Banten. Bahkan sejak tahun 1905 masa Hindia Belanda memprogramkan transmigrasi dari Jawa Timur dan Jawa Tengah ke Lampung. Tidak dapat dipungkiri bahwa Transmigrasi ini juga membawa pengaruh besar terhadap perkembangan daerah Lampung, hingga berdatangan transmigrasi-transmigrasi lain keinginan sendiri. Mereka inilah kemudian yang berhasil membangkitkan hingga menjadi propinsi terpisah dengan Sumatera Selatan. Selain itu pula, keberadaan orang-orang transmigrasi inilah yang membuat Selat Sunda bagaikan hidup, karena aktifitas Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang.

Berikut gambaran barang-barang perdagangan yang dibongkar di Pelabuhan Panjang.

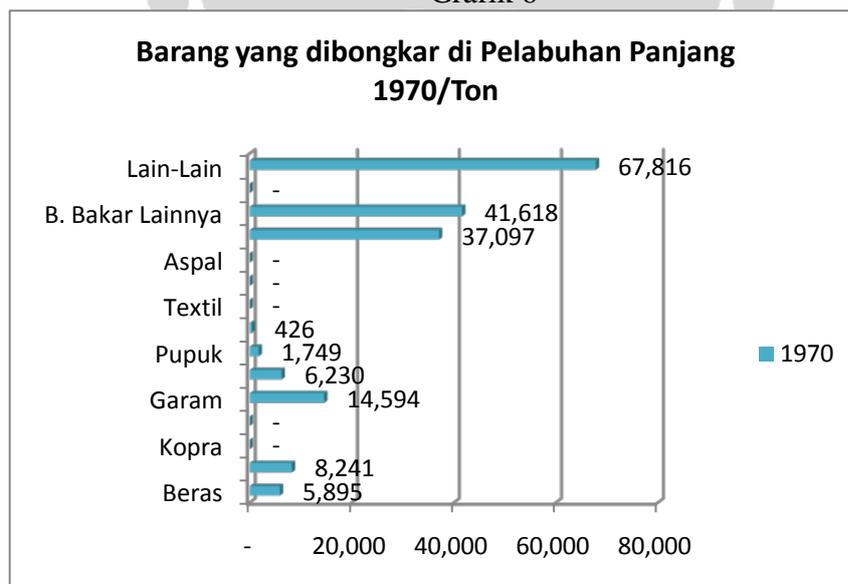
Grafik 5



Sumber: B.P.S, Statistik Bongkar Muat Barang 1969-1972, Hal. 112

Pada tahun 1970, jumlah volume keseluruhan barang yang di bongkar di pelabuhan Panjang lebih besar dari tahun 1969 yang totalnya 157.980 Ton, sedangkan tahun 1970 sebesar 183.600 Ton. Namun ada beberapa jenis barang yang tidak muncul lagi yaitu jenis Kopra, Minyak kelapa, dan Textil. Berikut gambaran grafik barang yang dibongkar di pelabuhan Panjang tahun 1970.

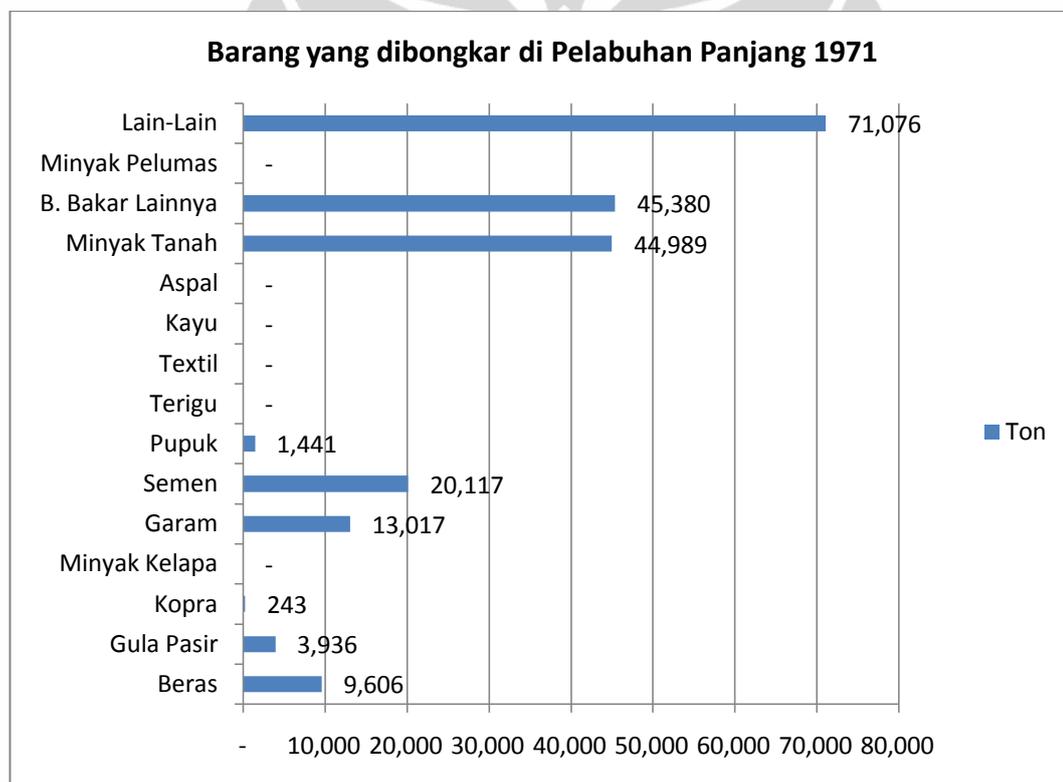
Grafik 6



Sumber: B.P.S, Statistik Bongkar Muat Barang 1969-1972, Hal. 112

Beras pada tahun 1971 mengalami peningkatan yang cukup signifikan yaitu sebanyak 9.606 Ton, paling tinggi dari tahun-tahun sebelumnya. Terutama pada bulan Januari sampai bulan Juni (Januari-March 3.596 Ton, April-Juni 3.320 Ton), kemudian Juli-September agak menurun (Juli-September 2.750 Ton), sedangkan bulan Oktober sampai Desember tidak ada beras yang dibongkar di Pelabuhan Panjang. Gula Pasir mengalami penurunan dari 8.241 Ton di tahun 1970, menjadi 3.939 Ton di tahun 1971. Kopra muncul lagi setelah tahun 1970 tidak ada bongkaran, dan tahun 1971 meningkat menjadi 243 Ton. Semen meningkat dengan perbandingan 6.230 Ton pada tahun 1970 menjadi 20.117 di tahun 1971. Gambaran tersebut dapat lebih jelas terlihat pada grafik berikut:

Grafik 7



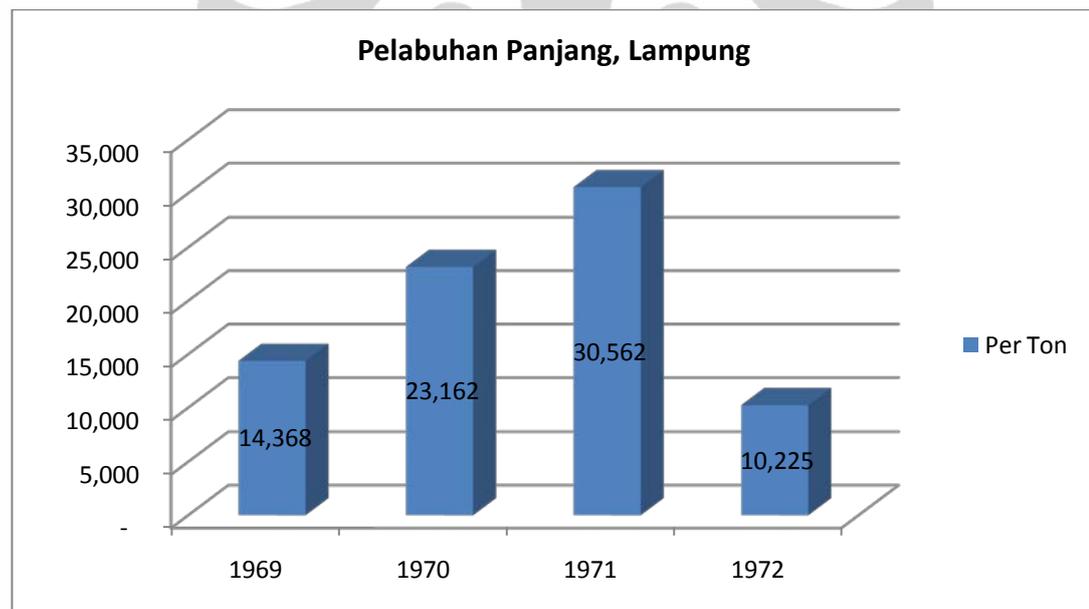
Tahun 1972, Pelabuhan Panjang tidak lagi banyak barang yang dibongkar. Yang tertinggal hanyalah bahan-bahan untuk keperluan industri, seperti Semen, Minyak tanah, bahan bakar lainnya, Minyak pelumas ditambah dengan Minyak kelapa dan garam. Aktivitas itu pun hanya sampai bulan April pada tahun 1972. Tahun 1973 hanya diisi bongkar jenis kayu, Bahan bakar lainnya, dan lain-lain. Demikian pula tahun 1974, hanya diisi oleh jenis barang yang sama. Selanjutnya aktivitas

dialihkan ke Pelabuhan Srengsem sampai tahun 1981, ketika Pelabuhan Bakauheni mulai dioperasikan, secara berangsur-angsur khusus kegiatan penyeberangan antara Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, melalui pelabuhan Merak dan Bakauheni. Namun bukan berarti mematikan kegiatan di pelabuhan Panjang, karena pelabuhan ini termasuk pelabuhan yang diusahakan oleh pemerintah. Disamping itu juga dalam Statistik bongkar muat barang pelabuhan di Indonesia tahun 1987, di Jawa Barat, mencantumkan 3 pelabuhan yang beraktivitas yaitu Merak, Cirebon dan Cigading. Posisi pelabuhan Cigading tidak terlalu jauh dari Pelabuhan Merak, dapat dilihat pada lampiran 7.

Demikian pula halnya dengan Barang perdagangan yang dimuat di Pelabuhan Panjang:

Grafik 8

Barang Perdagangan Antar Pulau yang Dimuat di Pelabuhan Panjang



Sumber: B.P.S, Statistik Bongkar Muat Barang 1969-1972, Hal. 113

Grafik diatas menunjukkan bahwa pola perkembangan dan penurunan sama pada tahun yang sama. Namun dari segi volume, yang dimuat lebih sedikit dibandingkan yang dibongkar, karena sebagian besar barang-barang berat dan hasil produksi pabrikan didatangkan dari Pulau Jawa melalui Pelabuhan Merak,

sedangkan bahan-bahan makanan dan perkebunan *disupply* dari Pelabuhan Panjang dengan wilayah *hinterlandnya*.

Pelabuhan Srengsem adalah pelabuhan sementara sebelum Pelabuhan Bakauheni beroperasi, Pelabuhan Bakauheni didirikan karena perhitungan ekonomi dan efisiensi penggunaan jarak serta waktu tempuh. Karena perbandingannya cukup jauh dari Jarak 105.79 Kilo Meter Merak-Panjang dengan waktu tempuh 6 Jam, dibandingkan dengan Merak-Bakauheni hanya 27,56 Kilo meter dengan waktu tempuh 2 jam. Dengan beroperasinya Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Srengsem tidak beroperasi lagi. Sedangkan Pelabuhan Panjang tetap sebagai pelabuhan umum (lihat lampiran 3, Gambar Posisi Merak di Banten dan Pelabuhan Panjang di Lampung)

4.3. Identifikasi Lokasi Pelabuhan Merak

Pelabuhan Merak sejak dibangun tahun 1912 belum pernah bergeser dari tempatnya hanya pengembangan yang makin bertambah terus. Pelabuhan Merak ini adalah perintis pelabuhan penyeberangan yang dibangun pada masa kolonial Belanda berada pada posisi 105°59'50.31" Bujur Timur dan 5,55°51.94" Lintang Selatan.⁷ Pelabuhan yang merupakan salah satu jembatan penghubung antar pulau yang ada di Indonesia ini terletak di Barat-Utara Pulau Jawa yang sekarang secara administratif masuk dalam wilayah Kecamatan Pulo Merak, Kota Cilegon, Provinsi Banten. Luas areal kerja pelabuahn ini ± 15 Ha. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2000 luas wilayah Banten adalah 9.160,70 km². Provinsi Banten terdiri dari 4 kota, 4 kabupaten, 154 kecamatan, 262 kelurahan dan 1.273 desa.

Ketika Reformasi digulirkan, perjuangan masyarakat Banten semakin gigih karena suasana politik lebih terbuka dan demokratis, terutama digulirkannya program Otonomi Daerah. Pada tanggal 18 Juli 1999 diadakanlah deklarasi Rakyat Banten di Alun-alun Serang yang kemudian menjadi Badan Pekerja Komite Pembentukan Provinsi Banten (PPB). Akhirnya perjuangan mencapai

⁷ Data akurasi terbaru pengambilan titik koordinat Pelabuhan Merak dan Bakauheni, Desember 2010 dengan GPS.

puncaknya pada tanggal 4 Oktober 2000, Rapat Pimpinan DPR-RI mengesahkan Rancangan Undang-undang Provinsi Banten menjadi Undang-undang, yaitu Undang-undang No. 23 tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Banten.⁸ Dengan demikian berubah *lah* status Kabupaten Banten menjadi bagian dari Provinsi Jawa Barat, sampai akhirnya terwujud Provinsi Banten. Setelah itu mulailah babak baru pemerintahan di Provinsi Banten dengan wilayah Provinsi Banten mempunyai luas 8.800,83 Km², terdiri dari empat Kabupaten yaitu Pandeglang, Lebak, Serang, dan Tangerang serta dua Kota yaitu Kota Tangerang dan Kota Cilegon. Di Kota Cilegonlah pelabuhan Merak berdomisili.

Dijadikannya Merak sebagai lokasi pelabuhan, tidak terlepas dari dari beberapa pertimbangan; *Pertama*, posisi Merak waktu itu jika dilihat dari ketersediaan sarana transportasi sangat berdekatan dengan Pulau Sumatera dibandingkan dengan daerah lainnya di pantai Utara di Pulau Jawa yaitu sejauh 105.79 Kilo Meter dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang. *Kedua*, Karena jarak yang dekat itulah maka otomatis jarak tempuh menjadi semakin dekat. Pemerintah Hindia Belanda memandang hal ini sebagai keuntungan dalam ekonomi maupun politik, misalnya untuk meredam jika ada pemberontakan atau bentuk perlawanan lainnya; *Ketiga*, keadaan geografis di Merak sangat memungkinkan untuk menjadi sebuah pelabuhan sebab secara alami didukung oleh palung laut serta adanya pulau-pulau yang dapat menahan hempasan ombak dari Samudera Hindia yang masuk ke Selat Sunda; *Keempat*, secara politis lainnya Merak dapat menjadi tempat pengalihan terhadap aktivitas masyarakat pribumi agar tidak menumpuk di Pelabuhan Tanjung Priok; *Kelima*, karena posisinya yang strategis maka Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang sekaligus merupakan tempat untuk memantau dan mangawasi aktivitas pelayaran yang melintas di Selat Sunda terutama kapal-kapal dagang yang merupakan saingan pemerintah Hindia Belanda.⁹

Sementara pelabuhan-pelabuhan yang ada di Banten adalah Pelabuhan Cigading adalah pelabuhan umum yang posisinya tidak jauh dari Pelabuhan Merak, yang akhirnya diambil alih oleh PT. Krakatau Bandar Samudera, menjadi

⁸ Badan Pusat Statistik Provinsi Banten, *Banten dalam Angka 2000*, Serang: BPS Banten, hal. xx

⁹ Op Cit Halwi Dahlan. Hal 4

pelabuhan khusus perusahaan. Pelabuhan ini kemudian menjadi lokasi kantong-kantong kendaraan pada saat antrian panjang seperti menjelang lebaran tiba. Selain itu ada juga “Pelabuhan Banten”, yaitu PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Banten, yang lokasinya di Anyer, dekat dengan industri baja Krakatau Steel.

4.4. Masa Pembangunan Pelabuhan Bakauheni (1970-1980)

Pada tahun 1970 dibentuk Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.¹⁰ Pengelolaan oleh Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry dengan Surat Keputusan Menteri Perhubungan. No.SK. 234/U/1970 pada tanggal 22 Juni 1970 hal ini dilakukan karena pelayanan dan angkutan sungai, danau & Ferry merupakan prasarana dan sarana yang perlu dibina dan dikembangkan dalam rangka menunjang pembangunan ekonomi daerah. Pelaksanaan pembangunan dermaga dimulai pada tahun 1970 yang meliputi pembangunan dua pelabuhan penyeberangan yaitu Pelabuhan Merak dan Bakauheni.

Pembangunan di Pelabuhan Merak adalah pembangunan dermaga tempat parkir kapal *ferry* dan naik turun penumpang, sedangkan di Pelabuhan Bakauheni selain dermaga juga dibangun terminal Rajabasa serta Jalan Raya Bakauheni. Dalam paket pembangunan ini termasuk diantaranya pengadaan kapal *ferry* jenis RoRo yang kemudian diberi nama Jatra I dan Jatra II milik ASDP. Paket pembangunan ini mendapat bantuan dari pemerintah Jepang.

Pada tahun 1973 Pengelolaan Angkutan Penyeberangan Pelabuhan Merak, diserahkan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat dengan SKB (SuratKesepakatan Bersama) Nomor 13/PHB/XII-73 tanggal 30 Desember 1973. Sampai dengan tahun 1986, status Pelabuhan Penyeberangan Merak sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Pada saat PT. ASDP (1977) mengambil alih pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan Merak, mereka melihat bahwa ada kekhususan yang seharusnya

¹⁰ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005, hal. 4

dimiliki pelabuhan ini, yaitu kalau ingin menjadi jalur utama antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera, harus difokuskan pada pelayaran kapal ferry saja.

Di bawah ASDP, Pelabuhan Merak mencapai perkembangan yang cukup berarti seperti berhasilnya dibangun dermaga untuk kapal jenis RoRo dan Kapal Cepat. ASDP pertama kali mengelola Pelabuhan Merak adalah untuk melanjutkan pengoperasian pelabuhan sebagai sarana penyeberangan antara pulau sambil menunggu selesainya pelaksanaan pembangunan dermaga serta fasilitas penunjang pelabuhan penyeberangan lainnya.

Dari segi organisasi, telah dibahas bahwa setelah nasionalisasi perusahaan Belanda 1959, tahun 1977 pelabuhan Merak dipegang oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api menyerahkan pengelolaan pelabuhan ke PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan, Departemen Perhubungan pengelolaan ini dalam bentuk Proyek Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan.

Setelah PT. ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan) mengambil alih pengelolaan, maka mulailah dibangun dermaga-dermaga yang memenuhi syarat sebagai sebuah tempat sandar kapal.¹¹ Pada tahun itu pula (1977), pengelolaan pelabuhan diambil alih oleh PT. ASDP dengan maksud supaya pengelolaan kepelabuhanan bisa dikhususkan untuk penyeberangan antar pulau. Sejalan dengan pembangunan Pelabuhan Bakauheni, pemerintah mempersiapkan pelabuhan khusus kapal ferry di samping Pelabuhan Panjang, yang bernama Pelabuhan Srengsem.

Pada masa ini, Pelabuhan Merak dan Bakauheni berfungsi sebagai pelabuhan penunjang penyeberangan dari Pulau Jawa ke Sumatera, begitupun sebaliknya. Sekitar tahun 1977 ini adalah masa awal perkembangan Pembangunan Lima Tahun (Pelita), dimana pemerintah orde baru mencanangkan program peningkatan di bidang pertanian yang mendukung sektor industri. Karena itulah sebabnya pemerintah menentukan hierarki pelabuhan mana yang direncanakan akan berperan sebagai '*collecting centres*' (tempat mengumpulkan bahan

¹¹ Halwi Dahlan, Op Cit, ha. 4

produksi), atau mana yang sebagai *'feeder points'* atau pelabuhan penunjang saja.¹²

Keberadaan pelabuhan Merak sebagai pintu gerbang antar pulau, karena dikategorikan dekat, maka pemerintah Indonesia menetapkan sebagai salah satu sarana penyeberangan saja (sama seperti jembatan) yang aktivitasnya lebih banyak di daratan, hal inilah yang menyebabkan Pelabuhan Banten dan Pelabuhan Bakauheni termasuk golongan perhubungan darat. Sebagai pelabuhan utama antar pulau tersebut tentunya juga menggambarkan pertumbuhan ekonomi daerah di belakangnya (pendukungnya). Namun kegiatan di pelabuhan tidak ditentukan oleh pertumbuhan ekonomi, melainkan juga dukungan sarana dan prasarana serta kebijakan pemerintah serta permintaan pasar.¹³

Sedangkan pelabuhan Panjang di Provinsi Lampung yaitu letaknya paling ujung tenggara Pulau Sumatera. Pelabuhan Panjang merupakan pelabuhan alam yang cukup terlindungi dari gelombang laut, dan sesuai hirarkinya merupakan pelabuhan internasional karena terbuka untuk lalulintas barang perdagangan luar negeri.¹⁴ Provinsi Lampung merupakan pintu gerbang utama lalu lintas Pulau Sumatera. Potensi *hinterland* selalu tumbuh dan berkembang untuk mendukung pertumbuhan ekonomi baik pengelolaan hutan, pertanian, perkebunan serta industri dan bahan galian.¹⁵

Keberadaan pelabuhan tersebut tidak terlepas dari pengemasan organisasi yang baik dimana kerjasama antara pemerintah sebagai motivator dan pengusaha pelabuhan dan pelayaran bisa berjalan dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan beberapa kali diadakan perubahan pada organisasi pengelolaan pelabuhan, yang juga berdampak pada Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang.

Pada bagian demografis, kendala alami yang sangat diperhatikan adalah posisi Gunung Krakatau yang terletak persis di antara Pulau Jawa dengan Sumatera. Gunung berapi yang pernah meletus pada tahun 1883 menyebabkan

¹² Susanto Zuhdi, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG, 2002, hal. xi

¹³ Ibid, hal. 41

¹⁴ Ismeth S. Abidin, *Proyeksi (media Informasi Bappeda Prov. Banten)*, Majalah, Peningkatan Peran Pelabuhan Panjang untuk menyongsong Pasar bebas, triwulan II 2008, hal. 6

¹⁵ Ibid, hal. 11

ribuan korban jiwa, rusaknya alam di pesisir kedua pulau akibat hempasan gelombang besar ke daratan, perubahan geografis kedua pulau, dan dampak perubahan sosial.

Pelaksanaan pembangunan nyaris menggunakan waktu sepuluh tahun dan pada tahun 1980 resmilah beroperasi dermaga baru Pelabuhan Merak serta Pelabuhan Bakauheni.



BAB V

PENINGKATAN AKTIVITAS PELABUHAN MERAK DAN PELABUHAN BAKAUHENI 1980-2009

Dalam bab sebelumnya telah dijelaskan bagaimana perkembangan awal Pelabuhan Merak (1912-1980), yang menunjukkan perjalanan sejarah Pelabuhan Merak dengan aktivitasnya mulai dari pengelolaan Hindia Belanda, sampai pada pembangunan Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Oleh karena itu rentetan perjalanan sejarah tersebut dibahas dalam bab ini yaitu bagaimana peningkatan dan gerak Pelabuhan Merak dan pelabuhan Bakauheni dalam kurung waktu 1980 sampai 2009. Periode ini akan digambarkan bagaimana barang-barang komoditi yang dikirim sebagai cerminan karakter daerah asal ke daerah tujuan dan sejauh mana frekuensinya mewarnai peran dua pelabuhan di Selat Sunda.

5.1. Organisasi

Sampai dengan tahun 1986, status Pelabuhan Penyeberangan Merak sebagai Unit Pelaksana Teknis (UPT) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Kemudian pada tahun 1987 status Perusahaan menjadi PERUM ASDP Cabang Merak berdasarkan PP Nomor 8 Tahun 1986 yang dikeluarkan pada tanggal 4 Februari 1986 (efektifnya 1 April 1987). Selanjutnya pada tahun 1989, keluar Keputusan Menteri Perhubungan No.KM.23 Tahun 1989 tanggal 31 Mei 1989 tentang Organisasi dan Tata Kerja Inspektorat Jenderal dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan, Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berubah berdasarkan fungsinya masing-masing yaitu Prasarana, Sarana Lalu Lintas dan Angkutan sehingga terbentuklah Direktorat Bina Sistem Prasarana (BSP), Direktorat Keselamatan Teknis dan Sarana (KTS), dan Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan (LLA), dimana Angkutan sungai, Danau dan Penberangan merupakan Sub Direktorat dari masing-masing direktorat tersebut. Pada tahun 1992 status perusahaan yang semula berbentuk PERUM berubah menjadi PT. ASDP (Persero) berdasarkan PP Nomor 15 Tahun 1992 yang dikeluarkan oleh pemerintah pada tanggal 17 Maret 1992.

Dengan demikian perkembangan pelaksanaan tugas dalam organisasi dan tuntutan peningkatan pelaksanaan tugas umum pemerintahan dan pembangunan

dibidang transportasi darat sesuai dengan peraturan perundangundangan yang berlaku, maka berdasarkan Keputusan menteri Perhubungan Nomor. KM.58 tahun 1996 tentang Organisasi dan Tata Kerja Direktorat Jenderal Perhubungan darat Departemen Perhubungan, Organisasi Direktorat Jenderal Perhubungan darat kembali sesuai dengan moda transportasi, dimana salah satu Direktorat yang terbentuk adalah Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.

Tahun 2004 *corporate Identity* berubah dari PT. ASDP (Persero) menjadi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Kemudian tahun 2005, perubahan organisasi diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 43 Tahun 2005. Selanjutnya pada tahun 2008 sampai sekarang (2010), transformasi bisnis ditandai dengan perubahan *corporate Identity* menjadi PT. Indonesia Ferry (Persero), disertai dengan redefinisi visi, misi dan logo perusahaan serta modernisasi operasional menuju standar internasional.

Demikian pula dengan Pelabuhan Bakauheni, seperti dijelaskan dalam bahan paparan profil PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bakauheni, bahwa setelah dimulainya pembangunan pelabuhan oleh Sub Proyek Angkutan Sungai Danau dan Ferry, Departemen Perhubungan, tahun 1981, berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, berdasarkan PP. No. 1 Tahun 1969, dari tanggal 26 Mei 1981 sampai dengan 1 Juli 1983. Kemudian ketika keluar Keputusan Menteri No. 136/OT.001/PHB-83, maka Pelabuhan Bakauheni berada di bawah Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kantor Wilayah VI Lampung dari tanggal 1 Juli 1983 sampai dengan 4 Februari 1986. Selanjutnya pada tahun 1986, keluar lagi Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1986, bahwa sejak tanggal 4 Februari 1986 sampai dengan 17 Maret 1992, Pelabuhan Merak berstatus Perusahaan Umum (Perum) ASDP.

Pada tanggal 17 Maret 1992 tersebut sampai tanggal 31 Agustus 2004, berdasarkan PP. No. 15, tahun 1992, Pelabuhan Bakauheni berada dibawah pengelolaan PT. ASDP (Persero). Sampai kemudian pada tanggal 31 Agustus 2004, keluar Surat Keputusan No. 488/UM.201/ASDP-2004 (Identitas Perusahaan), maka Pelabuhan Bakauheni menjadi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero).

5.2. Gerak Pelabuhan Bakauheni dan Merak (1980-2009)

Pembangunan Pelabuhan Bakauheni telah dimulai dibangun sejak tahun 1970 ketika masih dibawah naungan pengelolaan Badan Pengusahaan Pelabuhan. Pembangunan ini yang meliputi pembangunan dua pelabuhan penyeberangan yaitu Pelabuhan Merak dan Bakauheni. Jika pembangunan di Pelabuhan Merak adalah pembangunan dermaga tempat parkir kapal *ferry* dan naik turun penumpang, di Pelabuhan Bakauheni karena merupakan pembangunan rintisan, selain dermaga juga dibangun terminal Rajabasa serta Jalan Raya Bakauheni (satu paket).¹ Dalam paket pembangunan ini termasuk diantaranya pengadaan kapal *ferry* jenis RoRo yang kemudian diberi nama Jatra I dan Jatra II milik ASDP. Paket pembangunan ini mendapat bantuan dari pemerintah Jepang. Pelaksanaan pembangunan nyaris menggunakan waktu sepuluh tahun dan pada tahun 1980, resmilah beroperasi dermaga baru Pelabuhan Merak serta Pelabuhan Bakauheni.

Pada saat Pelabuhan Bakauheni ini dalam pembangunan, untuk sementara jalur pelabuhan ke Panjang dipindahkan ke Srengsem/pelabuhan bayangan (dekat Pelabuhan Panjang). Sedangkan di Pelabuhan Merak, dermaga sementara yang digunakan adalah di posisi “pelabuhan PJKA” yang kemudian menjadi Dermaga IV.

Sejak Beroperasinya Pelabuhan Bakauheni tahun 1980, tiap tahun kapal-kapal yang beroperasi makin hari makin bertambah jumlahnya. Namun keluhan dari masyarakat tentang pelayanan kapal adalah banyaknya kapal yang sudah berumur tua, namun masih digunakan. Mengenai hal ini dijelaskan oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia Ferry bahwa sebuah kapal kelayakannya tidak bisa dilihat dari tahun pembelian atau produksinya, karena mereka memiliki sistem manajemen/peraturan pemeliharaan kapal yang ketat dan diikuti oleh sistem pengawasan yang berencana dan berlapis. Kapal yang siap beroperasi harus memiliki sertifikat kelayakan yang dikeluarkan oleh unsur pengawasan *independent*, sehingga hasil yang diperoleh bisa dipertanggungjawabkan.²

¹ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005, hal. 5

² Saepuddin Ahmad, Asisten Manager Operasi, PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, tanggal 22 April 2010, di Kantor Cabang PT. Indonesia Ferry-Merak

Pada awal beroperasinya Pelabuhan Merak dan Bakauheni, hanya ada 3 kapal yang beroperasi milik PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan ASDP. Selanjutnya tahun-tahun berikutnya terus mengalami penambahan. Dalam perkembangannya ini ada perusahaan-perusahaan yang sepiintas dilihat karena jumlah kapalnya lebih banyak memonopoli, tapi menurut pihak pengelola, tingkat operasional kapal tidak bisa dilihat dari jumlah kapal, tapi dari segi tingkat persentase laik jalannya kapal.

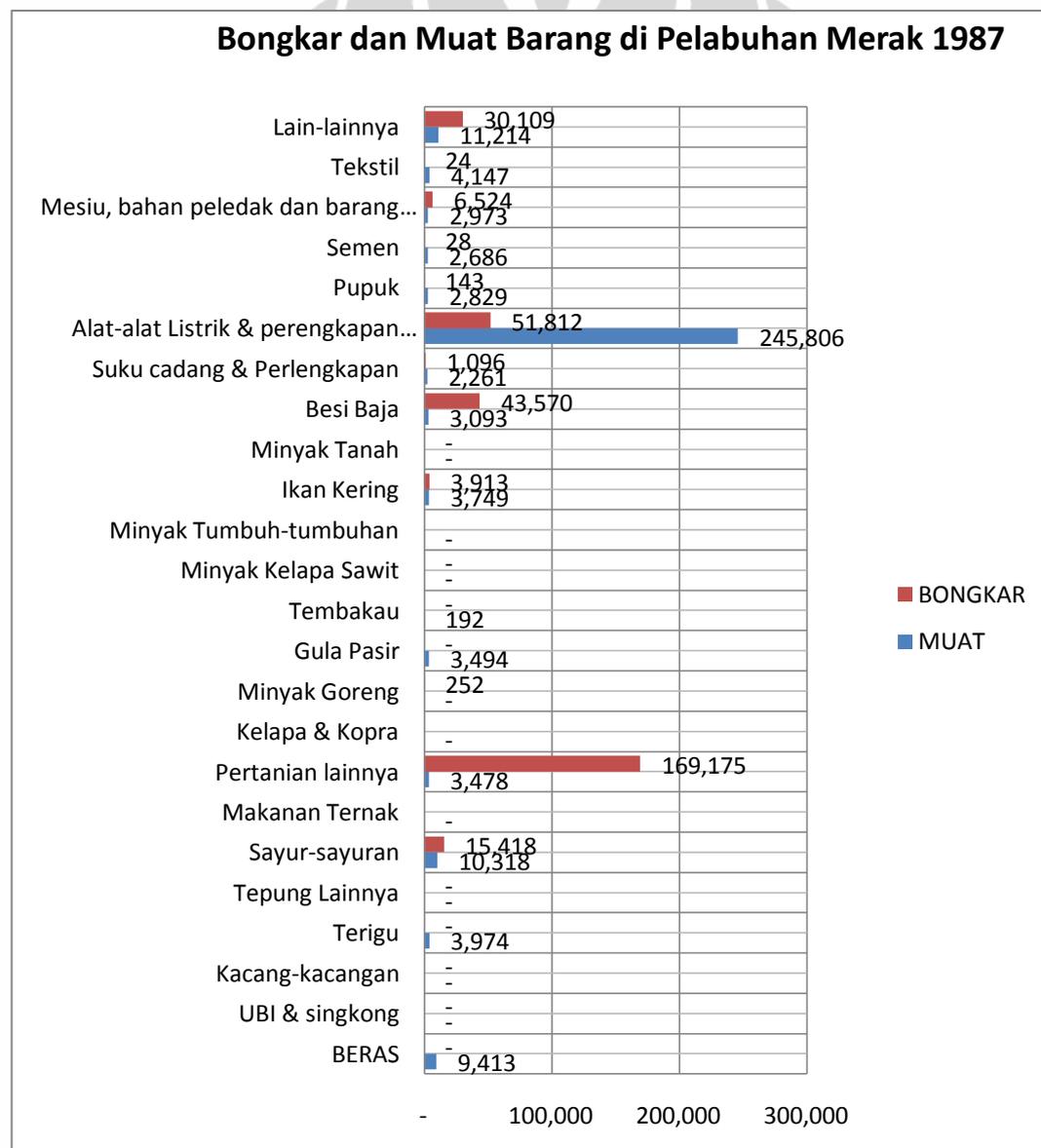
Namun salah satu kendala yang dihadapi ketika penelitian ini adalah mencari data di perusahaan pelayaran, mereka pada umumnya tidak mau memberikan keterangan siapa pemilik dan bagaimana struktur organisasinya, sangat tertutup. Tapi ada kewajaran bahwa ketertutupan itu adalah salah satu upaya mereka menghindari persaingan tidak sehat dari perusahaan pelayaran lainnya sebagai *competitor*. Untuk sepiintas dapat dilihat dari beberapa nama kapal sudah menunjukkan kepemilikan atau bekas kepemilikan kapal tersebut. Seperti misalnya Hafidah, adalah bekas kapal milik Yusuf Kalla yang kemudian di pindah tangankan ke perusahaan lain, namun masih menggunakan nama tersebut. Kendala lain adalah karena sifatnya yang khusus dan lebih komersil tersebut menyebabkan pihak perusahaan, khususnya PT. Indonesia Ferry sangat berhati-hati terhadap data-data yang akan diberikan ke pihak luar. Hal ini juga merupakan upaya melindungi perusahaan dari pihak yang tidak bertanggung jawab.

Sejak beroperasinya Pelabuhan Bakauheni 1980 tersebut, gambaran gerak barang khususnya berkaitan dengan penjelasan karakter daerah belakang Banten dan Lampung pada bab sebelumnya, sangat jelas mewarnai aktivitas bongkar muat barang di Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni.

Inilah maksud dari ilmu ekonomi regional, obyeknya adalah kedua pelabuhan ini, volume dan jenis barang yang jelas menunjukkan karakter daerah asal barang. Seperti nampak pada grafik 15 berikut, terlihat bahwa barang yang dibongkar di Pelabuhan Merak adalah barang pertanian sebesar 165.175 ton, sedangkan jenis yang sama dimuat hanya 3.478 ton pada tahun 1987. Sedangkan untuk barang yang paling banyak di muat dari Merak pada tahun ini adalah alat-alat listrik dan perlengkapan elektronik lainnya sebesar 245.806 ton.

Gambaran ini dapat dibaca bahwa untuk daerah Lampung dan belakangnya (Sumatera Selatan), jenis barang utamanya adalah hasil pertanian, sedangkan untuk Banten dan wilayah belakangnya (Jakarta) adalah jenis barang hasil industri dan elektronik. Artinya ada hubungan saling melengkapi kebutuhan masing-masing, Banten dan Jakarta butuh pasokan bahan pertanian sedangkan daerah Sumatra butuh pasokan barang elektronik. Walaupun kadang kedua jenis barang tersebut hadir sama-sama mewarnai bongkar muat, tapi secara umum yang menjadi karakter itulah yang paling banyak. Contoh pada grafik berikut terlihat ada jenis barang yang sama, tapi volumenya yang berbeda.

Grafik 9

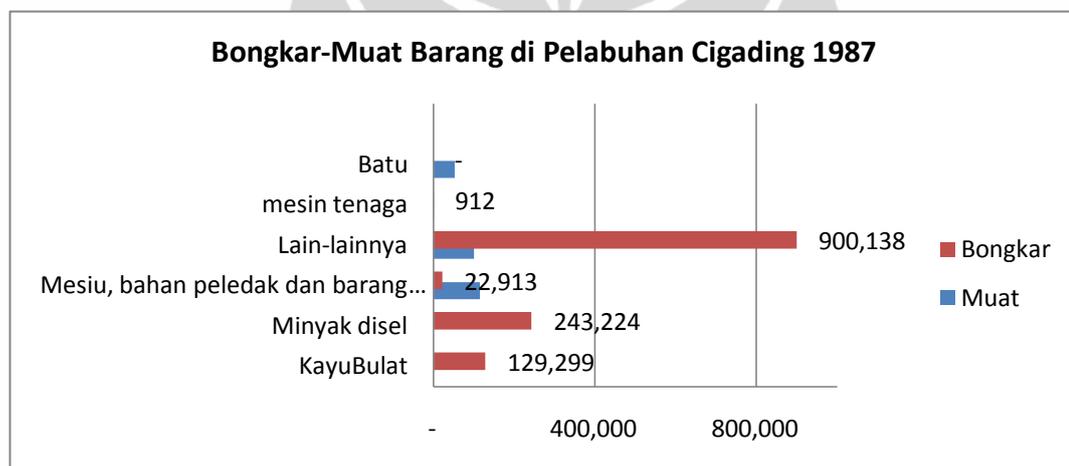


Sumber: Statistik bongkar muat barang pelabuhan di Indonesia tahun 1987

Aktivitas ini menggambarkan perkembangan jika dibandingkan dengan laporan bongkar muat barang sebelum Pelabuhan Bakauheni beroperasi, hal ini juga disebabkan karena jarak dan waktu yang digunakan untuk penyeberangan lebih cepat dibandingkan sebelum beroperasinya Pelabuhan Bakauheni.

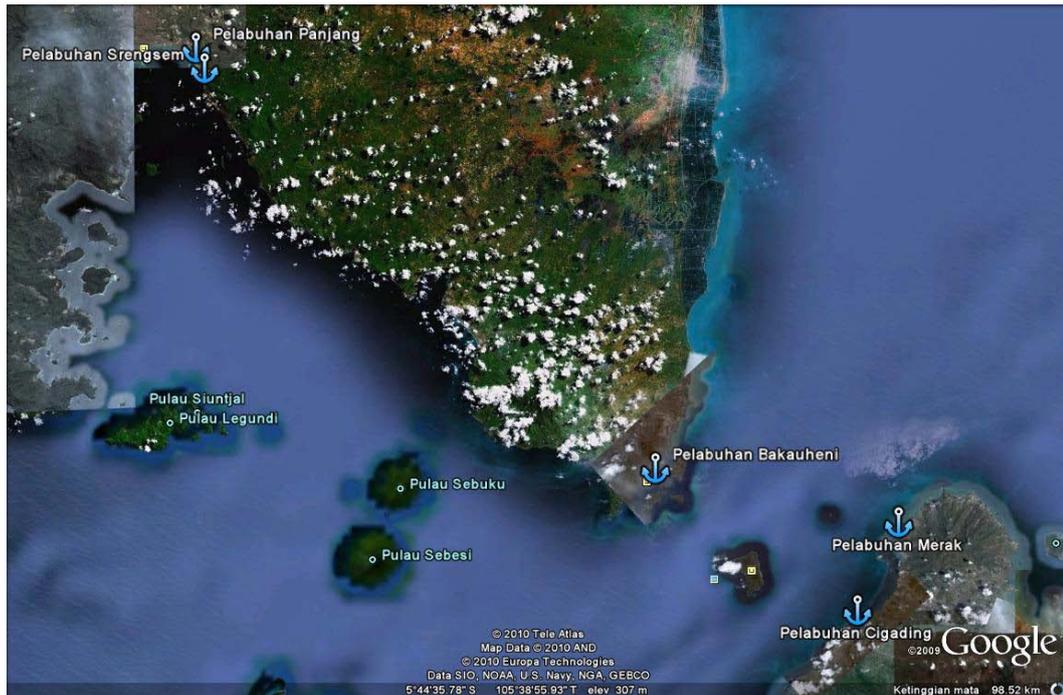
Hal menarik pada tahun 1987 ini adalah masih beroperasinya Pelabuhan Cigading di Banten. Pelabuhan ini berstatus pelabuhan umum, yang berarti pasokan barang berasal dari beberapa pelabuhan, sehingga daerah asal barang yang dibongkar tidak dapat diketahui karakternya. Berikut grafik bongkar muat barang di Pelabuhan Cigading tahun 1987

Grafik 10



Sumber: Statistik bongkar muat barang pelabuhan di Indonesia tahun 1987

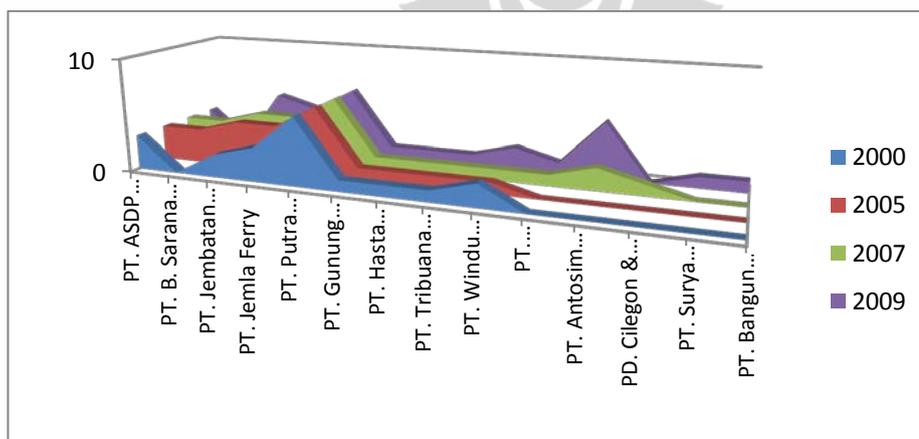
Aktivitas di Pelabuhan Cigading hanya diwarnai dengan dibongkarnya beberapa barang saja seperti jenis minyak diesel, kayu bulat, mesiu, dan paling banyak jenis barang lainnya (barang campuran). Hal ini membuktikan bahwa peranan Pelabuhan Merak tahun 1987 lebih dominan dibanding Pelabuhan Cigading. Aktivitas yang sedikit inilah kemudian membuat pelabuhan ini beralih menjadi pelabuhan khusus perusahaan tertentu yang tidak melayani umum dan hanya digunakan sebagai fasilitas kantong-kantong kendaraan jika terjadi lonjakan penumpang yang akan menyeberang. Peta google earth berikut menggambarkan lokasi pelabuhan Cigading, Merak, Bakauheni, Srengsem dan Panjang.



Lokasi Pelabuhan Panjang, Bekas Pelabuhan Srengsem, Pelabuhan Bakauheni, Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Cigading. Sumber: Google Earth, tanggal 24 Juni 2010.

Gerak dan aktivitas bidang pelayaran pada Pelabuhan Merak-Bakauheni pada tahun 2000 sampai 2007, yang hanya memiliki 4 (empat) pasang dermaga, dermaga Merak I-Bakauheni I, Merak II-Bakauheni II, Merak III-Bakauheni III, dan Merak IV-Bakauheni IV.³ Pada tahun yang sama, beroperasi 24 kapal (lintas Merak-Bakauheni) yang aktivitasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Grafik 11
Rekap Kapal Ferry Merak-Bakauheni 2000-2009



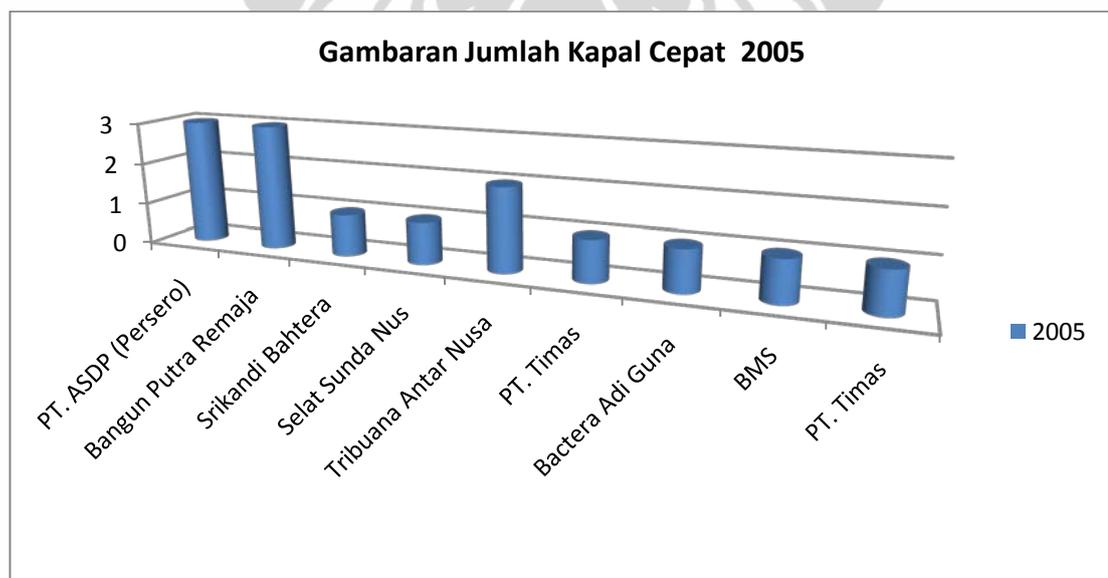
Sumber: Laporan Intensitas Ferry di jalur Merak-Bakauheni 2007, PT. Indonesia Ferry.

³ Ibid, hal. 43

Data tersebut diatas menunjukkan persentasi jumlah kapal yang dimiliki perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang penyeberangan. Salah satu yang kapalnya banyak adalah PT. Putra Master SP, sejak tahun 2000. Dari keterangan beberapa perusahaan diperoleh data bahwa pemilik perusahaan banyak berada di tempat lain, Jakarta atau Surabaya misalnya, karena kapal-kapal mereka beroperasi di seluruh Indonesia, sehingga terkadang jika kekurangan kapal di tempat lain, kapal yang ada bisa setiap saat dialih jalurkan.

Sedangkan gambaran aktivitas kapal cepat yang dikhususkan untuk penumpang dari tahun 2005 terdiri dari 14 kapal. Data pada Grafik 18, menunjukkan bahwa kapal cepat berbeda intensitas dan jumlahnya dengan kapal ro-ro di Palabuhan Merak-Bakauheni. Hal ini disebabkan karena pelabuhan ini lebih mengutamakan pelayanan pada pengangkutan barang atau truk/mobil. Sehingga kapal cepat yang khusus untuk penumpang, dari tahun ke tahun jumlahnya makin sedikit. Data lain menunjukkan bahwa kapal cepat yang sebelumnya berjumlah 14, turun menjadi 12 buah pada tahun 2007, dan pada tahun 2009 hanya tinggal 3 Kapal cepat yang beroperasi Merak-Bakauheni, tapi dibidang sarana pelabuhan, terjadi penambahan sampai dermaga V (lima).⁴

Grafik 12



Sumber: Laporan Intensitas Ferry di jalur Merak-Bakauheni 2005, PT. Indonesia Ferry.

⁴ Laporan data keadaan fisik Pelabuhan Merak tahun 2008.

Tahun 2005 diberitakan di media massa bahwa dermaga baru ini juga akan dijadikan sebagai tempat bersandarnya kapal *ferry* cepat. "Selama ini dermaga kapal cepat masih numpang di dermaga satu. Jadi ke depan akan ada dermaga tersendiri," kata Taufik Hendriawan kepada wartawan di Merak, Rabu (18/5).⁵

Dermaga itu diharapkan bisa memecahkan persoalan klasik yang kerap terjadi di pelabuhan Merak, yakni macet dan sering menumpuknya kendaraan yang akan menyeberang. Selain itu dikatakan bahwa 15 persen dari 24 kapal ro-ro (*roll on roll off*) di Merak berada dalam kondisi kritis. Kondisi kapal-kapal itu masih di bawah standar yang ditetapkan PT. ASDP dalam melayani jasa penyeberangan Pelabuhan Merak-Bakauheni. Itulah kendala-kendala yang dihadapi pelabuhan Merak.

Berdasarkan Pasal 28 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53, tahun 2002, maka Pelabuhan penyeberangan diselenggarakan oleh Pemerintah yang pelaksanaannya diserahkan kepada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau oleh Kabupaten/Kota yang pelaksanaannya oleh Unit Pelaksana Teknis Kabupaten/Kota atau Badan Usaha Pelabuhan Daerah. Pada tahun 2005, dari 70 pelabuhan penyeberangan yang berada dibawah Unit Pelaksana Teknis (UPT) Kantor Pelabuhan Penyeberangan, 22 pelabuhan penyeberangan dialih kelolakan ke manajemen PT. ASDP (Persero).⁶ Termasuk Pelabuhan Merak dan Bakauheni.

Pada masa pengelolaan di bawah Corporate Identity (PT. ASDP Indonesia Ferry) (Persero) (1992-2004), sarana dan prasarananya makin ditingkatkan dengan penambahan dermaga, sehingga berbagai kendala rutin seperti penumpukan truk pada musim angin atau cuaca buruk dan menjelang hari raya Idul Fitri, bisa diperkecil.

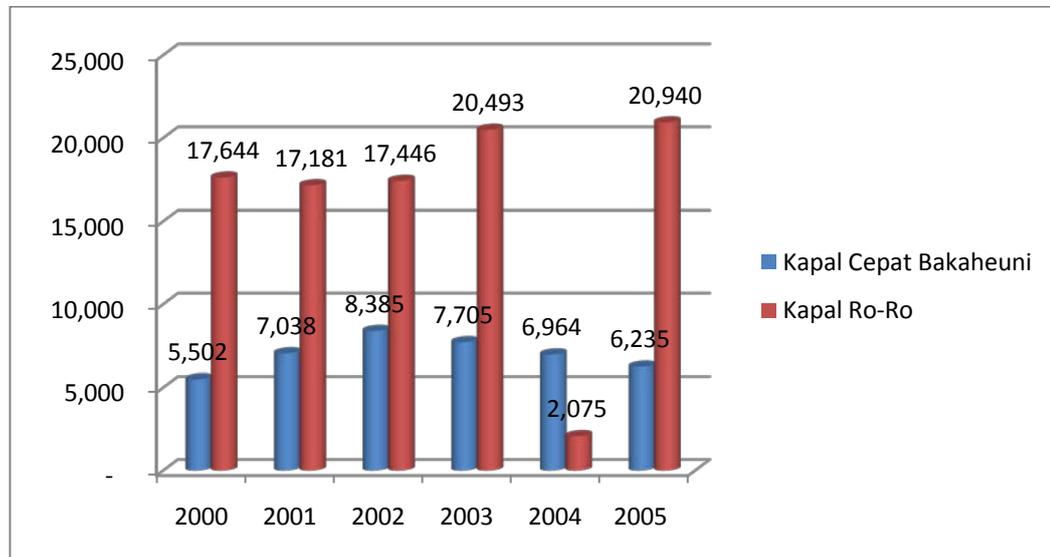
Pada grafik berikut menunjukkan gambaran jumlah kapal yang beroperasi 2000-2005, dimana jumlah trip kapal *Ro-Ro* jauh lebih tinggi. Hal ini disebabkan karena folume kendaraan dan penumpang yang lebih membutuhkan kapal *Ro-Ro* atau kapal besar lebih banyak.

⁵ <http://www.tempo.co.id/hg/nusa/jawamadura/2005/05/18/brk,20050518-61180,id.html>

⁶ Op Cit, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, hal. 30

Grafik 13

Data Angkutan Penyeberangan Merak–Bakauheni di Banten (Jumlah Trip)



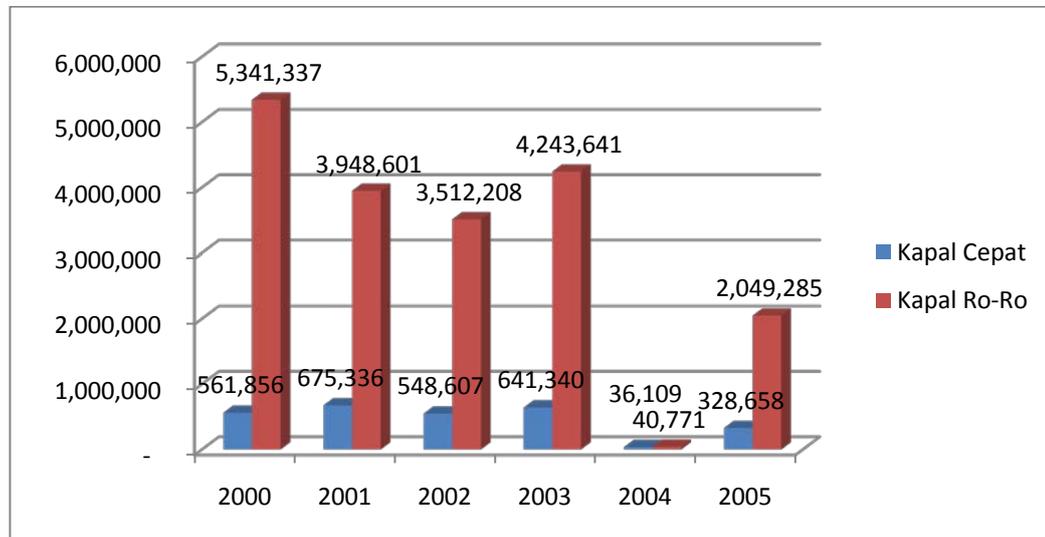
Sumber: Badan Pusat Statistik Banten, Banten Dalam Angka 2004-2005, 2005: Hal. 268

Data tersebut di atas menunjukkan bahwa jumlah trip (jam berlayar) kapal ferry di Merak dari tahun ke tahun menunjukkan peningkatan, kecuali pada tahun 2004, dimana terjadi penurunan. Hal ini disebabkan karena adanya kendala di bidang teknis operasional pelabuhan dan juga intensitas bongkar muat barang dari dan ke Pelabuhan Merak turut berkurang. Namun tahun 2005 sudah menampakkan kemajuan yang pesat.

Selain itu dari grafik diatas dapat dibaca bahwa intensitas kapal Ro-Ro dibandingkan dengan kapal cepat, sangat jauh berbeda. Hal ini disebabkan karena yang lebih diutamakan adalah penyeberangan truk-mobil dan barang-barang. Sedangkan pada grafik 16, terlihat bahwa meskipun kapal cepat khusus kapal penumpang, namun kenyataannya kapal *Ro-ro* lebih diminati penumpang. Hal ini karena sarana untuk penumpang untuk di kapal *Ro-ro*, makin di perbaiki dan yang utama harganya jauh lebih murah naik kapal *Ro-ro*, bulan April 2010 masih tarif Rp. 10.000,- per kepala, sedangkan tarif untuk kapal cepat Rp. 30.000,-

Grafik 14

Data Angkutan Penyeberangan Merak–Bakauheni di Banten (Penumpang)



Sumber: Badan Pusat Statistik Banten, Banten Dalam Angka 2004-2005, 2005: Hal. 268

Data penumpang di atas menunjukkan penurunan dari tahun 2000 sampai tahun 2005. Hal ini diakibatkan karena yang utama dilayani adalah truk dan barang, sedangkan penumpang persentasinya sedikit. Demikian pula dengan program pemerintah yang membuka kran untuk perusahaan penerbangan swasta, sehingga banyak penumpang yang biasanya menggunakan jasa angkutan bus untuk lintas provinsi, beralih ke pesawat.

Secara umum jumlah trip angkutan penyeberangan di pelabuhan Banten pada tahun 2008 mengalami penurunan dibandingkan dengan tahun 2007 untuk jenis kapal cepat Bakauheni, sedangkan untuk jenis kapal cepat Ro-Ro justru meningkat.

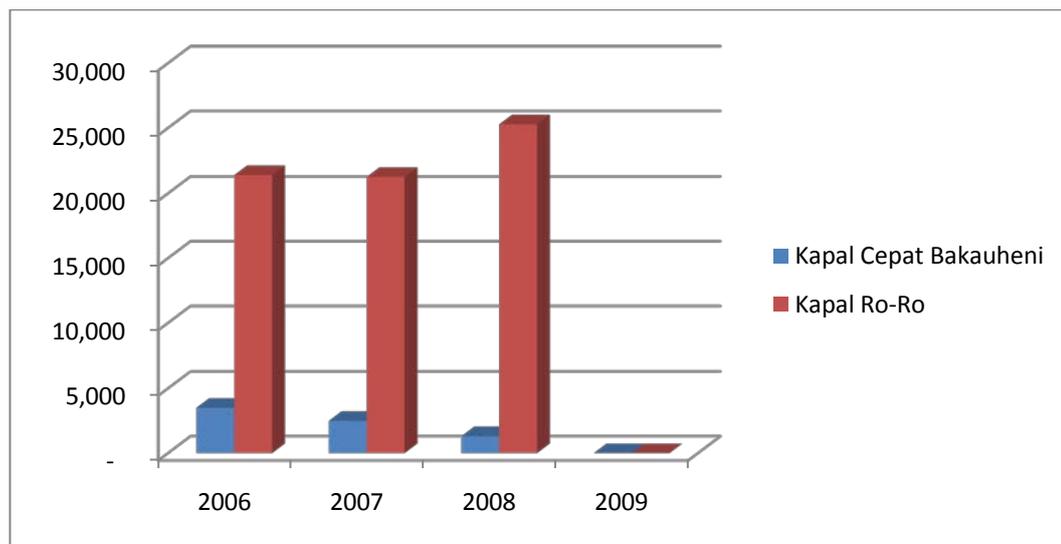
Dari segi penumpang kapal cepat, fluktuasi tertinggi berada pada penumpang kelas Bisnis Dewasa dengan jumlah puncak terjadi pada tahun 2001 yaitu sebanyak 668.326 orang. Sementara pada kapal RoRo puncak jumlah penumpang terjadi pada tahun 1998 yaitu 5.520.045 orang pada kelas Ekonomi B Dewasa terendah justru terjadi pada tahun 2004 yaitu 3.019.543 orang.

Angkutan kendaraan terbanyak adalah pada golongan III Ksg yaitu klasifikasi kendaraan Jeep, sedan, dan sejenisnya. Pada tahun 2000 mencapai 469.274 unit dan terendah pada tahun 1999 yaitu sebanyak 347.503 unit.

Fluktuasi keadaan angkutan penyeberangan tahun 2006-2009 dapat disimak pada grafik berikut:

Grafik 15

Grafik Angkutan Penyeberangan Merak-Bakauheni di Banten (Jumlah Trip)



Sumber: Badan Pusat Statistik Provinsi Banten, Banten Dalam Angka 2009, Banten: BPS, hal. 277.

Tingkat perkembangan minat konsumen terhadap pemakaian kapal Ro-Ro dan kapal cepat, utamanya untuk kelas penumpang, berbanding terbalik. Dimana kapal *Ro-ro* dari tahun 2006 sampai 2009, mengalami peningkatan yang berarti. Hal ini diakibatkan karena penyediaan fasilitas oleh pemilik kapal. Walaupun keuntungan utamanya berasal dari muat barang, truk atau mobil. Berbeda dengan kapal cepat, hari demi hari makin berkurang penggunaannya, karena pengguna lebih menyukai naik kapal biasa.

Semua fasilitas tersebut dalam pelaksanaannya, berdasarkan beberapa persyaratan yang telah ditetapkan harus dipenuhi oleh perusahaan angkutan penyeberangan khususnya yang ada di Jalur Merak dan Bakauheni yaitu pelayanan untuk penumpang, pelayanan untuk pemuatan kendaraan di kapal

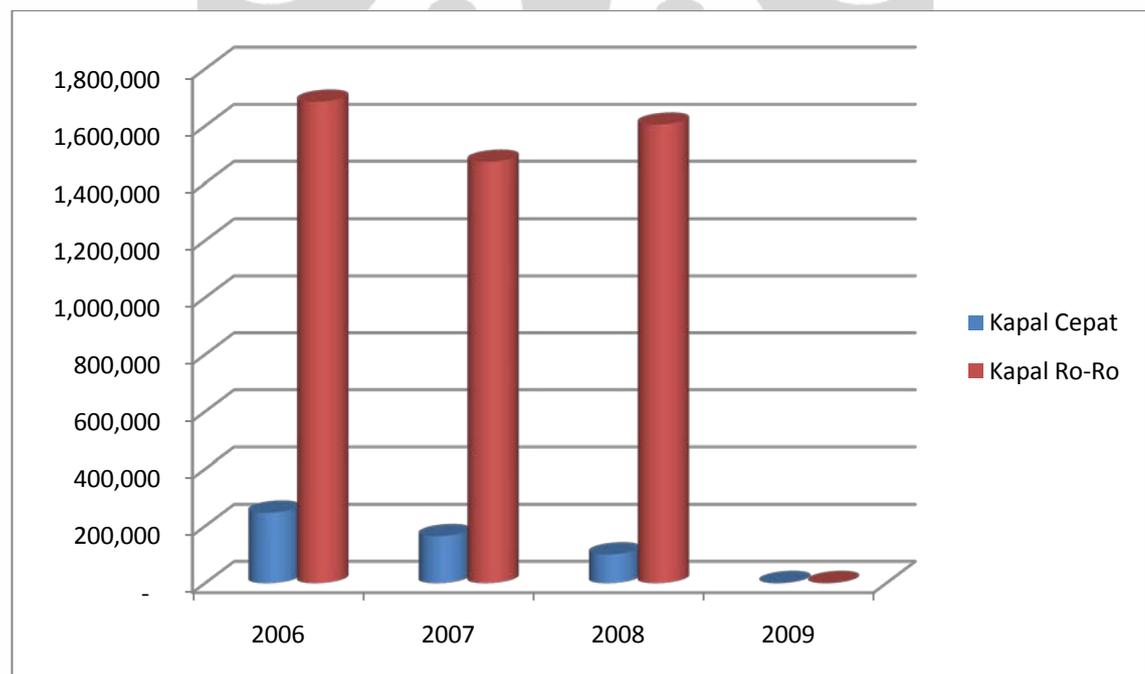
penyeberangan, pelayanan kecepatan kapal, dan pelayanan pemenuhan jadwal kapal. Jadwal kapal sudah diatur oleh administrator di tiap pelabuhan.

Untuk kecepatan kapal di jalur ini pada kelas ekonomi, kendaraan mempunyai kecepatan rata-rata sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) knot, sedangkan kapal non-ekonomi untuk kendaraan mempunyai kecepatan rata-rata 15 (lima belas) knot. Persyaratan ini diputuskan oleh Dirjen Perhubungan Darat, No. SK 73/AP005/DRJD/2003, tanggal 22 januari 2003, pasal 8.⁷ Jadwal yang harus dipenuhi oleh sebuah kapal adalah jadwal perjalanan kapal, jadwal siap operasi (*stand by*), jadwal istirahat, dan jadwal docking.

Jumlah penumpang yang diangkut tahun 2006-2009 oleh kapal cepat Bakauheni juga menurun (lihat grafik 18).

Grafik 16

Data Angkutan Penyeberangan Merak – Bakaheuni di Banten (Penumpang)



Sumber: Badan Pusat Statistik Banten, Banten Dalam Angka 2009, 2009: Hal. 277

Dari grafik tersebut dapat disimpulkan bahwa Operasional utama pelabuhan Merak dan Bakauheni adalah kapal ferry pengangkut Truk dan barang.

⁷ Op Cit, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, hal. 24

Sedangkan fluktuasi banyaknya kapal diakibatkan oleh kebutuhan pengalihan kapal dari Indonesia Barat ke Indonesia Timur.⁸ Diceritakan pula bahwa ada beberapa kapal milik pengusaha-pengusaha kapal dan politisi, seperti group milik Yusuf Kalla (Kapal Hafidah), milik Prabowo (kemudian dijual karena kebutuhan dana keikutsertaannya pada pemilu) dan beberapa pengusaha dari Jawa Timur. Namun untuk mencari informasi ke perusahaan pelayaran bersangkutan, sangat tertutup kemungkinannya, karena persaingan dan takut akibatnya merugikan perusahaan mereka.

Kegiatan kepelabuhanan ini rentan juga dengan konflik, karena masing-masing kapal menginginkan kapalnya terisi banyak, walaupun pihak administrator pelabuhan telah menetapkan jadwal yang ketat. Oleh karena itulah hari demi hari Pelabuhan menambah fasilitas-fasilitasnya seperti penambahan dermaga dan fasilitas kemudahan bersandar. Fasilitas kepelabuhanan yang ada di Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni yaitu loket penjualan tiket 5 unit, kantin-kantin, ruang tunggu khusus penumpang kapal RoRo di 2 lantai, ruang tunggu penumpang kapal cepat, areal parkir kendaraan Blok A dengan kapasitas daya muat 70 kendaraan jenis truk, areal parkir Blok B berdaya tampung 75 truk, area parkir kendaraan timbangan 200 truk, areal parkir dermaga IV 350 truk, areal parkir kendaraan dermaga III 250 truk, dermaga I sampai V, terminal Bus, Toll gate I dan II (tempat bayar kendaraan yang akan menyeberang), wartel, Toilet, dan kantong-kantong parkir di luar areal pelabuhan.

5.3. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi sungai dan danau meliputi jaringan pelayanan angkutan orang dan jaringan pelayanan angkutan barang. Di jaringan pelayaran Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni keduanya dapat dilakukan pada trayek tetap. Kecuali ada pemindahan fungsi dan trayek seperti ke Indonesia tengah atau timur.

⁸ Arifin, 67 tahun, menuturkan kepada penulis, akhir bulan Mei 2010 di Pelabuhan Merak, apa yang dirasakannya ketika ikut ditruk dan mendengar kondisi pengalihan kapal-kapal ferry.

Berdasarkan jenis pengoperasian, lintas penyeberangan yang sudah beroperasi dapat dibedakan atas tiga jenis, yaitu komersil, perintis bersubsidi dan perintis tidak bersubsidi. Pelabuhan Merak dan Bakauheni adalah lintas penyeberangan komersil antar propinsi.

Layanan kapal yang beroperasi di jaringan ini adalah kapal milik PT. ASDP Persero, kerjasama operasi PT. ASDP dengan swasta, dan Swasta. Dari grafik sebelumnya telah digambarkan bahwa PT. ASDP hanya memiliki 3 kapal dan 1 kapal kerjasama, yang lainnya dari pihak swasta. Pihak swasta yang bergerak di jalur ini rata-rata adalah pemilik kapal yang memiliki lebih dari satu kapal dan tidak di jalur ini saja memiliki kapal yang beroperasi. Sehingga jika di daerah lain membutuhkan kapal, dapat dialihkan oleh pemilik kapal, tergantung perhitungan dan peluangnya ke depan.

Dalam pelayanan terhadap penumpang dan jasa barang ini dua hal yang menjadi masalah besar bagi Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni ini, yaitu ketika meladeni angkutan lebaran dan ketika cuaca buruk. Pada tabel berikut akan diberikan contoh perkembangan arus angkutan lebaran untuk penumpang pada Merak dan Bakauheni sebagai bagian dari 10 lintas utama (Pelabuhan Ujung, Kamal, Ketapang, Gilimanuk, Padangbai, Lembar, Kayangan, dan Pototano) tahun 2000-2003.

Tabel 3

Tabel Perkembangan Arus Penumpang Lebaran 2000-2004

No	Pelabuhan	Tahun				
		2000	2001	2002	2003	2004
1.	Merak	421.634	425.634	434.345	462.183	511.189
2.	Bakauheni	411.251	419.329	461.172	505.955	549.478
3.	Ujung	430.402	430.492	383.301	456.204	454.881
4.	Kamal	232.343	353.585	344.593	361.472	356.101

5.	Ketapang	100.145	189.245	145.004	165.791	193.650
----	----------	---------	---------	---------	---------	---------

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Trasnportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005, hal. 25

Dari tabel tersebut menunjukkan bahwa jumlah penumpang di Pelabuhan Merak dan Bakauheni selalu mendominasi. Hal ini tidak dapat disangkal karena jalur ini merupakan jalur paling utama di Indonesia, dimana Selat Sunda menyatukan antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera.

Sedangkan data kendaraan yang menyeberang di 10 lintas utama tadi, pada tahun 2000 sampai 2003 adalah terlihat pada tabel berikut;

Tabel 3

Tabel Perkembangan Arus Kendaraan Lebaran 2000-2004

No	Pelabuhan	Tahun				
		2000	2001	2002	2003	2004
1.	Merak	54.047	64.007	60.384	63.636	69.317
2.	Bakauheni	54.018	54.019	54.745	61.136	69.317

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, *Trasnportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan*, Jakarta, 2005, hal. 25

Data tersebut di atas menunjukkan bahwa ada peningkatan dari tahun ke tahun, dan jika dibandingkan dengan 8 lintas utama lainnya, sangat jelas terlihat bahwa Bakauheni dan Merak paling tinggi angkanya.

5.4. Pembangunan Fisik Pelabuhan

Pelabuhan Merak-Bakauheni pada tahun 2005 memiliki 4 (empat) pasang dermaga, dermaga Merak I-Bakauheni I, Merak II-Bakauheni II, Merak III-Bakauheni III, dan Merak IV-Bakauheni IV.⁹ Sedangkan sampai tahun 2009 dermaga yang tersedia di Pelabuhan Merak dan Bakauheni ada V dermaga.

⁹ Ibid, hal. 43

Sedangkan kapal cepat yang sebelumnya berjumlah 14, turun menjadi 12 buah pada tahun 2007, dan pada tahun 2009 hanya tinggal 3 Kapal cepat yang beroperasi Merak dan Bakauheni, tapi terjadi penambahan sampai dermaga V. Menurut Arifin, sebagian kapal ferry ada yang pemiliknya mengalihkan ke jalur lain di Indonesia Tengah dan Timur, karena di wilayah itu keberadaan kapal cepat sangat dibutuhkan.

Kapasitas angkut di lintas Merak dan Bakauheni rata-rata per kapal *Ro-ro* bisa mengangkut 753 jiwa dan kendaraan sebanyak 100 (campuran penumpang dan barang), kapal cepat bisa mengangkut sebanyak 104 penumpang. Trip per hari 58 sampai 80 trip per hari.

Kondisi Pelabuhan Bakauheni sendiri tahun 2009 terdiri dari Areal kerja sebanyak 16 Ha, areal perumahan sebanyak 10 Ha dan sarana lain-lain sebanyak 50 Ha. Dermaga sudah sebanyak 5 (lima) dimana dermaga I sampai III yang merupakan Aset PT. ASDP terdiri dari *movable Bridge* 3 Unit, *Gang Way* 5 Unit, dan *Side Ramp* sebanyak 2 Unit, *fender* 45 unit, dan *bolder* sebanyak 50 unit. Selanjutnya dermaga IV yang merupakan aset PT. Infiniti, dermaga ponton kapal cepat, dermaga plengsengan. Pos pelayanan terdiri dari Pos Masuk dan *tool gate* penumpang serta *tool gate* kendaraan. Kapasitas ruang tunggu menampung sebanyak 1.750 orang dengan daya tampung parkir 3.160 unit.

5.4. Dampak

Kehadiran sebuah pelabuhan pada suatu daerah akan menjadikan daerah tersebut terbuka, sibuk, maju, dan berkembang. Dampak lainnya adalah daerah tersebut menjadi tempat bertemu dan berkumpulnya manusia yang beragam etnis yang kemudian membentuk pola kemasyarakatan heterogen. Dari semuanya pemerintah daerah memperoleh PAD (Pendapatan Asli Daerah) dari aktivitas di dalam maupun di luar pelabuhan untuk pelaksanaan pembangunan wilayahnya, walaupun sepiintas terlihat jarang mobil atau truk yang tinggal atau menikmati kondisi di Ibu Kota Banten.

Oleh karena itu kehadiran Pelabuhan Penyeberangan Merak juga memberi dampak yang luas terhadap masyarakat sekitarnya. Beragamnya etnis di sekitar pelabuhan memunculkan beragam pula warung-warung makan bahkan

restoran yang menyajikan menu khas daerah tertentu. Pengoperasian kapal-kapal selama 24 jam penuh menyebabkan orang yang membutuhkan tempat istirahat akan mencari penginapan yang memang banyak terdapat di sekitar pelabuhan. Beragamnya manusia beragam pula kebutuhannya sehingga pedagang mulai dari kaki lima sampai pemilik supermarket turut menghiasi keramaian sebuah kota pelabuhan.

Salah satu cara yang dilakukan management PT. Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak juga mempunyai inisiatif yaitu mengkaryakan warga sekitar pelabuhan sebagai tenaga harian lepas terutama pada kondisi sangat padatnya penumpang. Mereka menugaskan para pekerja lepas ini adalah pengaman, parkir, dan penjualan tiket resmi (bukan calo). Adalagi satu jenis “karyawan” yang terdapat di Pelabuhan Merak pada saat-saat tertentu yaitu para sukarelawan. Mereka bertugas sebagai pemandu bagi para calon penumpang ataupun mereka yang baru turun dari kapal dengan memberi informasi yang dibutuhkan. Keadaan para sukarelawan ini direkam dengan baik oleh wartawan Harian Umum Pikiran Rakyat yang dipublikasikan dan diberi judul Sukarelawan Bantu Pemudik di Merak dengan isi berita sebagai berikut:

”Kapal cepat ke arah sebelah kiri dan kapal RoRo sebelah kanan,” ungkap seorang gadis memberi petunjuk kepada para pemudik yang akan membeli tiket di Pelabuhan Merak, Kamis (11/11) siang. Gadis berkerudung tersebut tampak sibuk karena pada Kamis pagi itu pemudik yang akan menyeberang ke Sumatra melalui Pelabuhan Merak membludak. Namun di sisi kesibukannya itu ia meluangkan waktu untuk berbincang-bincang dengan “PR”. “Nama saya Nurul usia 17 tahun, saya sekarang kuliah di Akademi Perawat Jakarta,” ungkapnya mengawali pembicaraan. Dia pun menerangkan bahwa dirinya bukan pegawai dari PT Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (ASDP) Cabang Utama Merak, namun ia hanyalah salah satu dari 50 sukarelawan yang membantu pemudik yang akan menyeberang melalui Pelabuhan Merak. Mereka adalah anak-anak pegawai PT. Indonesia Ferry (Persero) Cabang Utama Merak dan santri pesantren-pesantren yang ada di Cilegon. “Kami tidak memikirkan bayaran Pak. Kami hanya menjalankan tugas saja,” ungkapnya polos. Tugas yang diemban Nurul dan teman-temannya sepintas memang ringan, hanya memandu. Namun keberadaan

mereka sangat membantu pemudik. Ini adalah tugas mulia, karena selain tanpa bayaran juga dilaksanakan menjelang Lebaran yang sudah barang tentu tidak semua orang mau melakukannya. Nurul bersama temannya bertugas selama 15 hari mulai dari H-7 hingga H+7. Mulai dari memandu pembelian tiket, memantau pengamanan di sekitar Pelabuhan Merak bersama petugas hingga memandu langsung pemudik sampai ke tempat duduk di kapal. Ketika ditanya suka duka menjadi sukarelawan, Nurul mengungkapkan memang ada saja ketidaksukaan seperti jenuh dan membosankan. Namun hal itu bisa diatasi dengan melakukan kegiatan-kegiatan yang tidak membosankan seperti *ngobrol* dengan teman-teman saat kosong. Kepala Cabang PT. ASDP (Persero) Cabang Utama Merak Taufik Hardiawan mengatakan, pihaknya memang mengerahkan sukarelawan untuk melayani pemudik dengan baik. Program ini tanpa paksaan. Artinya tidak ada sanksi bagi karyawan PT. ASDP (Persero) Cabang Utama Merak yang tidak mengikutkan keluarganya dalam program sukarelawan ini. "Itu hanya imbauan partisipasinya saja. Meski begitu antusiasme mereka cukup tinggi," katanya. Mengenai honor, Taufik mengatakan, meski statusnya sukarelawan mereka mendapatkan honor seadanya, tergantung anggaran yang ada. "Jelas mereka telah membantu kita. Tentu saja kita juga harus memberikan sesuatu berupa imbalan kepada mereka," katanya.

Dari keadaan tersebut terlihat dengan jelas perbedaan antara para pegawai harian lepas (PHL) dengan para sukarelawan. PHL umumnya dipekerjakan dibidang sekuriti dan buruh angkut dengan masa kerja diatur oleh perusahaan sedangkan para sukarelawan menjadi pemandu bagi calon penumpang jika tingkat kesibukan di Pelabuhan Merak sampai pada kondisi sangat padat yaitu pada hari-hari libur seperti menjelang dan sesudah hari raya.

Dampak lain adalah dilakukannya relokasi bagi permukiman masyarakat yang terkena perluasan areal Pelabuhan Merak. Pihak pelabuhan telah memberikan kavling pengganti di wilayah Kelurahan Lebakgede di Kampung Tanjungsekong.

Keragaman ini kadang menyebabkan dampak negatif, dimana beragam pula kejahatan yang kadang menimpa calon penumpang seperti pencopet, pencuri

barang, penipu, dan calo tiket. Namun pihak pelabuhan telah melakukan antisipasi semaksimal mungkin dengan bekerjasama dengan berbagai pihak dan dengan pendekatan persuasif. Contohnya para Calo truk (menurut Arifin, mereka tidak mau dipanggil dengan kata 'Calo' karena bernuansa kasar, tapi menggunakan kata pengurus truk), mereka tetap beroperasi, walaupun tidak seramai dan seterang-terangan masa lalu, dan ternyata truk-truk pun membutuhkan mereka, tanpa merugikan pihak lain.¹⁰

Bahkan lebih jauh pihak Pelabuhan telah melakukan kegiatan-kegiatan sosial yang membantu masyarakat sekitarnya seperti sunatan massal, dan melayani kunjungan-kunjungan generasi muda seperti kunjungan Taman Kanak-kanak (lihat lampiran), yang diberikan pengetahuan tentang pelabuhan, dan arti penting semangat dan jiwa kelautan, tidak selamanya di darat.

Menyangkut kendala sulitnya menemukan data untuk peneliti, dijelaskan oleh R. Agus Riyadi, bahwa data jenis barang yang bongkar muat di Pelabuhan Merak dan Bakauheni, PT. Indonesia Ferry tidak melakukan pendataan seperti yang masa lalu lakukan, seperti mengecek jenis barang, dari mana, ke mana, karena dianggap tidak menghasilkan secara langsung data tersebut. Yang disebutkan hanyalah berkisar mengenai berat barang, jumlah barang, dan lain-lain. Namun kendala yang dihadapi selama ini adalah:

1. Kondisi cuaca; pihak PT. Pelabuhan Indonesia Ferry telah menetapkan jadwal untuk kapal (*selling time*), berangkat, bersandar, doking, menunggu, dan lain-lain, namun cuaca yang terjadi tidak bisa diperkirakan, akhirnya sering mengganggu kelancaran aktivitas kapal,
2. Jumlah kapal yang beroperasi; terkadang dari jumlah kapal yang tersedia, misalnya sekarang ada 33 kapal, tidak semuanya selalu beraktifitas, pada saat jadwalnya doking, kapal tersebut harus doking dan semuanya dalam pengawasan serta kontrol dari PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero).

¹⁰ Arifin, 65 tahun, pengurus Truk yang akan menyeberang ke Bakauheni, tanggal 4 Mei 2010, menceritakan suka dukanya jadi pengurus truk (tidak mau disebut Calo), kadang dia tidak digubris jika lagi banyak uang, pada saat butuh nyari-nyari supir dan kondektur truknya itu. Termasuk jika ada truk atau mobil yang lecet atau kesenggol di kapal, biasanya mereka mencari orang yang bisa menguruskan penyelesaiannya, mereka inilah yang menguruskan, dari yang sesuai prosedur 4 hari menjadi 2 hari, itulah tugas dan aktivitas mereka.

Ada standar nasional yang harus dipenuhi oleh pengelola kapal, dan merupakan proses untuk mendapatkan sertifikasi laik beroperasi.

3. Sering terjadi penumpukan, terutama jika masa-masa akan lebaran, sehingga PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero) telah mempersiapkan diri jika menghadapi penumpukan barang, kendaraan maupun penumpang. Seperti misalnya menetapkan kriteria kendaraan yang harus didahulukan pada saat penumpukan, yaitu barang yang tidak tahan lama, seperti sayur-sayuran.
4. PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero) hanya memiliki tiga kapal, yaitu Jatra I, Jatra II, dan Jatra III, selain itu semuanya kapal swasta yang beroperasi pada jalur yang sama, Merak-Bakauheni. Sehingga jika menetapkan peraturan harus berlaku sama dengan semua kapal yang beroperasi. Terkadang kapal swasta tersebut menginginkan peraturan yang lebih mendukung usaha mendapatkan keuntungan dimana persaingan tidak sehat terjadi, dengan prinsip pengeluaran yang sangat sedikit tapi menghasilkan penerimaan yang banyak.

Berkaitan mengenai kondisi kapal, ditanggapi langsung oleh Menteri Perhubungan Fredy Numberi dalam media Pers ketika melakukan kunjungan ke Pelabuhan Merak, mengatakan bahwa Kapal penyeberangan yang berusia lebih dari 30 tahun harus dievaluasi. "Mesin kapal dan semuanya harus dapat perhatian khusus," katanya saat melakukan kunjungan kerja ke Pelabuhan Merak, Banten, Ahad (20/12). Semakin tua usia kapal, semakin banyak keterbatasannya sehingga berpotensi membahayakan keselamatan penumpang. Padahal ia menegaskan, angka kecelakaan harus ditekan, bahkan hingga nol.

Freddy meminta perusahaan pemilik kapal harus diingatkan agar memperhatikan kondisi kapal yang sudah berusia lebih dari 30 tahun. Operator kapal juga harus mau membeli kapal baru. Apalagi jika sudah mendapat keuntungan yang cukup besar. "Dengan adanya profit, harus berani ganti kapal yang baru," katanya.

Direktur Utama PT Indonesia Ferry (Persero) Bambang Soerjanto mengatakan dari 33 kapal yang beroperasi di Pelabuhan Merak, enam di antaranya

berusia lebih dari 30 tahun. Keenam kapal itu adalah BSP II, BSP III, dan Bahuga Jaya, milik PT Atosim Lampung Pelayaran; Mufidah (PT JL Ferry), Nusa Dharma (PT Putra Master SP); serta SMS Kartanegara (PT SMS Kartanegara). Sementara itu, dari sekitar 250 kapal penyeberangan di Indonesia, kata dia, 10 persennya berusia lebih dari 30 tahun. Menurut Direktur Utama PT. Indonesia Ferry, kapal yang beroperasi saat ini rata-rata berusia 15-20 tahun. Semua kapal tua itu masih layak beroperasi. Lebih lanjut dikatakan bahwa "Kapal tidak akan diizinkan berlayar jika tidak dalam kondisi bagus".

Kapal-kapal tersebut juga melakukan pemeliharaan (*docking*) secara rutin dan diresertifikasi oleh badan keselamatan pelayaran. Bambang menjelaskan, tidak ada batas maksimal usia kapal untuk berlayar, asalkan dirawat dan resertifikasi dilakukan dengan benar. Hanya, makin tua kapal, makin mahal pula biaya perawatannya sehingga harus ada peremajaan kapal. Dia mengatakan akan menindaklanjuti perintah Menteri Perhubungan untuk memodernisasi industri feri. Dalam waktu dekat, pihaknya akan berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan dan perusahaan pelayaran untuk membahas *roadmap* tercepat yang menguntungkan semua pihak.

Soal pembelian kapal baru, Bambang mengatakan, perseroan sebetulnya siap menambah kapal. Namun, pembelian kapal terkendala oleh waktu. Pembuatan kapal baru, tutur dia, membutuhkan waktu 3-4 tahun. Sedangkan kapal bekas sulit ditemukan ukuran yang sesuai. "Kadang kapalnya tidak sesuai dengan dermaga kami," ujarnya.¹¹

Namun hal tersebut ditentang oleh *Indonesia Ferry Companies Association* (IFA), menolak pernyataan Menteri Perhubungan, Freddy Numberi, yang menyebutkan kapal feri di atas usia 30 tahun harus dievaluasi dan tidak dioperasikan. Pernyataan itu, menurut wakil ketua DPP IFA, Bambang Haryo, tidak benar dan tidak memberi perasaan aman bagi penumpang laut. Berikut adalah pernyataan ketua DPP IFA:

¹¹ Desy Pakpahan, TEMPO *Interaktif*, Menteri Freddy: Kapal Berusia 30 Tahun Harus Dievaluasi, Minggu, 20 Desember 2009 | 21:24 WIB

"Dalam dunia pelayaran, tidak ada istilah kapal tua. Yang ada adalah kapal yang laik operasi dan yang tidak laik operasi. Di dunia ini masih banyak kapal tua yang laik beroperasi. Yang penting utamakan keselamatan pelayarannya," sanggah Bambang di Surabaya, Rabu (30/12).

IFA menilai kelayakan kapal tidak ada hubungannya dengan usia kapal. Bambang berpendapat, standardisasi penilaian sebuah kapal yang layak laut adalah kapal yang sudah diregistrasi dalam klas dan melaksanakan *planned maintenance system* (PMS) atau sistem perawatan terencana sesuai standar. "Kalau kapal feri tidak melaksanakan PMS, tentu tidak dijamin kelayakan operasinya," tegasnya. Bambang juga menegaskan kondisi laik atau tidaknya kapal dipengaruhi oleh PMS yang pelaksanaannya dilakukan secara internal perusahaan atau eksternal galangan. Sehingga, jika kualitas dari industri galangan kurang bagus maka program PMS tidak dapat dilakukan secara sempurna. Keselamatan pelayaran tidak hanya ditentukan oleh operator saja, tapi juga oleh *stake holder* keselamatan. Di antaranya, adpel atau syahbandar. SAR, KNKT, Pertamina, atau pihak galangan kapal. Disebutkan, masih banyak kapal-kapal tua yang layak beroperasi di dunia. Di antaranya, kapal *War Artist* jenis *naval overseas transportation* yang dibuat tahun 1918, namun sampai sekarang masih beroperasi. Selain itu, kapal penumpang *Queen of Sidney* buatan 1960 di Canada.¹² Sejalan dengan hal tersebut, Asmansen Pelabuhan komersil R. Agus Riyadi, menyatakan sebagai berikut;

"Tidak dapat diambil keputusan bahwa kapal yang berusia tua dan lebih lama tidak layak untuk beroperasi lagi, karena pihak PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero) telah menetapkan sistim kontrol pada kesiapan pelayanan kapal.¹³

Peraturan yang ditetapkan adalah sebuah kapal yang siap beroperasi harus memegang sertifikat laik jalan yang dikeluarkan oleh PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero). Pada saat sebuah kapal doking (diatur dan dijadwalkan secara berkala, akan diadakan pemeriksaan teknis yang berkaitan dengan standarisasi yang telah ditetapkan), dan hal ini akan dikontrol dan diawasi oleh pihak Biro Klasifikasi Indonesia, surveyor dan tim dari PT. Pelabuhan Indonesia

¹² Wardiamo, Republika, Kapal Tua Masih Layak Operasi, 31 Dec 2009

¹³ Wawancara dengan R. Agus Riyadi, Asmansen Pelabuhan Komersil, di Kantor PT. Indonesia Ferry (Persero), Jl. Jenderal Achmad Yani, Kav. 52 A, Jakarta 10510, Indonesia, pada tanggal 23 Juni 2010.

Ferry (persero). Jadi kesiapan kapal tergantung dari perawatannya, bukan baru atau lamanya. Dalam proses ini, semua mesin kapal harus turun semua (dibongkar dan diperbaharui), dinding-dinding kapal harus memenuhi standar ketebalan, akhirnya harus memenuhi 80 % (delapan puluh persen) siap pakai, baru bisa mendapatkan sertifikat. Mengenai buruh angkut pelabuhan yang sejak dahulu kala tidak bisa dilepaskan dari sebuah pelabuhan, dikoordinir langsung oleh pihak PT. Pelabuhan Indonesia Ferry (persero).

Pada sebuah media menyiarkan juga hasil wawancara dengan Kepala Cabang ASDP Bakauheni, Edy Pinontuan kepada detikcom dan *Seputar Indonesia*, bahwa Pelabuhan Bakauheni telah dilengkapi radar yang mampu mendeteksi adanya ganja dan zat aditif lainnya. "Ini sudah mulai digunakan sejak dua bulan lalu," katanya. Walaupun sarana dan prasarana untuk angkutan lebaran 2005 telah siap, menurut Edy, masih banyak kendala yang dihadapi Pelabuhan Bakauheni, antara lain:

"Kendalanya adalah seringnya mati lampu di pelabuhan Bakauheni. Daya PLN di sini kecil. Jadi pada saat beban puncak, sering tidak kuat. Akibatnya sering mati lampu. Ini cukup menghambat pelayanan".

Selain masalah listrik, kondisi cuaca yang diperkirakan curah hujan tinggi, juga menjadi kekhawatiran khusus. Sebab, dengan tingginya curah hujan dapat mengakibatkan gelombang besar, badai dan hujan. Mengenai hal ini Edy mengungkapkan sebagai berikut: "Akibatnya, frekuensi kapal menjadi turun. Itu artinya kapasitas angkutnya juga turun. Sehingga terjadi stagnasi". Edy juga mengatakan, masih sering dijumpai kendaraan yang diangkut dalam keadaan mesin menyala. Hal tersebut sebenarnya dilarang, karena memungkinkan adanya konslet yang dapat menimbulkan kebakaran.

"Satu kapal bisa habis. Apalagi kalau sampai ada orang yang merokok dan membuang puntungnya sembarangan di kapal. Padahal, di sini banyak angin dan banyak ceceran bahan bakar".¹⁴

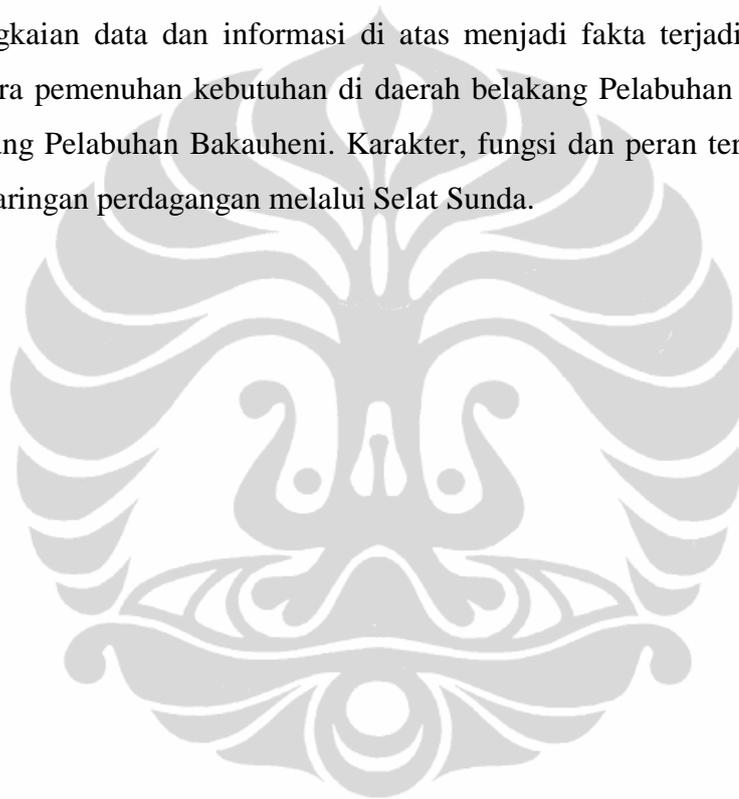
Mengenai kapal tua juga dijelaskan oleh staff Asisten Manager Operasi di PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, bahwa tidak ada istilah kapal tua dan kapal muda di dunia pelayaran, karena pihak operasional pelabuhan telah menetapkan

¹⁴ Nurvita Indarini, detik News, Pelabuhan Bakauheni Siapkan Satu Darmaga Tambahan, Sabtu, 29/10/2005 09:29 WIB,

aturan-aturan yang kuat untuk kelayakan sebuah kapal dalam jangka waktu yang telah ditetapkan.

Pada intinya, berita yang disiarkan media tersebut merupakan salah satu dampak dari keberadaan Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni. Perhatian pemerintah dan masyarakat cukup tinggi karena fungsinya yang signifikan melayani dan dibutuhkan oleh masyarakat, oleh karena itu kesiapan sarana dan prasarananya harus tetap terjaga baik.

Rangkaian data dan informasi di atas menjadi fakta terjadinya proses ekonomi antara pemenuhan kebutuhan di daerah belakang Pelabuhan Merak dan daerah belakang Pelabuhan Bakauheni. Karakter, fungsi dan peran tergambar dalam suatu jaringan perdagangan melalui Selat Sunda.



BAB VI

PENUTUP

1. Kesimpulan

Banten, bukan nama baru dalam sejarah Indonesia, ketenarannya pada masa Kesultanan Banten, dimana Pelabuhan Banten menjadi pelabuhan Internasional masa itu. Walaupun kondisi Banten menurun dan Lampung kemudian beranjak mandiri dan berkembang, posisi Banten menjadi baik ketika tahun 1912 Hindia Belanda melalui perusahaan kereta api *staatssporwegen* membangun pelabuhan Merak di Banten. Pelabuhan ini mendukung kegiatan transportasi ekspor dan impor Hindia Belanda. Melalui fasilitas inilah mereka membawa keluar hasil perkebunan, pertanian, dan lain-lain ke luar negeri. Membuka pelabuhan di Merak, Banten masa itu bukan hadir begitu saja, tapi karena posisinya yang strategis di jalur pelayaran internasional.

Pasca kemerdekaan Republik Indonesia 1954, selepas Hindia Belanda, pengelolaan Pelabuhan Merak dipegang oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), yang merupakan perusahaan perpanjangan tangan Hindia Belanda. Setelah pemerintah Republik Indonesia menggulirkan nasionalisasi semua perusahaan asing tahun 1959, Pelabuhan Merak dikelola oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Sejak inilah pengelolaannya lebih dikhususkan ke fungsi penyebarangan.

Sebuah pelabuhan pasti memiliki pasangan di daerah yang lain. Demikian pula dengan Pelabuhan Merak. Tahun 1948 masih beraktifitas ekspor untuk keperluan Hindia Belanda. Wilayah yang sejak masa Kesultanan Banten terhubung dengan Banten adalah Lampung. Sejak tahun 1905, Hindia Belanda sudah membuat program transmigrasi dari Jawa Tengah dan Jawa Timur ke Lampung, tentunya naik Kereta Api ke Merak, dan dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Panjang di Lampung. Panca kemerdekaan hubungan ini diresmikan oleh pemerintah Republik Indonesia pada tahun 1952, yaitu hubungan antara Pelabuhan Merak di Banten dengan Pelabuhan Panjang di Lampung.

Lampung yang dahulunya menjadi *feri-feri* (daerah hisapan, pemasok kebutuhan) Banten, mengalami peningkatan yang pesat akhirnya menjadi Provinsi Lampung pada tanggal 18 Maret 1964. Salah satu yang menonjol di Lampung adalah program transmigrasi oleh pemerintah Hindia Belanda. Keberhasilannya mengakibatkan hari demi hari makin berkembang dan transmigrasi spontan atau atas kemauan sendiri *pun* makin mengalir ke Lampung. Tentunya aktifitas ini didukung oleh Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Panjang, di Lampung.

Perkembangan organisasi dan pembangunan fisik pelabuhan sejak tahun 1970, Departemen Perhubungan masa itu membentuk Direktorat Pelayaran Sungai, Danau & Ferry di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Dimulailah rancangan pembangunan Pelabuhan Bakauheni di Lampung Selatan, satu paket dengan pembangunan jalan dari Bandar Lampung ke Bakauheni. Sementara itu di dekat Pelabuhan Panjang di Lampung, dioperasikan pelabuhan bayangan yang bernama Pelabuhan Srengsem sebagai persiapan Pelabuhan Bakauheni. Dimulailah program yang mengkhususkan pada penyeberangan kapal ferry dari dan ke Pelabuhan Merak-Pelabuhan Srengsem. Hal ini dilakukan karena Pelabuhan Panjang adalah pelabuhan umum.

Pelabuhan Bakauheni diopearasikan tahun 1980. Pilihan lokasi Bakauheni ini diambil oleh pemerintah karena memperhitungkan jarak, waktu dan biaya antara Pelabuhan Merak di Banten yang berpasangan dengan Pelabuhan Panjang di Bandar Lampung. Jika Dibandingkan dengan jarak Pelabuhan Merak-Bakauheni, lipat dua kalinya. Dengan melihat konteks ini, artinya ini adalah telah terjadi interaksi dua wilayah/pulau yang berbeda, dipersatukan oleh satu selat (Selat Sunda), saling memenuhi kebutuhan satu sama lain. Interaksi ini adalah proses ekonomi, saling melengkapi antara Pelabuhan Bakauheni dengan daerah-daerah belakangnya (Sumatera umumnya lewat lintas Sumatera) dan khususnya Sumatera Selatan. Serta Pelabuhan Merak di Banten, dengan daerah *hinterlandnya*, yang umum Pulau Jawa, dan khususnya Jawa Barat dan Jakarta. Dalam membaca, mengamati dan mendalami konteks ini, dipakai pendekatan Ilmu Ekonomi Regional dimana fokusnya pada analisis interaksi antar daerah dan pengembangan daerah dalam lingkup kajian sejarah ekonomi maritim.

Seperti telah dikemukakan sebelumnya bahwa wilayah perairan Indonesia sebagai kesatuan dari berbagai macam satuan bahari (*sea system*), maka dalam melihat proses integrasi perlu dipahami berdasarkan sejarah masing-masing. Akhirnya dua pulau yang dipersatukan oleh sebuah selat, terbukti menjadi nadi bagi perkembangan ekonomi Pelabuhan Merak dengan daerah belakangnya serta Pelabuhan-pelabuhan di Lampung beserta daerah belakangnya. Namun melihat kebelakang yang pada posisinya lebih menurun dari pelabuhan internasional menjadi pelabuhan penyeberangan saja. Selain itu tantangan ke depannya dengan akan dibangunnya Jembatan Selat Sunda, menjadikan Pelabuhan Merak harus lebih berbenah dengan bercermin pada masa lalu untuk kesuksesan di masa depan.

2. Saran

Melalui studi ini, yang menjelaskan proses integrasi berbagai unit di Pelabuhan Merak dan pelabuhan-pelabuhan di Lampung, diharapkan membuka peluang-peluang baru untuk membuat deskripsi dan analisis sejarahnya, bahkan terbuka di sektor lain. Selain itu untuk pelabuhan tersebut, agar dapat dipahami karakter masing-masing wilayah dan daerah belakangnya, dan perbaikan serta penambahan sarana dan prasarannya, supaya bisa diantisipasi masalah-masalah yang sering terjadi seperti penumpukan truk/barang.

Model ini bisa digunakan sebagai kajian pengembangan pelabuhan ferry lain di Indonesia. Walaupun secara nasional memiliki panduan resmi dari pemerintah, namun banyak hal yang perlu dimengerti dalam pengembangan pelabuhan. Mengingat tantangan yang dilalui dan dihadapi lebih besar dari posisi pelabuhan penyeberangan lainnya. Selain itu perlu dipikirkan peluang untuk mengangkat posisinya sebagai pelabuhan internasional, karena sudah diusahakan standar pelayanan internasional di Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni. Bahan kebijakan ini bisa diambil berdasarkan kenyataan masa lalu yang pernah dialami sebagai pelabuhan Internasional, selain itu posisi Pelabuhan Tanjung Priok semakin terdesak terutama dalam pelayanan internasional, jadi jalur Selat Sunda ini bisa menjadi jalan keluar. Apa lagi dengan pembangunan Jembatan Selat Sunda, berarti jalur ini perlu mencari alternatif lain untuk peningkatan pelayanan berskala internasional.

Sebagai bentuk kepedulian kepada lingkungan, seharusnya kedua pelabuhan ini lebih mendekatkan diri dan memperhatikan lingkungan sekitarnya dimana pelabuhan itu hidup dan berinteraksi, jangan menjadi eksklusif. Sehingga akan terjalin proses saling melengkapi, tidak masyarakat sekitarnya hanya menjadi obyek penderita, karena perlu dipahami bahwa pelabuhan adalah sebuah “gate” pintu gerbang keluar masuk yang seharusnya memanjakan mata ketika tiba di pelabuhan itu, keindahannya, kebersihannya, bangunan-bangunan di sekitarnya, semoga ini menjadi perhatian. Dalam ilmu ekonomi regional disebutkan ada tiga jenis hubungan antara kota/pelabuhan dengan wilayah belakangnya, yaitu generatif, parasitif, dan *enclave*. Tipe kota/pelabuhan yang generatif ialah kota yang menjalankan bermacam-macam fungsi untuk dirinya sendiri maupun untuk daerah belakangnya, saling menguntungkan dan mengembangkan. Parasitif ialah kota yang tidak banyak berfungsi untuk menolong wilayah belakangnya. Sedangkan jenis *enclave*, yaitu kota/pelabuhan yang berkembang tapi tidak mengharapkan input dari daerah sekitarnya, seakan-akan terpisah dari daerah sekitarnya.¹ Melihat tipe-tipe ini maka dari kegiatan yang dilakukan di Pelabuhan Merak dan Bakauheni, dapat dikategorikan sebagai pelabuhan generatif, karena keberadaannya tidak berdiri sendiri atau tidak mengisolasi diri dari lingkungannya.

Khususnya buat pemerintah daerah, keberadaan Pelabuhan Merak di Banten dan Bakauheni di Lampung Selatan ini, seharusnya menjadi momentum besar terhadap pengembangan daerah. Walaupun sekarang sudah banyak alternatif lain untuk ke daerah lain, tapi kebutuhan-kebutuhan besar yang menggunakan truk dan mobil besar lainnya masih sangat mengandalkan pelabuhan ini. Kegemilangan masa lalu hendaknya menjadi kenyataan kembali, seperti kota-kota maritim besar lainnya di dunia. Arsitektur penataan kota dan keletakan pelabuhannya menjadi suatu sarana bukan hanya transportasi, tapi juga penunjang sektor pariwisata, pundi-pundi devisa daerah.

Untuk perusahaan-perusahaan pelayaran yang sudah banyak berjasa melayani penyeberangan di jalur Merak dan Bakauheni, diharapkan dapat lebih

¹ Robinson Tarigan, *Ekonomi Regional*, Edisi Revisi, Bumi Aksara: Medan, 2005, hal. 161

maksimal dalam pelayanan dan tidak semata untuk mementingkan keuntungan, antara tingkat pelayanan terhadap konsumen dengan dana yang akan diperoleh harus setingkat. Hal ini menjadi catatan karena pengguna sarana ini membutuhkan kepuasan, dan sarana ini bisa dijadikan sebagai tujuan wisata bagi konsumen. Dengan demikian pihak pengelola usaha pelayaran ini telah ikut aktif langsung dalam upaya meningkatkan kemakmuran masyarakat. Termasuk dalam hal pelayanan terhadap konsumen yang membutuhkan data dan informasi khususnya keilmuan, walaupun harus melalui seleksi yang ketat terhadap data-data ijin yang diperoleh, kalau meyakinkan untuk kepentingan ilmu pengetahuan, informasi yang layak untuk diberikan, karena bukan hanya untuk kepentingan penulis, namun untuk masa depan yang lebih baik.

Jika memperhatikan visi dan misi serta program kerja PT. Indonesia Ferry ke depan yang mencoba untuk modernisasi sarana kepelabuhanan, tentunya hal ini perlu ditanggapi baik dan dilaksanakan sebagaimana mestinya. Karena masih terkesan lambat penerapannya, contoh pada saat penulis melakukan penyeberangan dari Merak ke Bakauheni bulan Mei 2010, masih menggunakan tiket manual. Hal ini bisa dibayangkan jika menggunakan tiket elektronik pada saat musim mudik lebaran, berapa banyak waktu yang bisa dihemat. Termasuk koordinasi penyelenggara di pelabuhan dengan penyediaan sarana dan prasarana dikapal masih kurang, karena terkesan kapal memilih cara sendiri-sendiri untuk menyediakan tempat dan hiburan yang memuaskan selama penyeberangan.

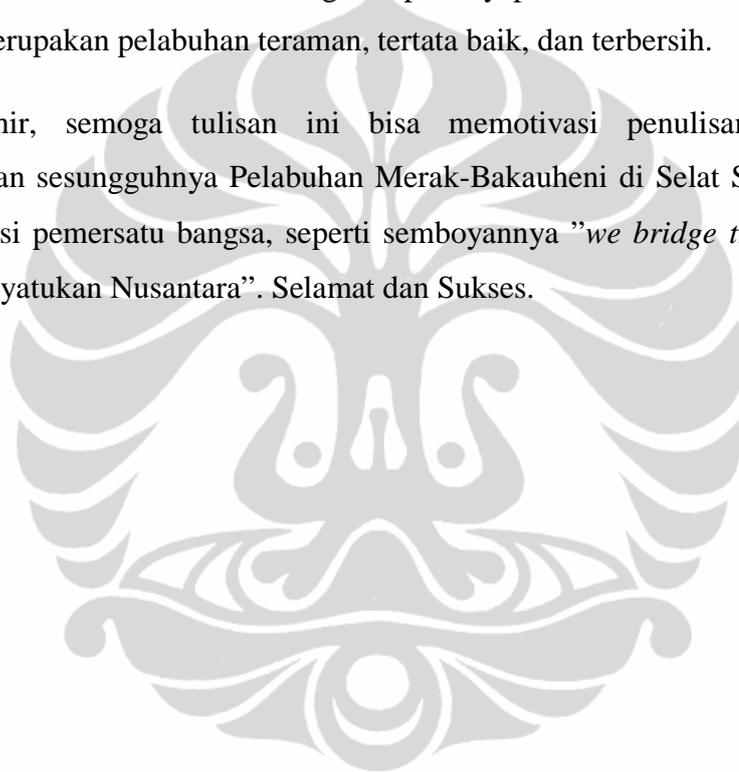
Menyangkut rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda, hendaknya pihak Pelabuhan memahami ini sebagai ajang persaingan yang sehat, tidak menjadikan wacana ini suatu hal akan mengambil pekerjaan yang selama ini ditekuni, tapi hal ini merupakan dorongan untuk lebih mempersiapkan diri dengan peningkatan pelayanan terhadap konsumen. Walaupun hal itu terjadi, Pelabuhan Merak-Bakauheni tetap eksis seperti yang dikatakan pihak kantor Pusat PT. Pelabuhan Ferry.

Untuk pembaca yang berminat, beberapa hal yang belum sempat diteliti menyangkut keberadaan Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni ini, seperti perubahan lahan kawasan pelabuhan ditinjau dari sudut geografi sejarah,

peristiwa-peristiwa kecelakaan kapal di jalur ini, kajian penerapan sistim asuransi atau perlindungan bagi konsumen (pemilik kendaraan/barang) di lintasan Merak-Bakauheni, dan lain-lain, terbuka untuk dikaji.

Untuk buruh, pengurus kendaraan yang akan menyeberang, pedagang kaki lima, dapat dikatakan sebagai korban dari peningkatan sarana mekanisasi di pelabuhan, kiranya perlu mendapatkan perhatian dan penyaluran pekerjaan yang sesuai dengan keahlian masing-masing. Namun sepanjang pengalaman penulis melayari pelabuhan dari Pulau Sabang sampai Jayapura, Pelabuhan Merak dan Bakauheni merupakan pelabuhan teraman, tertata baik, dan terbersih.

Terakhir, semoga tulisan ini bisa memotivasi penulisan-penulisan selanjutnya dan sesungguhnya Pelabuhan Merak-Bakauheni di Selat Sunda telah membawa misi pemersatu bangsa, seperti semboyannya *"we bridge the nation"*, "Bangga Menyatukan Nusantara". Selamat dan Sukses.



DAFTAR PUSTAKA

I. BUKU

- Badan Pusat Statistik Provinsi Banten, *Banten dalam Angka 2000*, BPS Banten.
- Burke, Peter, *Sejarah dan Teori Sosial*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, (terjemahan)
- Chamroel Djafri, *Gagasan Seputar Pengembangan Industri Dan Perdagangan TPT (Tekstil dan Produk Tekstil)*, Asosiasi Pertekstilan Indonesia (API) dan Cidesindo, Jakarta:2003.
- Fachruddin, Endjat Djaenuderadjat, Rumiati, *Senjata Tradisional Lampung*, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Proyek Penelitian Pengkajian dan Pembinaan Nilai-Nilai Budaya, 1992.
- Guillot, Claude, *Banten Sejarah dan Peradaban Abad X-XVII*, Cetakan Pertama, 2008, Jakarta:KPG, hal. 66. C. Guillot mencoba melihat pelabuhan abad ke-17 dari segi struktur sebuah kota pelabuhan Jawa.
- Lapian, Adrian B, *Pelayaran dan Perniagaan Nusantara: abad ke-16-17*, Komunitas Bambu: 2008.
- Orang Laut-Bajak Laut-Raja Laut: Sejarah Kawasan Laut Sulawesi Abad XIX*, Jakarta: Komunitas Bambu, 2009.
- Levi-Strauss, C, *Antropologi Struktural*, Yogyakarta:2007, Kreasi Wacana, Edisi Kedua.
- Priyarsono, D.S., *Ekonomi Regional*, Jakarta, 2009.
- Reid, Anthony, *Asia Tenggara Dalam Kurun Niaga*, terj. (1992).
- Soebadio, Haryati., dkk, *Adat Istiadat Daerah Lampung*, Jakarta: Proyek Penelitian dan Pencatatan Kebudayaan Daerah, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Tarigan, Robinson, *Ekonomi Regional Teori dan Aplikasi*, Edisi Revisi, Bumi Aksara, Medan: 2005.
- Triatmodjo, Bambang, *Pelabuhan*, Beta Offset, Cetakan-7: Yogyakarta. 2007
- Untoro, Heriyanti Ongkodharma, *Kapitalisme Pribumi Awal Kesultanan Banten 1522-1684*, 2007, Jakarta: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya (FIB) UI & Komunitas Bambu.
- Wibisono, Sonny Chr., “Kegiatan Perdagangan di Bandar banten dalam Lalu-lintas Perdagangan Jalur Sutra”, dalam Sri Sutjiatiningsih, “*Banten Kota Pelabuhan Jalur Sutra*”, Kumpulan makalah, 1986, Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Winardi, *Pengantar Sejarah Perkembangan Ilmu Ekonomi*, Bandung: Alumni, 1982.
- Zuhdi, Susanto, *Cilacap 1830-1942, Bangkit dan Runtuhnya Suatu Pelabuhan di Jawa*, Jakarta: KPG, 2002.

II. Hasil Penelitian

Kamto Utomo, Desertasi, Masyarakat Transmigran Spontan di Daerah W. Sekampung (Lampung), Fakultas Pertanian Bogor, 1957.

Suharto, Disertasi, Banten Masa Revolusi, 1945-1949 Proses Integrasi Dalam NKRI, UI, 2001.

Sulistiyono, S.T, Disertasi, The Java Sea Network: Patterns in the Process of National Economic Integration in Indonesia, 1870s-1970s.

III. SERIAL

Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, peraturan Menteri

Naskah Keputusan Direksi PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Persero), Nomor, KD. 68/IIK.001/ASDP-2002, tanggal 2 Mei 2002.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 61 tahun 2009 tentang Kepelabuhanan, CV. Novindo Pustaka Mandiri: Jakarta, 2010.

Artikel/Majalah

Dermaga, Majalah Informasi Pelabuhan Indonesia III, Majalah Bulanan, oktober 2009.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, Transportasi Sungai, Danau, dan Penyeberangan, Jakarta, 2005.

Pelabuhan Tanjung Priok, Majalah, "131 Tahun Pelabuhan Tanjung Priok: Gerbang Ekonomi Nasional" Pelabuhan Tanjung Priok 1877-2008, 2008

Proyeksi, Media Informasi Bappeda Provinsi Lampung, Edisi IV (triwulan kedua), 2008.

III. ARSIP

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Kebun kelapa di Banten 1947 dengan sisa-sisa kulit kelapa yang berserakan, KIT JB No. 0630/063.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Kapal korvet "Banteng" yang membawa rombongan Presiden Soekarno di Pelabuhan Merak, 1951, Dipenra JB No. 5101/148.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, "Taliwang" tercatat dalam rintisan sejarah RI, sebagai alat perhubungan pertama menghubungkan Merak dan Panjang, 1952

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Selamat datang 2-5-'52, terlaksananya Perhubungan Merak – Panjang, 1952.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Laporan Residen Banten tentang perkebunan tebu di afdeling Lebak, dimana pengairannya menggunakan aliran sungai Cisangu dan setiap tahun diadakan penanaman kembali sebanyak 2000 pohon, disertai peta lokasi perkebunan, 16 April 1913, 4 halaman, Binnenland Bestuur No. 2400.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Peta Topografi Karesidenan Banten, 1922, 1 lembar, Peta Topografi 1899-1960, No. 161.

Koleksi Arsip Provinsi Banten, Kereta api membawa 1500 penumpang emigran asal Jawa ke Banten.

IV. WAWANCARA

Arifin, 67 thn, pengurus truk yang akan menyeberang dari Pelabuhan Merak ke Pelabuhan Bakauheni, (4 Mei 2010), di Pelabuhan Merak, Cilegon, Banten

Eny Mun Herawati. SH, 47 thn, Kasubag Tata Usaha, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan, (25 Maret 2010), Jl. Medang Merdeka Barat, Jakarta

Pipien Supinah, 46 thn, Asisten Manager SDM PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, (22 April 2010), Merak, Cilegon, Banten.

R. Agus Riyadi, 49 thn, Asmansen Pelabuhan Komersil, di Kantor PT. Indonesia Ferry (Persero), Jl. Jenderal Achmad Yani, Kav. 52 A, Jakarta 10510, Indonesia, pada tanggal 23 Juni 2010.

Saepuddin Ahmad, 49 thn, Asisten Manager Operasi PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, (29 November 2010), Merak, Cilegon, Banten.

V. PUBLIKASI ELEKTRONIK

Dokumen Lembaga

Departemen Perhubungan, (28 Juni 2010). *Statistik Perhubungan*, 28 Juni 2010, Buku I, www.dephub.go.id/files/media/file/statistik-perhubungan-2008.pdf,

V. PUBLIKASI ELEKTRONIK

E-mail

Tri Sulistiyo, Singgih. "*Pelabuhan Merak dikaji sebagai sebuah kawasan*". E-mail dari "Singgih Tri Sulistiyono" singgihts@yahoo.com ke rijal_nd@yahoo.com, Selasa, 2 November 2010.

LAMPIRAN 1

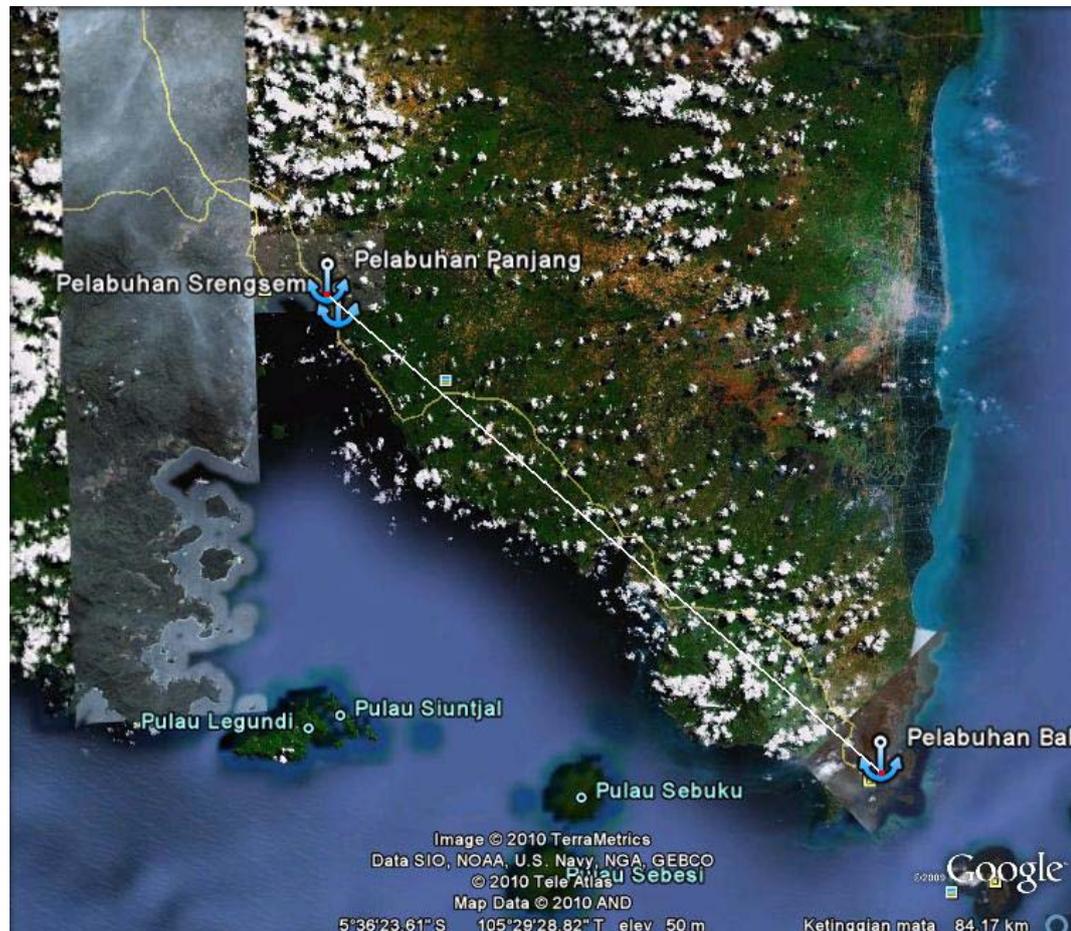
Peta Provinsi Banten



Sumber: Atlas Indonesia dan Dunia, Edisi 33 Provinsi di Indonesia, CV. Pustaka Agung Harapan Surabaya, hal. 17

LAMPIRAN 3

Pelabuhan Panjang, Srengsem dan Pelabuhan Bakauheni



Sumber: Peta Citra Google earth, diolah pada tanggal 26 April 2010, Peta ini menunjukkan Lokasi Pelabuhan Panjang dan Srengsem dan Bakauheni di Lampung. Sehingga jarak sejauh 66,50 Kilometer pada arah 312,97 derajat diantaranya bisa terbaca, yang diukur berdasarkan ketepatan satelit.

LAMPIRAN 4

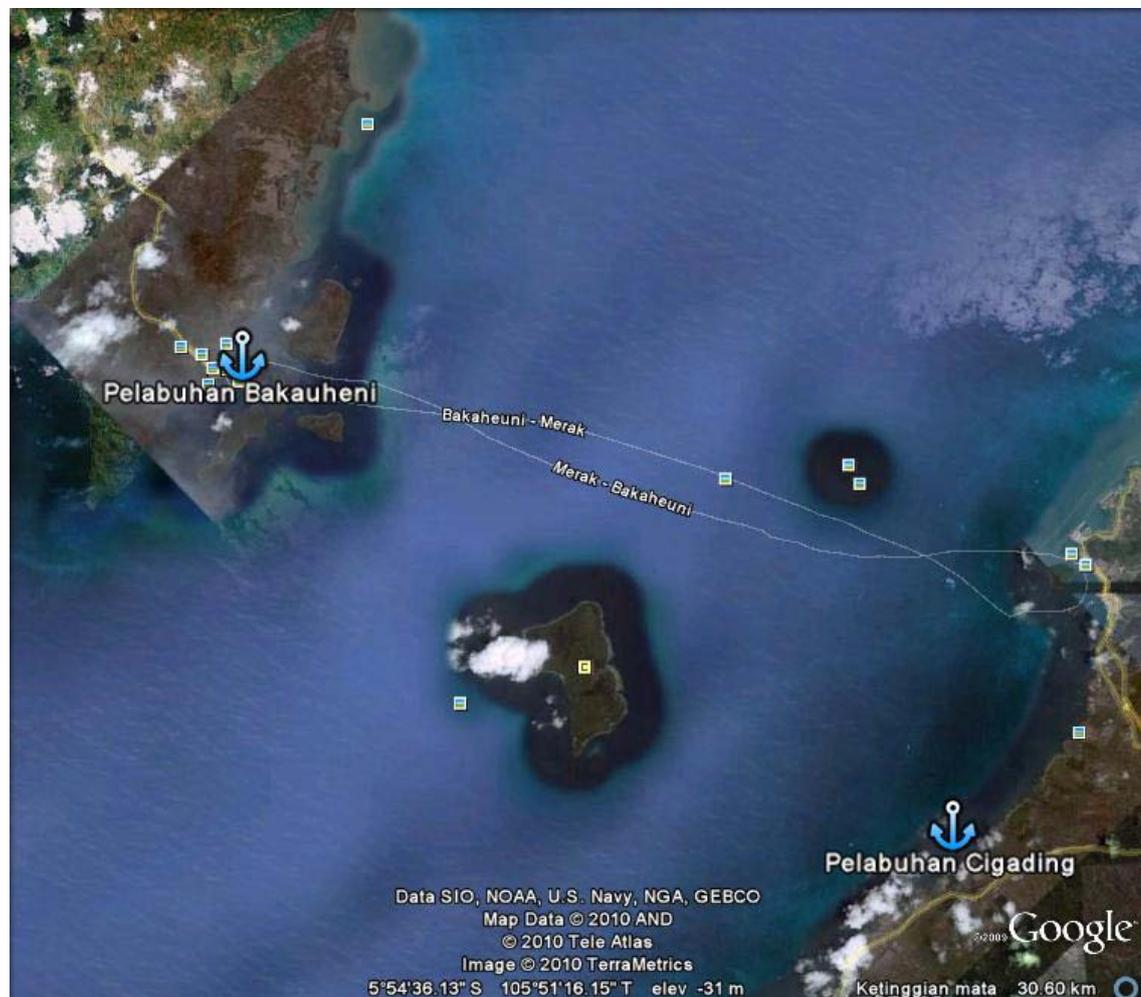
Pelabuhan Merak, Banten



Sumber: Peta Citra Google earth, diolah pada tanggal 26 April 2010, Peta ini menunjukkan Lokasi Pelabuhan Merak di Cilegon, Banten. Pada titik koordinat $5^{\circ}55'43.32''S$ dan $106^{\circ}00'00.55''T$ pada ketinggian 4 meter dari permukaan laut. Ketinggian penglihatan dari obyek sejauh 660 meter, yang diukur berdasarkan ketepatan satelit.

LAMPIRAN 5**Pelabuhan Bakauheni, Lampung**

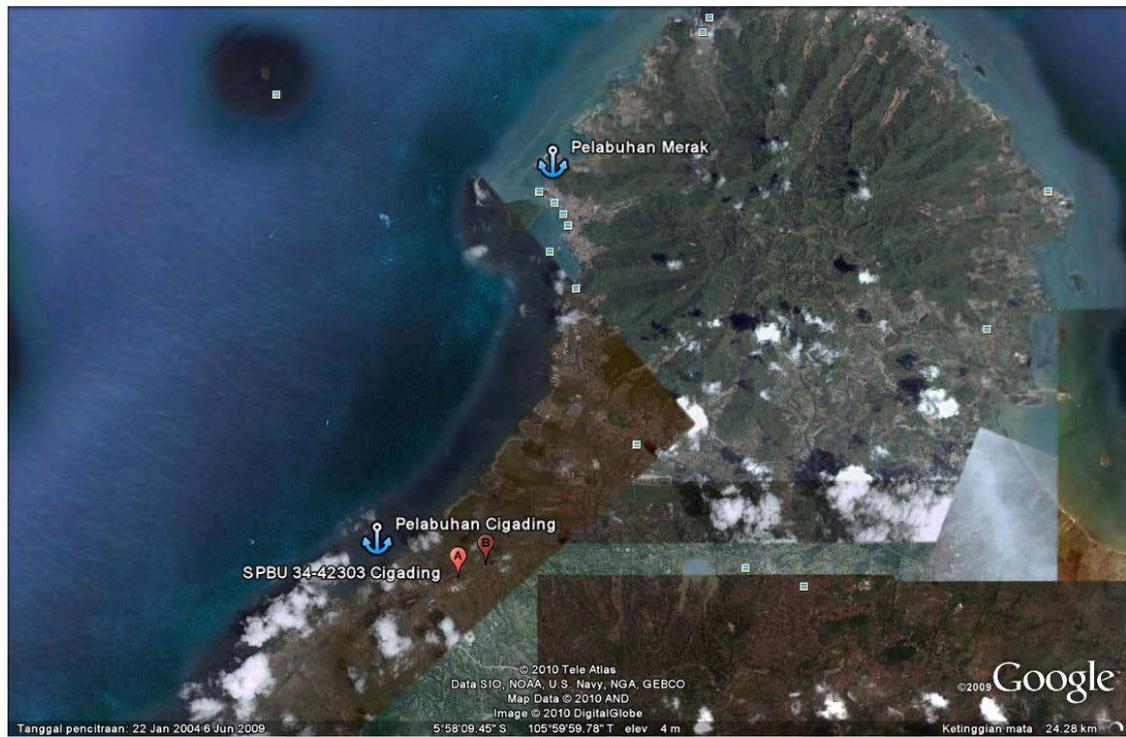
Sumber: Peta Citra Google earth, diolah pada tanggal 26 April 2010, Peta ini menunjukkan Lokasi Pelabuhan Bakauheni di Lampung Selatan, Prov. Lampung. Pada titik koordinat 5°52'08.72"S dan 105°45'19.63"T, ketinggian 6 meter dari permukaan laut. Ketinggian penglihatan dari obyek sejauh 502 meter, yang diukur berdasarkan ketepatan satelit.

LAMPIRAN 6**Jalur Pelayaran Merak-Bakauheni**

Sumber: Peta Citra Google earth, diolah pada tanggal 26 April 2010, Peta ini menunjukkan rute pelayaran Merak-Bakauheni. Ketinggian penglihatan dari obyek sejauh 30,60 Kilometer, yang diukur berdasarkan ketepatan satelit.

LAMPIRAN 7

Letak Pelabuhan Cigading dan Pelabuhan Merak di Banten



Sumber: Peta Citra Google earth, diolah pada tanggal 26 April 2010, Peta ini lokasi Pelabuhan Merak, Cigading di Banten. Ketinggian penglihatan dari obyek sejauh 24,28 Kilometer, yang diukur berdasarkan ketepatan satelit.

LAMPIRAN 8

Foto Dermaga Penyeberangan Merak Tahun 2005



Sumber: Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan,
Direktorat Lalulintas ASDP, 2005

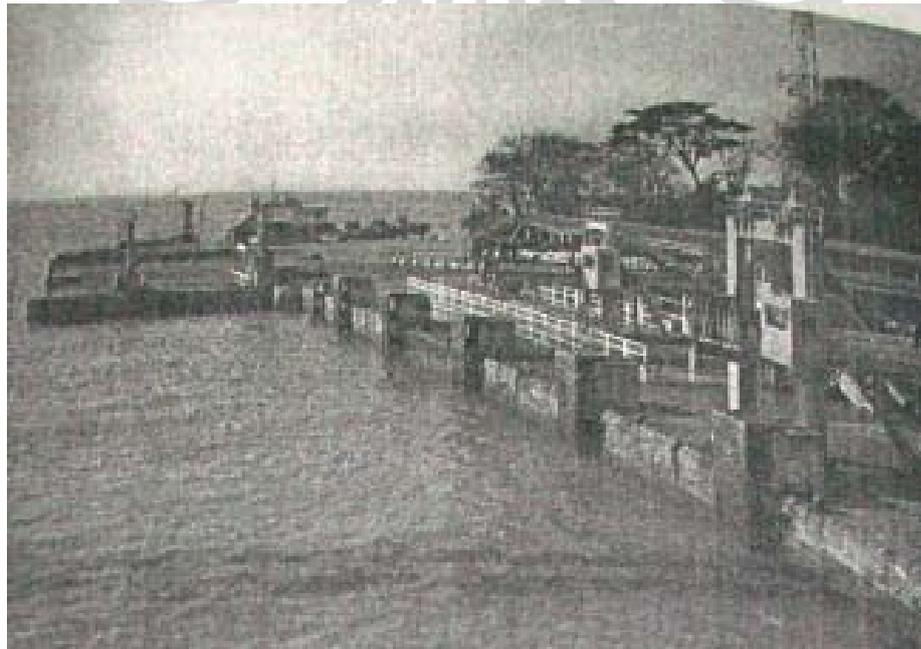


Foto Dermaga Penyeberangan Merak III tahun 2005

Sumber: Transportasi Sungai Danau dan Penyeberangan,
Direktorat Lalulintas ASDP, 2005

LAMPIRAN 9

Pelabuhan Merak 2010



Sumber: Kedua Foto di atas adalah Pelabuhan Merak yang diambil gambarnya oleh penulis pada bulan Mei 2010 (atas) dan bulan November 2010 (foto bawah)

LAMPIRAN 10**Pelabuhan Bakauheni 2010**

Sumber: Kedua Foto di atas adalah Pelabuhan Bakauheni yang diambil gambarnya oleh penulis pada bulan Mei 2010 (atas) dan bulan November 2010 (foto bawah)

LAMPIRAN 11

Brosur Pameran PT. ASDP (Persero) Cabang Utama Merak–Bakauheni Tahun 2000

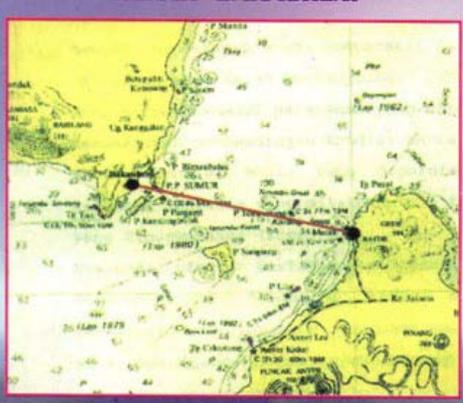
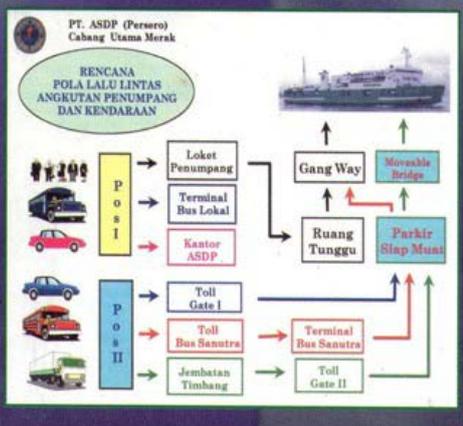
**PT. ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN (PERSERO)
CABANG UTAMA MERAK**

**RENCANA PERSIAPAN DERMAGA
I, II, III DAN IV**

NO.	URAIAN	KEGIATAN DERMAGA				JUMLAH TRIP
		DERMAGA I	DERMAGA II	DERMAGA III	DERMAGA IV	
1.	Alternatif I - Lama Berlayar - Bongkar Muat	5 Operasi - 2 off 108 menit 72 menit	5 Operasi - 2 off 108 menit 72 menit	5 Operasi - 2 off 108 menit 72 menit	4 Operasi 90 menit 90 menit	76 trip/hari
2.	Alternatif II - Lama Berlayar - Bongkar Muat	5 Operasi - 2 off 108 menit 72 menit	6 Operasi - 2 off 120 menit 60 menit	4 Operasi - 2 off 90 menit 90 menit	4 Operasi 90 menit 90 menit	76 trip/hari
3.	Alternatif III - Lama Berlayar - Bongkar Muat	6 Operasi - 3 off 120 menit 60 menit	6 Operasi - 3 off 120 menit 60 menit	4 Operasi - 2 off 90 menit 90 menit	6 Operasi 120 menit 60 menit	72 trip/hari
4.	Alternatif IV - Lama Berlayar - Bongkar Muat	6 Operasi 120 menit 60 menit	6 Operasi 120 menit 60 menit	4 Operasi - 2 off 90 menit 90 menit	4 Operasi 90 menit 90 menit	80 trip/hari



Selayang Pandang
**PT. ASDP (PERSERO) CABANG UTAMA
MERAK - BAKAUHENI**

Sumber: Kantor PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, Brosur Pameran PT. ASDP (Persero) Cabang Utama Merak–Bakauheni Tahun 2000, diterima oleh Halwi Dahlan pada tahun 2005.

LAMPIRAN 12

Lanjutan

VISI

- Ingin menjadi perusahaan yang terbaik dalam melayani transportasi perairan di Indonesia;
- Ikut memberikan kontribusi pada pembangunan nasional melalui bidang transportasi

MISI

- Memberikan pelayanan yang terbaik bagi para penumpang Kapal;
- Menjadi acuan bagi pengembangan transportasi perairan di Indonesia;
- Ikut menyebarluaskan hasil pembangunan nasional guna mempercepat pemerataan;
- Menyediakan lapangan pekerjaan bagi angkatan kerja.

MOTTO

"Bangga menyeberangkan anda"

PENDAHULUAN

Pelabuhan Penyeberangan Merak terletak di Barat-Utara Pulau Jawa berada di Propinsi Banten Kota Cilegon Kecamatan P. Merak, salah satu pintu masuk dari Pulau Sumatera ke Pulau Jawa dan sebaliknya, luas areal kerja Pelabuhan Penyeberangan Merak +/- 15 Ha. Lokasi Pelabuhan Penyeberangan Merak pada posisi : 106^o Bujur Timur 5 56' Lintang Selatan.

SEJARAH

Pada zaman Kolonial Belanda Ferry ini masih dikembangkan dengan sangat terbatas, hal tersebut kemungkinan disebabkan karena Politik Pemerintahan Kolonial yang tidak ingin melihat rakyat / masyarakat di Pulau-pulau tersebut bersatu, baik dalam segi ekonomi maupun sosial budaya. Di zaman kolonial hubungan kapal Ferry yang pertama dilakukan pada tahun 1912 yaitu antara Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera (Merak – Panjang, dan pada tahun 1913 antara Pulau Jawa dengan Pulau Madura (Ujung – Kamal). Setelah Kemerdekaan Negara kita serta tidak di ijkannya kapal – kapal milik Pemerintah Belanda untuk beroperasi, maka pada tahun 1957 kedua lintasan Ferry tersebut dioperasikan kapal – kapal milik Pemerintah Indonesia dan sejak tahun 1959 ditangani oleh DKA (Djawatan Kereta Api) dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Sejak tahun 1970 dibentuk Direktorat Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Ferry yang berada dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang akan menampung kegiatan tersebut, pada tahun 1973 tanggal 30 Desember 1973 dikeluarkan Surat keputusan bersama antara Direktorat Jenderal Perhubungan Laut dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor DPP/2/42/2, tentang pengalihan wewenang Pelabuhan Merak Nomor 13/PHBD/XII/73 dari Direktorat Perhubungan Laut ke Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Pada tanggal 5 Maret 1977 dioperasikan Pelabuhan Serengsem, hubungan Jawa – Sumatera yang semula lintasan Merak – Panjang dialihkan ke lintasan Merak – Serengsem, pada tanggal 26 Mei tahun 1981 lintasan Merak – Serengsem dialihkan ke Lintasan Merak – Bakauheni serta pada tanggal 1 Februari 1988 dioperasikan Dermaga II, Dermaga Ponton kapal cepat pada tahun 1992 dan kemudian Dermaga IV dioperasikan pada tahun 1998. Seiring dengan kemajuan teknologi, ekonomi, informasi di kedua pulau ini semakin pesat Pemerintah telah dan sedang melaksanakan pembangunan Dermaga Merak III yang akan selesai dan dioperasikan pada pertengahan tahun 2001, apabila ada lonjakan volume kendaraan yang akan menyeberang maka kita operasikan dermaga III secara periodik. Untuk memaksimalkan pelayanan kepada para pemakai jasa perhubungan maka dengan terbitnya PP 8 tahun 1996 tentang pembentukan Perusahaan Umum Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan Merak – Bakauheni maka berubah selatus menjadi Cabang Pelabuhan Penyeberangan Klas I Merak – Bakauheni, sejak 1 April 1997 pengelolaannya diserahkan pada Perum ASDP. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.36 tahun 1999 tanggal 5 Agustus 1998 ditetapkan fungsi pemerintah di pelabuhan penyeberangan dilaksanakan oleh Kepala Cabang Pelabuhan Perum ASDP setempat. Pada tahun 1992 Perum ASDP diubah statusnya menjadi perseroan Terbatas (PT) berdasarkan PP15 tahun 1992, dengan struktur organisasi yang diatur berdasarkan keputusan Direksi PT. ASDP (persero) Nomor KD12/HK203/ASDP 1994 ditetapkan bahwa PT. ASDP (perso) cabang Merak dipimpin oleh Kepala Cabang, berdasarkan KD.46/HK.001/ASDP-2000 tanggal 22 maret tahun 2000 Kepala Cabang diubah menjadi Pimpinan Cabang PT.ASDP (persero) Merak sampai saat ini.

**SUSUNAN ORGANISASI CABANG KELAS A.
MENGELOLA PELABUHAN DAN USAHA PENYEBERANGAN
SESUAI KEPUTUSAN DIREKSI PT. ASDP (PERSERO)
NO : KD.46/HK.001/ASDP/2000**

```

graph TD
    PC[PEMIMPIN CABANG] --> MK[MANAGER KEUANGAN]
    PC --> MSUM[MANAGER SOM & UMUM]
    MK --> MO[MANAGER OPERASI]
    MSUM --> MP[MANAGER PEMELIHARAAN]
    MO -.-> SI[SUPERVISOR I]
    MO -.-> SII[SUPERVISOR II]
    MO -.-> SIII[SUPERVISOR III]
    SI -.-> NAKHODA
    SII -.-> NAKHODA
    SIII -.-> NAKHODA
  
```

FASILITAS

Pelabuhan Penyeberangan Merak memiliki fasilitas sebagai berikut.

No.	Fasilitas	Jumlah	satuan
1.	Dermaga I	1	Unit
2.	Dermaga II	1	Unit
3.	Dermaga III (Tahap Penyelesaian)	1	Unit
4.	Dermaga IV	1	Unit
5.	Dermaga Ponton Kapal cepat	1	Unit
6.	Terminal Bus	1	Unit
7.	Loket Penumpang	5	Unit
8.	Ruang tunggu penumpang Kapal RoRo	2	Lantai
9.	Toll Gate I	1	Unit
10.	Toll Gate II	1	Unit
11.	Shalter Bus	1	Unit
12.	Ruang tunggu penumpang Kapal Cepat	1	Unit
13.	Areal Parkir Kendaraan Blok A	70	Bh Truck
14.	Areal parkir kendaraan Blok B	75	Bh Truck
15.	Areal Parkir kendaraan Timbangan	200	Bh Truck
16.	Areal parkir kendaraan Dermaga IV	350	Bh Truck
17.	Areal Parkir Kendaraan dermaga III	250	Bh Truck
18.	Wartel	2	Unit
19.	Toilet Pria / Wanita	10	Unit
20.	Kantin – kantin		
21.	Kantong kantong parkir diluar areal pelabuhan		

**KAPAL YANG BEROPERASI
DAN KAPASITASNYA**

KAPAL CEPAT :

NO.	NAMA KAPAL	PEMILIK	KAPASITAS ANGKUT	
			Penumpang	Kendaraan
1	SUNDARI SATU	PT. ASDP (PERSERO)	123 org.	0 unit.
2	SUNDARI DUA	PT. ASDP (PERSERO)	123 org.	0 unit.
3	MARINA BATAM 3	PT. MARINA	189 org.	0 unit.
4	SAMUDRA JAYA 2	PT. BANGUN PUTRA REMAJA	181 org.	0 unit.
5	SAMUDRA JAYA 3	PT. BANGUN PUTRA REMAJA	140 org.	0 unit.
6	ALLE EXPRESS	PT. BANGUN PUTRA REMAJA	165 org.	0 unit.
7	NUSA BUNGA	PT. PUTERA MASTER SP.	136 org.	0 unit.
8	SS	PT. TRIBUANA ANTARNUSA	124 org.	0 unit.
9	CITRA JET - 02	PT. TRIBUANA ANTARNUSA	179 org.	0 unit.
10	KANCANA	PT. DARMA KANCANA R.A.N	107 org.	0 unit.
11	SRIKANDI	PT. SRIKANDI BAHTERA N	175 org.	0 unit.
JUMLAH			1,642 org.	0 unit

Sumber: Kantor PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, Brosur Pameran PT. ASDP (Persero) Cabang Utama Merak–Bakauheni Tahun 2000, diterima oleh Halwi Dahlan pada tahun 2005.

LAMPIRAN 13

Lanjutan

KAPAL RO-RO				
NO.	NAMA KAPAL	PEMILIK	KAPASITAS ANGKUT	
			Penumpang	Kendaraan
1	JATRA I	PT. ASDP (PERSERO)	1,000 org	47 unit
2	JATRA II	PT. ASDP (PERSERO)	1,200 org	47 unit
3	JATRA III	PT. ASDP (PERSERO)	800 org	100 unit
4	LAMPUNG	PT. JEMLA FERRY	450 org	110 unit
5	MENGGALA	PT. JEMLA FERRY	898 org	100 unit
6	MUFIDAH	PT. JEMLA FERRY	759 org	90 unit
7	NUSA DHARMA	PT. PUTERA MASTER SP	622 org	100 unit
8	NUSA JAYA	PT. PUTERA MASTER SP	800 org	150 unit
9	NUSA BAHAGIA	PT. PUTERA MASTER SP	400 org	110 unit
10	NUSA MULIA	PT. PUTERA MASTER SP	500 org	110 unit
11	NUSA SETIA	PT. PUTERA MASTER SP	534 org	100 unit
12	NUSA AGUNG	PT. PUTERA MASTER SP	600 org	100 unit
13	WINDU KARSA P	PT. WINDU KARSA	600 org	100 unit
14	WINDU KARSA	PT. WINDU KARSA	379 org	45 unit
15	H.M. BARUNA I	PT. HM BARUNA	980 org	80 unit
16	RAJABASA I	PT. GUNUNG MAKMUN PERMAI	869 org	80 unit
17	TITIAN MURNI	PT. JEMBATAN MADURA	887 or	55 unit
18	PRIMA NUSANTARA	PT. JEMBATAN MADURA	1,150 org	45 unit
19	JATRA I BSP	PT. BUDI SAMUDRA PERKASA	835 org	90 unit
20	ONTOSENO I BSP II	PT. BUDI SAMUDRA PERKASA	600 org	125 unit
21	TRIBUANA 1	PT. TRIBUANA ANTARNUSA	400 org	175 unit
JUMLAH			15,263 org	1,959 unit

KAPASITAS ANGKUT PER HARI :		
PENUMPANG :		
a. Kapal Cepat =	1.642/11 X 36	= 5,374 org.
b. Kapal Ro-Ro =	15.263/21 X 72 X 130 %	= 68,029 org.
	Jumlah.....	= 73,403 org.
KENDARAAN :		
	1.059/21 x 72	= 6,717 unit

PT. ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN (PERSERO) CABANG UTAMA MERAK	
KAPASITAS RUANG TUNGGU PENUMPANG, AREAL PARKIR KENDARAAN PELABUHAN PENYEBERANGAN MERAK DAN KANTONG PARKIR	
KAPASITAS PENUMPANG DAN KENDARAAN	
NO.	URAIAN
A. PENUMPANG	
1.	LANTAI I
2.	LANTAI II
	1.500 Orang
B. KENDARAAN BUS/TRUK	
1.	BELAKANG JEMBATAN TIMBANG
2.	DEPAN JEMBATAN TIMBANG
3.	BLOK A
4.	BLOK B
	Sub Jumlah
	345 Unit

C. KENDARAAN KECIL/PRIBADI	
1.	BLOK C
2.	BLOK D
	Sub Jumlah
	JUMLAH B + C
	765 Unit

KANTONG PARKIR		
NO.	LOKASI	KAPASITAS
1.	TOLL CIKUASA	2.500 Unit
2.	SPIJ	1.000 Unit
3.	STT	600 Unit
4.	CIGADING	400 Unit

PT. ANGKUTAN SUNGAI DANAU DAN PENYEBERANGAN (PERSERO) CABANG UTAMA MERAK	
TARIF PENYEBERANGAN	
SK. MENHUB. NO. KM. 56 TAHUN 2000 KD. 02/OP.404/ASDP-1999 SM. NO. Aj. 701/1/3 Phb. 2000	
JENIS TIKET	RINCIAN (Rp)
	PELABUHAN Pelayaran Asuransi Jumlah (Rp)
A. KAPAL CEPAT	
1. EKSEKUTIF	
a. Dewasa	600 14,150 250 15,000
b. Anak	300 9,500 200 10,000
2. BISNIS	
a. Dewasa	600 9,200 200 10,000
b. Anak	300 5,500 200 6,000
B. KAPAL RO-RO	
1. BISNIS	
a. Dewasa	600 5,900 200 6,700
b. Anak	300 4,150 150 4,600
2. EKONOMI A	
a. Dewasa	600 3,750 150 4,500
b. Anak	300 2,550 150 3,000
3. EKONOMI B	
a. Dewasa	600 2,750 150 3,500
b. Anak	300 1,550 150 2,000
C. KENDARAAN	
1. Gol Ila	1,200 6,350 450 8,000
2. Gol III ksg	2,300 48,800 1,900 53,000
3. Gol III isi	2,800 48,800 1,900 53,500
4. Gol IV ksg	3,200 59,700 2,100 65,000
5. Gol IV isi	3,800 59,700 2,100 65,600
6. Gol V ksg	3,900 78,300 2,300 84,500
7. Gol V isi	4,600 78,300 2,300 85,200
8. Gol VIa	27,900 139,800 2,300 170,000
9. Gol VIb	53,600 179,100 2,300 235,000
D. BARANG	400 1,450 150 2,000

Sumber: Kantor PT. Indonesia Ferry Cabang Merak, Brosur Pameran PT. ASDP (Persero) Cabang Utama Merak-Bakauheni Tahun 2000, diterima oleh Halwi Dahlan pada tahun 2005.

LAMPIRAN 14

Gambar Tiket Manual Merak-Bakauheni



Gambar Tiket Pindah Kelas dari kelas 3 ke 1



Sumber: Diperoleh penulis ketika penelitian lapangan pada bulan April 2010.

LAMPIRAN 15

Gambar Fasilitas Dalam Kapal Ferry



Fasilitas kelas 3 (ekonomi)



Fasilitas kelas 1 (Eksekutif)

Sumber: Diperoleh penulis ketika penelitian lapangan pada bulan April 2010.

Gambaran Interaksi interregional Wilayah Pengaruh Pelabuhan Merak dan Pelabuhan Bakauheni melalui Selat Sunda

