

PERKEMBANGAN PT. PELINDO III SURABAYA TAHUN 1960-2008**FITRIA RAHMADHANI**

Jurusan Pendidikan Sejarah Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
E-Mail : dhani.lolypop@gmail.com

Artono

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

ABSTRAK

Indonesia adalah negara maritim dan mempunyai kepulauan terbesar di dunia. Salah satu penunjangnya adalah pelabuhan. Pelabuhan-pelabuhan yang berada di Indonesia mengalami maju mundur karena pengelolaan pelabuhan itu sendiri. Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dalam pengelolaannya ada sejak zaman pemerintah hindia Belanda. Pengelolaan pelabuhan-pelabuhan tersebut tidak lepas dari kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah.

Rumusan masalah yang dibahas adalah (1) Bagaimana perkembangan PT. PELINDO III SURABAYA TAHUN 1960-2008? (2) Bagaimana kontribusi ekonomi dan sosial adanya PT. PELINDO III terhadap masyarakat Surabaya. Kemudian tujuan dari penelitian ini adalah untuk mendeskripsikan, menganalisis Perkembangan dari PT. PELINDO III yang berpusat di Surabaya dan kontribusinya terhadap masyarakat Surabaya.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahap yaitu tahap heuristik dilakukan dengan mengumpulkan sumber yang menunjang penelitian baik berupa data sejaman maupun data sekunder yaitu buku, tahap selanjutnya adalah kritik intern dengan menilai relevan atau tidaknya sumber yang didapatkan, tahap ketiga adalah interpretasi dengan mencari hubungan antar fakta kemudian menganalisisnya dan tahap keempat adalah historiografi yaitu menyajikan hasil penelitian dalam bentuk tertulis.

Berdasarkan hasil analisis terhadap data-data dan sumber-sumber yang didapatkan, diperoleh hasil bahwa Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya terus mengalami peningkatan dalam pengelolaannya sehingga dapat memajukan kegiatan pelayaran dan perdagangan. Perkembangan pengelolaan pelabuhan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya terbagi menjadi Perusahaan Negara Pelabuhan, Badan Pengusahaan Pelabuhan, Perusahaan Umum Pelabuhan, dan Perusahaan Pelabuhan Indonesia yang mengelola empat pelabuhan pusat di Indonesia.

PT. PELINDO III merupakan Badan Usaha Milik Negara yang saat ini statusnya mengelola Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai pusatnya. Pelabuhan Tanjung Perak memiliki arti penting bagi perekonomian di Surabaya, yaitu sebagai pintu gerbang perdagangan dan fasilitator distribusi barang baik ekspor-impor untuk Internasional ataupun lokal. Ramai arusnya perdagangan di Pelabuhan Tanjung Perak ini tidak lepas dari posisi Pelabuhan Tanjung Perak sebagai daerah *Hinterland*. Kontribusi adanya PT PELINDO III terhadap ekonomi dan sosial masyarakat Surabaya yaitu : a. Bidang Ekonomi : 1) Ekspor Impor; 2) Bongkar muat di UPTK; 3) Kegiatan Pelayaran. b. Bidang Sosial : 1) Pegawai PT. PELINDO III; 2) Buruh pelabuhan; 3) Koperasi dan Pengusaha kecil; 4) Pedagang kaki lima..

Kata Kunci: Pengelolaan, Pelabuhan Tanjung Perak, PT. PELINDO III.

ABSTRACT

Indonesia is a maritim country and has the biggest island in the world. One of the supporting factor is the existence of ports. Condition of the ports is influenced by management of the port itself. Some of the ports have established since colonial era. Management of the ports can't be separated by government policy.

Formulation of the problem is (1) how the development of PT. PELINDO III Surabaya in period of 1960-2008?(2) how the economic and social contributions by the existence of PT. PELINDO III toward people of Surabaya. In this research historical method is used. Heuristic becomes initial step to collect sources. The purposes of this study are to describe and to analyze role of evolution of PT. PELINDO III at Surabaya and contributions toward people of Surabaya

This study used the method of historical research which is consisted of four stages, they are heuristic stage (collect resources both contemporary data or secondary data in books which are supporting the research), internal critic (evaluate the relevance of the resources collected), interpretation (search and analyze the relation between facts), and historiography (present the result of the research in written form.

Based on results of analysis on data and sources, it is obtained that port of Tanjung Perak continuously experience improvement in management so that they can advance shipping and trading activities in Indonesia. The evolution of port of Tanjung Perak Surabaya can be divided into: state enterprise of port, enterprise agency of port, public company of port, and Indonesian port company who manage four center ports in Indonesia.

PT. PELINDO III constitutes stated owned enterprise that today its status is to manage port of "Tanjung Perak" Surabaya. Port of "Tanjung Perak" has important value for economy of Surabaya that is as gate of trade and as facilitator of goods distribution both export and import for both international and domestic. The crowded current of trade in Port of "Tanjung Perak" can't be separated from position of the port as Hinterland Area. The contribution of PT.PELINDO III to economy and social of people of Surabaya : a. economics: 1) export import; 2) loading and unloading activities; 3) sailing. b. socials: 1) employees of PT. PELINDO III; 2) harbor laborers; 3) cooperatives and small entrepreneurs; 4) street vendors around the port.

Keywords: *management, port of Tanjung Perak, PT. PELINDO III*

PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan yang memiliki wilayah laut sangat luas, dimana dua pertiga wilayahnya berupa perairan. Selain itu, Indonesia juga memiliki keanekaragaman sumber daya laut yang sangat potensial. Negara Indonesia juga terkenal dengan negara maritim. Letak Indonesia yang sangat strategis, dimana terletak antara dua benua yaitu Benua Asia dan Benua Australia dan diapit oleh dua samudra yaitu Samudra Pasifik dan Samudra Hindia menjadikan Negara Indonesia menjadi kawasan paling ramai dalam percaturan perdagangan dunia dalam sektor ekonomi.¹

Adanya aktivitas pelabuhan-pelabuhan di Indonesia telah berlangsung jauh sebelum adanya kemerdekaan Indonesia. Banyaknya pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang sangat berperan penting dalam sektor ekonomi di

Indonesia. Misalnya, Kota Medan mempunyai Pelabuhan Belawan. Awal abad ke-2 Pelabuhan Belawan merupakan satu-satunya pelabuhan ekspor-impor terbesar di Sumatera Timur serta salah satu pelabuhan induk di Hindia Belanda.² Kota Jakarta mempunyai Pelabuhan Tanjung Priok dimana pelabuhan ini merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia yang dikembangkan oleh Pemerintah Kolonial pada abad ke-18. Surabaya mempunyai Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, dimana pelabuhan ini merupakan pelabuhan ke dua yang tersibuk setelah Tanjung Priok. Dan untuk wilayah Indonesia bagian timur ada di Makassar, Pelabuhan Makassar merupakan salah satu Pelabuhan pintu gerbang di Indonesia. Sebagai Pelabuhan

¹ www.infonesia.com diakses pada tanggal 23 Januari 2017

²Novita Mandasari Hutagaol. 2016. *Pengembangan Pelabuhan Belawan dan Pengaruhnya Terhadap Kehidupan Sosial Ekonomi Masyarakat Deli,, 1920-1942*Vol.1, No. 1, 2016, hlm. 40 -50.

pintu gerbang, maka Pelabuhan Makassar telah menjadi pusat kolektor dan distributor barang ke Kawasan Timur Indonesia, khususnya untuk Provinsi Sulawesi Selatan sedangkan Kota Papua merupakan pelabuhan yang dimana menjadi transit untuk ke negara Papua Nugini maka pelabuhan ini juga sangat ramai.

Dalam aspek kemaritiman Indonesia, aspek pelabuhan merupakan suatu unsur yang paling penting. Berdasarkan Undang- Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menyatakan bahwa pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/ atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat yang dipergunakan untuk tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan, dan sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi. Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan berlayar, tempat perpindahan serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.³

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan suatu mata rantai dalam perkembangan ekonomi di Jawa Timur karena merupakan daerah Hinterland yang dimana lokasi ini sangat menguntungkan bagi suatu pelabuhan, dengan perairan yang cukup tenang dan terlindung. Pada masa pemerintah Hindia Belanda kapal-kapal samudra membongkar dan memuat barangnya melalui tongkang-tongkang dan perahu-perahu yang dapat mencapai kota Surabaya melewati Sungai Kalimas. Perkembangan lalu lintas perdagangan dan kecepatan arus barang membuat bertambahnya luas arus komunikasi dan banyaknya pergudangan yang tidak dapat dilayani oleh boom-boom yang ada di Jembatan Merah Surabaya. Pelabuhan Tanjung Perak pada masa ini pernah menjadi pelabuhan utama di Wilayah Indonesia lalu pada masa pendudukan Jepang Pelabuhan Tanjung Perak mengalami kehancuran. Setelah, rakyat Indonesia berhasil merebut kembali kemerdekaan, pelabuhan ini menunjukkan adanya hasil pada masa awal pemerintah orde baru. Dan setelah masa orde baru yaitu reformasi Pelabuhan Tanjung Perak

semakin mengalami peningkatan yang cukup berarti.⁴

Pelabuhan Tanjung Perak merupakan salah satu pelabuhan di pintu gerbang wilayah Indonesia. Sebagai pelabuhan pintu gerbang, maka Tanjung Perak menjadi pusat kolektor dan distributor barang ke Kawasan Timur Indonesia (KTI), khususnya untuk Propinsi Jawa Timur. Letaknya yang strategis dan didukung oleh daerah Hinterland Jawa Timur, Pelabuhan Tanjung Perak memiliki potensi sumber daya alam. Peranan Pelabuhan Tanjung Perak cukup penting bagi kegiatan perdagangan Internasional (ekspor-impor), perdagangan antar pulau, perdagangan antar kota, dan pengembangan wilayah dan ekonomi di Kawasan Jawa Timur pada khususnya dan Kawasan Timur Indonesia pada umumnya.

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dari masa pemerintah kolonial ini sudah termasuk dalam status pengelolaan pemerintah yang disebut Djawatan Pelabuhan. Masa orde lama perusahaan yang dibentuk oleh Hindia Belanda ini dibubarkan dan digantikan menjadi Perusahaan Negara (1960-1969), kemudian menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan/BPP (1969-1983), lalu diubah kembali menjadi Perusahaan Umum Pelabuhan (1983-1992) dan pada saat ini status pengelolaan Pelabuhan Tanjung Perak dibawah PT. Pelindo III (1992-sampai sekarang). PT Pelabuhan Indonesia III adalah Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dalam sektor perhubungan. Tugas, wewenang, dan tanggung jawab perusahaan ini adalah mengelola pelabuhan umum pada 7 (tujuh) wilayah provinsi di Indonesia yaitu Jawa Timur, Jawa Tengah, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. PT Pelabuhan Indonesia III ini berkantor pusat di Surabaya dan mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di tujuh provinsi tersebut.⁵

METODE

Sejarah merupakan sebuah peristiwa yang terjadi pada masa lampau yang hanya mampu direkonstruksi melalui benda-benda peninggalan sejarah. Sumber sejarah berupa

⁴Pemerintah Propinsi Jawa Timur, *Port of Tanjung Perak*,(Surabaya: PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak,2003)

⁵PT. PELINDO III, *Gerbang Timur Ekonomi Indonesia*,(Surabaya: PT Pelabuhan Indonesia III, 2011)

³D.A.Lasse,*Manajemen Kepelabuhan*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011), hlm.3.

benda-benda peninggalan sejarah dapat mengungkapkan sebuah fakta yang terjadi di masa lampau. Sebab dasar penggunaan sumber sejarah ialah keinginan untuk mencari kebenaran suatu peristiwa yang telah terjadi.⁶ Pengungkapan sumber-sumber sejarah dibutuhkan sebuah metode yang mampu merekonstruksi peristiwa sejarah secara utuh. Penelitian mengenai Perkembangan PT PELINDO III menggunakan metode sejarah. Metode sejarah merupakan seperangkat prosedur, alat, atau piranti yang digunakan sejarawan dalam menyusun penelitian sejarah. Metode sejarah mempunyai empat langkah proses penelitian yaitu heuristik, kritik, interpretasi, dan historiografi.⁷

1. Heuristik

Pada tahap ini peneliti melakukan pencarian dan pengumpulan sumber. Pengumpulan sumber yang berkaitan dengan PT. PELINDO III Tahun 1960-2008. Pencarian sumber dilakukan untuk mendapatkan sumber utama dan sumber pendukung. Sumber utama atau sumber primer yang didapatkan berupa data statistik kegiatan di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, koleksi di Arsip Jawa Timur; koleksi arsip dari Pelindo, dan juga di Perpustakaan Jawa Timur dan Perpustakaan Nasional. Arsip Jawa Timur dan Arsip Pelindo ternyata tidak memiliki koleksi yang lengkap tentang pelabuhan di Surabaya. Akhirnya, penulis mencari koran-koran lama di Kampus Stikosa AWS. Selain itu, data primer yang didapat oleh pelaku sejarah seperti Humas PT. PELINDO III, Karyawan PT. PELINDO III, Manager Terminal Nilam, Pedagang Kaki Lima disekitar pelabuhan Tanjung Perak, Buruh Pelabuhan, Direktur Pimpinan salah satu Pelayaran Rakyat di Surabaya dan bendahara Koperasi Pelayaran Rakyat. Sumber pendukung seperti buku-buku dan annual report dapat dijadikan acuan walaupun tidak sejaman.

2. Kritik

Pada tahap ini penulis melakukan pengujian terhadap sumber-sumber sejarah yang telah dikumpulkan dengan memilah sumber-sumber yang berisi tentang informasi yang sesuai dengan tema penulisan yaitu Perkembangan PT. PELINDO III. Data yang diperoleh kemudian dikaji kreadibilitas sumber melalui kritik intern (menelaah isi) yang akan menghasilkan sebuah fakta. Fakta tersebut nantinya dapat menjadi dasar untuk merekonstruksi sejarah.

3. Interpretasi

Pada tahap ini data-data primer maupun sekunder diinterpretasikan menjadi fakta sejarah dan disesuaikan dengan penelitian.

Peneliti melakukan penafsiran terhadap fakta-fakta sejarah yang telah ditemukan, dengan menghubungkan fakta satu dengan fakta lainnya sehingga berkesinambungan dan dapat merekonstruksi kembali suatu peristiwa sejarah yang dikaji oleh peneliti.

4. Historiografi

Pada tahap ini penulis melakukan penelitian berdasarkan kerangka berfikir dan fakta-fakta yang sebelumnya pernah diperoleh. Disusun dalam bentuk penulisan sejarah, kemudian menceritakan apa yang telah ditafsirkan, untuk menyusun fakta-fakta dalam suatu sintesis sebagai satu kesatuan yang utuh dengan kata-kata dan gaya bahasa yang baik.

PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PT. PELABUHAN INDONESIA III SURABAYA

1. Kondisi Geografis Surabaya

Secara klimatologis Kota Surabaya terletak di antara 07.12 derajat sampai dengan 07.21 Lintang Selatan dan 112.36 derajat sampai 112.54 derajat Bujur Timur. Secara topologis wilayah Surabaya secara rata-rata berada di bawah ketinggian 50 m dari permukaan laut dengan batas batas sebagai berikut :

- a) Sebelah utara dibatasi Selat Madura
- b) Sebelah timur dibatasi Selat Madura
- c) Sebelah selatan dibatasi Kabupaten Sidoarjo

⁶ Aminuddin Kasdi, *Memahami Sejarah*, (Surabaya: Unesa University Press, 2005), hlm. 13.

⁷ *Ibid*, hlm. 10

- d) Sebelah barat dibatasi Kabupaten Gresik

Berdasarkan kondisi diatas geografis kota Surabaya merupakan daerah yang hampir seluruhnya daerah yang produktif, wilayah pemukiman, perdagangan, industri dan pertanian.

Surabaya yang terletak di pantai utara Pulau Jawa, sudah lama menjadi daerah perdagangan yang berkembang pesat. Kota kota di Pulau Jawa sebelum kedatangan kolonial dapat dikelompokkan dalam dua tipe yaitu kota-kota perdagangan di daerah pantai dan kota-kota kerajaan di pedalaman yang bersifat agraris. Surabaya termasuk tipe kota pesisir, hal itu karena Surabaya berada di daerah pantai Utara Pulau Jawa, dan di samping itu Surabaya memiliki basis ekonomi dari perdagangan dan pelayaran. Secara spesifik Surabaya terletak di Delta Sungai Brantas, dan memiliki sebuah pelabuhan yang cukup besar. Dengan daerah hinterland nya yang subur maka secara geografis Surabaya menjadi daerah yang strategis.

2. Pelabuhan Surabaya

Kalimas adalah pelabuhan di Surabaya yang sangat berkembang pesat dan pernah menjadi pelabuhan yang penting pada masa Pemerintahan Hindia Belanda. Letak pelabuhan Kalimas yang menjadi ujung tombak keluar masuknya barang dari dan ke Surabaya menjadikan pelabuhan ini ramai dan tidak pernah sepi pada masa itu. Awal nama kalimas sendiri sebenarnya tidak ada, yang ada hanyalah Kali Surabaya dan Kalimas itu sendiri yang merupakan terusan Kali Surabaya. Muara Kali Surabaya di kawasan kota dipindahkan ke Kalimas, hal ini disebabkan karena dibangunnya sebuah kanal oleh Belanda untuk kepentingan transportasi perdagangan, mengakibatkan aliran Kali Surabaya mati dan nama Kalimas disandangkan pada kanal tersebut. Oleh karenanya nama Kalimas lebih dikenal dari pada nama Kali Surabaya. Kalimas juga merupakan sumber kehidupan bagi penduduk Surabaya. Selain sebagai sumber kehidupan Kalimas sendiri digunakan sebagai sumber air bagi penduduk Surabaya. Kalimas

benar- benar menjadi jalur utama yang dapat menghubungkan antara perairan lepas dengan pedalaman pulau.

Pada masa pemerintahan Hindia-Belanda, Belanda membangun sebuah kanal atau terusan yang langsung menghubungkan perairan laut dan pusat kota (Jembatan Merah). Pentingnya pelabuhan Kalimas sebagai sektor perhubungan dibuktikan dengan adanya pasar-pasar tradisional yang terletak di sepanjang aliran Kalimas. Selain itu, adanya aktivitas pelayaran yang berada di bagian ujung utara Kalimas. Aliran Kalimas memang sangat strategis dan cukup memadai sebagai lalu lintas air ke pedalaman. Kapal-kapal kecil bisa berlayar menyusuri sungai tersebut menuju kota dan berhenti berlabuh di Jembatan Merah. Pada waktu itu Jembatan Merah sebagai tempat untuk berlabuh kapal-kapal kecil yang membawa barang-barang berupa kain cita, kayu, rotan, dan lain-lain, dan nantinya kapal-kapal ini akan kembali dengan membawa barang-barang hasil bumi ataupun rempah-rempah dari pedalaman seperti beras, kopra, kopi, gula, tembakau, indigo dan sebagainya.⁸ Pada masa itu bisa dikatakan sungai Kalimas merupakan pelabuhan yang terletak di kota dan Jembatan Merah digunakan sebagai terminal.

Surabaya sendiri memiliki dua pelabuhan besar dalam mengembangkan perekonomian Surabaya yaitu Pelabuhan Kalimas dan Pelabuhan Tanjung Perak. Memang fungsi kedua pelabuhan ini sangat berbeda, dimana pelabuhan Kalimas sendiri merupakan satu-satunya pelabuhan yang ada di Kota Surabaya yang sampai saat ini masih digunakan sebagai bongkar muar barang-barang, terutama dari kapal-kapal kayu, tongkang tongkang dan perahu-perahu kecil lainnya, dan aktivitas yang ada di Kalimas berupa Pelayaran Rakyat (PELRA).

3. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III

PT (Persero) Pelabuhan Indonesia sendiri sebenarnya dibagi menjadi empat wilayah. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I

⁸ Trisulistyo, S,dkk. *Simpul-Simpul Sejarah Maritim dari Pelabuhan ke Pelabuhan Merajut Indonesia* (Jakarta: Kemenbudpar, 2003), hlm. 111.

berpusat di Medan, Pelabuhan Indonesia II berpusat di Jakarta, Pelabuhan Indonesia III berpusat di Surabaya, dan Pelabuhan Indonesia IV berpusat di Makassar.

Nama lengkap perusahaan ini adalah PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III Surabaya yang berkantor pusat di Jl. Perak Timur No Surabaya, Jawa Timur. Untuk mendapatkan status hukum menjadi Peseroan Terbatas, perusahaan ini telah melewati perjalanan dengan status yang berubah-ubah sesuai dengan lingkungan dan sesuai dengan kebijakan pemerintah yang berlaku saat itu, dahulu pada masa Hindia- Belanda status perusahaan ini bernama Haven Bedrijf. Setelah, Kemerdekaan Indonesia telah diraih status perusahaan ini berubah nama menjadi Jawatan Pelabuhan.

PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia III Surabaya, merupakan suatu usaha yang berkembang pesat dan juga merupakan usaha BUMN yang bergerak disektor perhubungan. PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III awal berdirinya merupakan sebuah Persahaan Negara yang dimana pendiriannya ini dituangkan dalam PP No.19 Tahun 1960. Dalam periode 1969 sampai dengan 1983 telah terjadi reorganisasi kelembagaan di pelabuhan yakni PN (Perusahaan Negara) Pelabuhan digabungkan dengan lembaga penguasaan pelabuhan menjadi Badan Penguasa Pelabuhan yang di singkat BPP yang merupakan wadah perusahaan Negara pelabuhan likuiditas) kemudian kurun waktu antara 1983-1992 dibentuklah Perusahaan umum untuk membedakan pengelolaan Pelabuhan Umum yang diusahakan dan yang tidak diusahakan yang disingkat Perumpe 3 dan seiring pesatnya perkembangan dunia usaha maka status Perusahaan Umum diubah menjadi Perseroan yaitu PT. PELINDO III yang berpusat di Surabaya sesuai dengan ketetapan Peraturan Pemerintah Nomor 58 Tahun 1991 yang tertuang dalam akta Notaris Imas Fatimah, SH Nomor 5 Tanggal 1 Desember 1992 dan telah diubah terakhir dengan Akta Perubahan Nomor

128 tanggal 25 Juni 1998 yang dibuat di hadapan Notaris Rachmat Santoso, SH.⁹

B. PERKEMBANGAN PT.PELINDO III TAHUN 1960-2008

a. Hindia Belanda (Sebelum Tahun 1960-an)

Sebelum tahun 1960 pelabuhan pelabuhan di Indonesia dan penyelenggaraan aktivitas kepelabuhanan berlangsung menurut ketentuan perundang-undangan Hindia Belanda, diantaranya :

- 1) Indische Comptabiliteits (ICW) Sbl. 1925 No.448
- 2) Indische Bedrijven Wet (IBW) Sbl. 1927 No.419
- 3) Algemeene Haven Reglement (AHR)

Pelabuhan-pelabuhan ICW dan IBW ini berada langsung dibawah pengurusan Kepala Djawatan Pelabuhan yang berpusat di Jakarta, sedangkan pelabuhan-pelabuhan lain yang tidak masuk dalam pelabuhan ICW dan IBW diurus langsung oleh daerah masing- masing dimana pelabuhan itu berada seperti halnya pelabuhan Bima yang sudah beroperasi di zaman Hindia Belanda. Dengan demikian pelabuhan pelabuhan tersebut berstatus ICW akan tetapi tidak berada di bawah pengawasan Djawatan Pelabuhan, dan berstatus pelabuhan tidak diusahakan.

Keadaan pelabuhan pada tahun 1956 dengan status IBW yang termasuk dalam tujuh besar pelabuhan di Indonesia tidak mengalami perubahan dan pelabuhan kecil yang termasuk dalam status ICW juga tidak mengalami perubahan, namun pelabuhan yang berstatus tidak diusahakan malah mengalami perubahan. Pelabuhan pelabuhan dengan status yang tidak diusahakan selama ini menjadi urusan daerah sepenuhnya akan tetapi sejak tahun 1956 dikoordinir oleh Djawatan Pelabuhan yang dibagi menjadi 3 (tiga) koordinator.

b. Perusahaan Negara (1960-1969)

Pemberlakuan Undang Undang No.19 Prp Tahun 1960 membuat perubahan yang sangat signifikan dimana pelabuhan pelabuhan di Indonesia yang berstatus IBW dan sebagian berstatus ICW menjadi Perusahaan

⁹ PT. Pelindo III, *Gerbang Ekonomi Indonesia*, (Surabaya: PT. Pelabuhan Indonesia III, 2011), hlm. 11

Negara. Pelabuhan pelabuhan itu dibagi atas 8 (delapan) Perusahaan Negara Daerah Pelabuhan yang meliputi PN Pelabuhan Daerah I s/d IX. Perusahaan perusahaan negara tersebut didirikan dengan Peraturan Pemerintah pendirian, mulai dengan nomor 115s/d 122 tahun 1961.

Kemudian adanya surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut No.Kab 4/19/1 tertanggal 21 Desember 1962, memasukkan pelabuhan pelabuhan ICW kedalam P.N. (Perusahaan Negara) Pelabuhan di daerah masing masing. Lampiran yang terdapat pada SK. Menteri Perhubungan Laut terdapat penambahan-penambahan baru untuk beberapa daerah pelabuhan.

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut No. 5/1/7-1965 sampai dengan No. 5/1/15-1965 lembaga kepelabuhanan di Indonesia. Pembentukan lembaga penguasa tunggal pelabuhan berdasarkan Peraturan Presiden No. 18 Tahun 1964 Tentang Pendirian Daerah Pelayaran dan Penguasa Pelabuhan (Port Authority) yang berlaku sejak tanggal 1 Januari 1964.

Port Authority di pelabuhan sebagai penguasa tunggal pelabuhan yang mengkoordinasikan Bidang Operasi dan Bidang Penyediaan Jasa- Jasa Pelabuhan. Port Authority bertanggung jawab kepada Kepala Daerah Pelayaran. Kepala Daerah Pelayaran bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan Laut, sedangkan Pembantu Menteri Urusan Khusus Perusahaan Negara yang membawahi seluruh Direksi Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan.¹⁰

c. Badan Pengusahaan Pelabuhan (1969-1983)

Penyelenggaraan pelabuhan sampai tahun 1969 di Indonesia di ubah kembali status pengelolaan pelabuhan di Indonesia karena dikeluarkannya Peraturan Pemerintah No. 1 Tahun 1969 tentang Susunan Tata Kerja Kepelabuhanan dan Daerah Pelayaran dan Peraturan Pemerintah No.18 Tahun 1969 tentang Organisasi Pembinaan Pelabuhan yang

mengakhiri keadaan pelabuhan–pelabuhan di Indonesia. Dengan dikeluarkannya peraturan pemerintah tersebut menyatakan pembubaran seluruh Perusahaan Negara Pelabuhan, dan statusnya dalam likuidasi.

Dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Menteri Perhubungan No.10/3/21 Mphb tanggal 20 Juni 1969, menetapkan jumlah BPP seluruh di Indonesia dan pelabuhan – pelabuhan yang termasuk dalam tiap tiap daerah BPP sebanyak 84 buah. Sisanya pelabuhan ini adalah 202 pelabuhan dengan status yang jelas dan penyelesaiannya, karena ada pengaturan yang lebih lanjut.Lingkungan kerja pelabuhan bersifat khusus yaitu system pertanggungjawaban yang bersifat tunggal dan berada di bawah Menteri atau pejabat yang ditunjuk.

Organisasi Pembinaan Pelabuhan dalam status likuidasi adalah Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) yang dipimpin oleh Administrator Pelabuhan (ADPEL). Penyelenggaraan pelabuhan juga berubah dari status Port Authority menjadi Badan Pengusahaan Pelabuhan (Port Administrator) dengan status likuidasi. Secara garis besar administrator pelabuhan/kepala pelabuhan ini berkedudukan sebagai penanggung jawab umum kepelabuhanan, dan coordinator aktivitas unit terkait taktis operasional, diantaranya Syahbandar, Bea Cukai, Buruh dan termasuk juga dalam pelayanan jasa pemanduain dan penundaan kapal. Administrator Pelabuhan (Port Administrator) ini menjalankan fungsi – fungsi pemerintahan dan pengusahaan menggantikan Port Authority.Keputusan Menteri Perhubungan No. 0.10/3/19.MPHB Tahun 1969 Pasal 6 yang menyatakan bahwa Badan Pengusahaan Pelabuhan berasaskan kepada prinsip penanggung jawab tunggal dan umum, di bawah kepemimpinan Administrator Pelabuhan atau Kepala Pelabuhan.¹¹

Badan Pengusahaan Pelabuhan ini mulai menata kembali pengoperasian terminal – terminal yan berada di Pelabuhan termasuk gudang, meskipun cargo hardling menjadi

¹⁰D.A.Lasse, *Manajemen Kepelabuhanan*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011) , hlm,. 11.

¹¹ *Ibid*, hlm 20

bagian perusahaan pelayaran, namun dipelabuhan tertentu berbentuk Unit Usaha Terminal yang dikoordinasikan oleh Perhubungan Laut.

Badan Pengusahaan Pelabuhan dipimpin oleh Administrator Pelabuhan atau ADPEL atau KEPPEL yang bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut yang memberikan pembinaan, sedangkan Kepala Daerah Pelayaran melakukan pembinaan taktis operasional diwilayah kerja atau daerah pelayaran masing-masing. Selain Badan Pengusahaan Pelabuhan, ada sebuah lembaga konsultatif, yaitu Badan Musyawarah Pelabuhan (BMP) yang memiliki tugas untuk membantu menyelesaikan dan memecahkan masalah-masalah bersama-sama dalam pendayagunaan dan pengusahaan pelabuhan. Pada masa ini sudah terlihat adanya pembenahan yang terjadi dalam mengelola pelabuhan yang dimana pada masa sebelumnya lebih dominan terhadap kekuasaannya dan pada masa ini fungsi pelayanan pelabuhan ini sudah terlihat sebagaimana fungsi pelabuhan itu sendiri.

d. Perusahaan Umum (1983-1992)

Pengelolaan Pelabuhan dibawah BPP berlangsung selama 14 tahun dan diakui secara de facto akhirnya bubar juga. Pengelolaan pelabuhan yang awalnya berstatus Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) beralih menjadi Badan Usaha Milik Negara yang berbentuk Perusahaan Umum. Pemberlakuan Perusahaan Umum akibat adanya Perubahan Peraturan Pemerintah Nomor 11 Tahun 1983 Tentang Pembinaan Kepelabuhanan diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 23 Tahun 1985.

Pembentukan Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan di Indonesia dibagi menjadi 4 yaitu :

- a. Perum Pelabuhan I yang berkedudukan di Medan meliputi wilayah kerja provinsi Aceh, Sumatera Utara, dan Riau berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 14 Tahun 1983.
- b. Perum Pelabuhan II yang berkedudukan di Jakarta meliputi wilayah provinsi-provinsi Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan,

Bengkulu, Lampung, Kalimantan Barat, DKI Jakarta Raya, dan Jawa Barat berdasarkan Peraturan Pemerintah No.15 Tahun 1983.

c. Perum Pelabuhan III yang berkedudukan di Surabaya meliputi wilayah-wilayah Provinsi Jawa Tengah, Jawa Timur, NTB, NTT, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, dan Timor Timur berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 16 Tahun 1983.

d. Perum Pelabuhan IV yang berkedudukan di Ujung Pandang meliputi wilayah kerja Provinsi Sulawesi Selatan, Sulawesi Tengah, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Utara, Maluku, dan Irian Jaya berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1983.

Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia digolongkan menjadi empat pelabuhan besar yang pusatnya terletak pada kota-kota yang berpotensi pada sektor perhubungan laut. Dimana empat pelabuhan ini menjadi pusat dan mempunyai cabang-cabang wilayah. Jadi, pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dalam pengelolaannya semakin mengecil dimana sebelumnya pelabuhan-pelabuhan di Indonesia terbagi atas sembilan pada masa ini pelabuhan-pelabuhan di Indonesia mengalami perumnisasi perusahaan-perusahaan negara pelabuhan dan berjumlah 4 daerah pusat di Indonesia.¹²

e. Perusahaan Perseroan Pelabuhan Indonesia (1992-2008)

Perkembangan yang sangat pesat membuat Pemerintah Indonesia mengalihkan status pengelolaan pelabuhan dari bentuk Perusahaan Umum (Perum) menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO) Pelabuhan. Pembentukan Perusahaan Perseroan (PERSERO) Pelabuhan di Indonesia dibagi menjadi 4 yaitu:

PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia I dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 56 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan I menjadi Perusahaan Perseroan. PT. PELINDO I ini berkedudukan di Medan.

PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia II dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk

¹² Lasse, *op cit.*, hlm. 18.

Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan II menjadi Perusahaan Perseroan. PT. PELINDO II ini berkedudukan di Jakarta. Wilayah kerja PT. PELINDO II meliputi Sumatera Barat, Jambi, Sumatera Selatan, Bengkulu, Lampung, Kalimantan Barat, DKI Jakarta, dan Jawa Barat

PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia III dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 58 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan III menjadi Perusahaan Perseroan. PT. PELINDO III ini berkedudukan di Surabaya. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia III ini memiliki 18 kantor cabang yang mengelola 43 pelabuhan yang tersebar di 7 (tujuh) provinsi yaitu Jawa Tengah, Jawa Timur, NTB, NTT, Bali, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah¹³. Pada masa Perumpul III wilayahnya masih ada 8 provinsi tapi ketika masa PT (PERSERO) berkurang menjadi 7 karena Timor Timor melepaskan diri dari Negara Indonesia dan mendirikan Negara sendiri.

PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia IV dibentuk berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 59 Tahun 1991 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan IV menjadi Perusahaan Perseroan.

C. Kontribusi PT. PELINDO III Terhadap Ekonomi dan Sosial Masyarakat Surabaya

A. Ekonomi

1. Ekspor Impor

Kondisi ekonomi suatu negara tidak lepas karena adanya faktor dari kegiatan ekspor impor. Dalam suatu negara kegiatan ekspor dan impor ini sudah menjadi agenda yang wajib dalam setiap perdagangan di negara tersebut. Ekspor merupakan kegiatan yang menjualkan barang – barang ke luar negeri dari hasil–hasil yang diproduksi di negara itu sendiri dengan tujuan untuk mendapatkan keuntungan. Orang–orang yang melakukan kegiatan ekspor disebut dengan eksportir. Sedangkan Impor adalah kegiatan untuk membeli barang ke luar negeri dengan tujuan untuk melengkapi kebutuhannya pada negara itu. Orang–orang yang melakukan kegiatan

impor disebut dengan importir. Kegiatan ekspor dan impor ini dapat menghasilkan devisa. Devisa adalah proses masuknya uang asing ke suatu negara yang dapat digunakan sebagai alat pembayaran dalam produk–produk impor barang maupun jasa. Jadi, kegiatan ekspor dan impor ini bertujuan untuk memenuhi kebutuhan suatu negara dan untuk mendapatkan keuntungan seperti devisa negara.

Posisi Hinterland yang sangat menguntungkan bagi Pelabuhan Tanjung Perak sendiri membuat ramainya perdagangan baik ekspor impor maupun bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak dan Kalimas di Surabaya juga tampak dari kunjungan kapal yang keluar masuk di pelabuhan. Istilah ekspor impor digunakan untuk menunjukkan kegiatan pelayaran samodra atau pelayaran internasional. Bongkar muat merupakan istilah yang dipakai dalam pelayaran nusantara atau pelayaran lokal dan pelayaran perahu. Baik kegiatan ekspor dan pelayaran itu berlangsung di pelabuhan.¹⁴

2. Petikemas

Peti kemas (container) adalah suatu bentuk kemasan satuan yang terbaru. Peti kemas adalah suatu kotak besar yang terbuat dari bahan campuran baja dan tembaga (anti karat) dengan pintu yang dapat terkunci dan pada tiap sisi – sisinya dipasang suatu “ piting sudut dan kunci putar”, sehingga antara satu peti kemas dengan peti kemas lainnya dapat dengan mudah dilepaskan.¹⁵

Tahun 1993, Terminal Peti Kemas di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya menerapkan Sispro (sistem dan prosedur) yang diharapkan agar pelayanan bongkar muat container lebih lancar dan efisien untuk mengantisipasi perkembangan arus petikemas yang tiap tahunnya meningkat sekitar 25-30 .

¹⁴Sri Retna Astuti, dkk, *PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI DI SEKITARNYA PADA ABAD XX* (Yogyakarta : Balai Pelestarian Nilai Budaya Daerah Istimewa Yogyakarta, 2016), hlm 102.

¹⁵Soedjono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan* (Bandung : Ganeca Exact Bandung, 1985), hlm. 281

¹³www.pelindo.co.id diakses pada tanggal 24 Maret 2017

Tata cara pelaksanaan Sispro ini tertuang dalam Keputusan Administrator Pelabuhan Tanjung Perak No. HK- 501/05/09/ADPL SBA92 yang kemudian ditindaklanjuti dengan Surat Keputusan Bersama antara Kantor Inspeksi Bea Cukai Tanjung Perak, PT. PELINDO III dan PT. Sucofindo Surabaya. Penerapan Sispro ini dikarenakan selama ini pemasukan peti kemas ekspor yang akan dikapalkan sering mengalami keterlambatan sehingga mengganggu perencanaan pengaturan muatan container ke kapal.

Adanya kebijakan yang dibuat oleh PT. PELINDO III Surabaya terhadap UPTK terkait dengan soal kegiatan bongkar muat. Kebijakan tersebut adalah tentang pemberlakuan tarif IPA (Indonesia Port Auditional), dimana tarif ini dikenakan pada barang ekspor dan impor melalui dermaga UPTK oleh pihak pelayaran Samudera. Padahal selama ini tarif jasa di dermaga peti kemas samudera selalu mengacu pada Surat Keputusan Menteri 67 Tahun 1994. Pihak Pelindo III sendiri tidak pernah memberlakukan kebijakan tersebut. Hal ini dinyatakan dalam Koran Surabaya Post :

“Pengean tarif yang disetorkan ke pelabuhan itu sangat tidak benar, karena sistem pembayaran tarif disini menggunakan sistem transfer bank. Jadi pihak eksportir maupun importir tidak membayar disini seperti tarif jasa IPA, tapi menggunakan jasa Bank”.¹⁶

3. Pelayaran

Banyaknya jenis usaha pelayaran yang ada di Indonesia saat ini adalah Pelayaran Nusantara ini merupakan pelayaran antar pulau, antar pelabuhan – pelabuhan yang berada di Indonesia, Pelayaran Lokal adalah pelayaran yang melayani antar daerah di dalam satu provinsi, Pelayaran Samudera adalah pelayaran yang melayani antar negara atau Internasional untuk mengangkut barang-barang ekspor dan impor, dan yang terakhir adalah Pelayaran Rakyat (Pelra). Perusahaan pelayaran rakyat umumnya identik dengan

kapal kayu tradisional yang dioperasikan oleh pelaut alami dengan menggunakan manajemen sederhana. Pelayaran Rakyat adalah usaha rakyat yang bersifat tradisional untuk menyelenggarakan usaha angkutan di perairan dengan menggunakan perahu layar atau perahu layar motor (PLM) dengan ukuran tertentu.

Sifat tradisional itulah yang harus dilestarikan sesuai dengan perkembangan IPTEK karena mengandung nilai-nilai budaya bangsa yang tak hanya terdapat dalam cara pengelolaan usahanya, misalnya mengenai hubungan kerja antara pemilik kapal dengan awak kapal tetapi juga jenis kapal yang digunakan. Jenis jenis kapal yang digunakan menurut standarisasi adalah Kapal Pinisi (Sulawesi), Lete (Madura), dan Nade (Sumatera). Pengrajin kapal Pelra di Jawa Timur sendiri banyak dijumpai di Gresik, karena letaknya yang berdekatan dengan Surabaya sebagai pusat bahan baku motornya.

Pembangunan kapalpun juga tergantung dari ada tidaknya dana. Kalau ada uang untuk dana pembangunan bisa saja pembangunan itu singkat dilakukan karena pengrajinnya terdiri dari 10-15 orang dengan harga Rp 25-40 juta dan untuk unit motornya antara Rp 50-100 juta.

Seiring dengan perkembangan zaman, adanya pula kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi di bidang transportasi perkapalan, serta meningkatnya kebutuhan masyarakat, keberadaan kapal pelayaran rakyat ini semakin tersingkirkan dan kurang mendapatkan perhatian dari pemerintah dalam menghadapi tantangan pasar yang semakin besar. Secara perlahan jumlah pun makin berkurang. Dilihat dari perkembangan jumlah kapal pelayaran rakyat tahun 1997 mencapai 2.937 unit, tetapi tahun 2001-2005 jumlah kapal pelayaran rakyat menurun menjadi 2.530 unit, selain itu perusahaan pelayaran rakyat sendiri berjumlah 760 perusahaan.¹⁷

Akhir tahun 1992 Pelra banyak mengalami kemunduran itu disebabkan oleh

¹⁶ “Tarif IPA Catut Nama Pelabuhan Dipertanyakan”, Surabaya Post, Minggu 06 Desember 1998

¹⁷Dirjen Hubla.2005. Buku I Statistik Perhubungan

adanya penurunan volume muatan akibat masuknya kapal antar pulau ke pelabuhan itu yang hanya dilayari oleh PLM. Selain itu menurut Hayyi, beberapa komoditas yang menjadi andalan Pelra kini sudah beralih ke pelayaran KM dengan menggunakan kontainer. Dampak dan tekanan “Ekonomi Terbuka” memang menuntut Pelra untuk membenahi manajemennya yang terkesan lamban. Perlunya modernisasi dalam tubuh Pelra agar angkutannya tidak kalah bersaing dengan pelayaran yang lain.¹⁸ Lambannya manajemen pengelolaan perusahaan rakyat di era globalisasi ini menyebabkan mereka sulit bersaing dengan armada yang lainnya. Manajemen tradisional yang umumnya dilakukan di perusahaan rakyat ini dikelola oleh satu keluarga. Menurut Djurdin Latief salah satu Direktur PT Pelra Hasan Sejati, hampir semua penguasa pelayaran rakyat yang beroperasi di Kalimas bertekad mempertahankan armada tradisional ini. Pemerintah mengambil langkah-langkah untuk melestarikan dan melindungi armada Pelra sebagai warisan budaya lewat penetapan standarisasi. Langkah yang ditempuh oleh pemerintah adalah dengan motorisasi dan melengkapi PLM dengan peralatan komunikasi yang memadai. Kapal kayu yang semula hanya mengandalkan tenaga angin itu sejak tahun 1985 diinstruksikan agar dilengkapi dengan motor penggerak. Kemudian sekitar tahun 1987, pemerintah kembali mengintruksikan agar setiap PLM/KLM dilengkapi dengan alat radio SSB.¹⁹

B. Sosial

1. Pegawai PT.PELINDO III

Pada masa Hindia Belanda, pegawai – pegawai pada Perusahaan Jawatan Pelabuhan Pusat (ICW) dan pegawai pegawai pelabuhan kecil (ICW) yang berkedudukan sebagai Pegawai Negeri digaji berdasarkan PGPN-1955/1961 dan dibayar dari Kas Negara/ KBN. Sedangkan pegawai- pegawai pada Perusahaan

Jawatan Pelabuhan (IBW) yang berkedudukan sebagai Pegawai Negeri yang digaji berdasarkan PGPN- 1955/1961 yang dibayar dari KBN/Kas Negara setempat dan pelaksanaannya diambil dari penerimaan eksploitasi perusahaan yang pengesahaannya setiap tahun diajukan dalam rancangan APBN sebagai lampiran sesuai dengan ketentuan pasal 1 dan pasal 8 IBW (Stbl. 419 Tahun 1927).

Setelah berlakunya P.P No.14 Tahun 1962 tentang ketentuan-ketentuan pokok Pegawai Perusahaan Negara, maka dalam Lingkungan Departemen Perhubungan Laut menetapkan gaji yang berlaku bagi perusahaan-perusahaan negara dalam Lingkungan Departemen Perhubungan Laut yaitu PGPPN- Deperla 1961 yang ditinjau berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Laut tanggal 07-07- 1961 Th. 1/ 9/ 10 yang berlaku mulai tanggal 01-01-1963. Berhubungan dengan itu maka pangkat dan gaji pegawai – pegawai disesuaikan dengan pangkat dan gaji menurut PGPPN 1964 dan pelaksanaannya baru akan dilaksanakan pada bulan-bulan September/ Oktober 1964, gajinya yang akan dibayarkan dari masing – masing P.N Pelabuhan.²⁰

Pada masa transisi tahun 1969 Port Administrator ditunjuk sebagai Direktur P.N. Pelabuhan dalam likuidasi / BPP. Gaji para pegawai BPP dalam masa transisi ini tetap dibayar berdasarkan PGPPN-Ditjen-Perla 1968. Pada masa BPP ini memiliki pegawai yang banyak sehingga banyak pula yang telah pensiun sebagai jaminan hari tua nanti, sebagai atas jasa-jasanya selama bekerja pada perusahaan sebagai jaminan hidup dihari tua dan sebagai balas jasa yang harus diberikan kepada seorang pegawai, maka diperlukan adanya suatu dana pensiun. Meskipun pensiunan pegawai BPP telah diatur berdasarkan P.P No. 43 Tahun 1964 namun petunjuk pelaksanaannya tidak ada sehingga tidak dapat dijalankan.

Setelah masa BPP ini berakhir pemerintah mengambil langkah kembali untuk

¹⁸Di Kalimas, *Pelayaran Rakyat Kian Terdesak*”, Surabaya Post, Jumat 30 Oktober 1992

¹⁹“*Perlunya Perlindungan Terhadap Pelra*”, Surabaya Post, Sabtu Jumat 13 November 1992

²⁰Keputusan Menteri Perhubungan tanggal 07-07-1964 (No.Th.1/9/12)

merubah status pengelolaan dalam manajemen pelabuhan di Indonesia. Badan Pengusahaan Pelabuhan diubah menjadi Perusahaan Umum Pelabuhan yang di Indonesia dibagi menjadi 4 (empat) pusat perusahaan umum pelabuhan. Status pegawai pada saat itu sebagai Pegawai Negeri.

Adanya pengalihan kembali status Perusahaan Umum Pelabuhan menjadi PERSERO (PT) Pelabuhan Indonesia Tahun 1992 membuat Menteri Perhubungan mengambil keputusan Nomor : KM 9 Tahun 1996 Tentang Pengalihan status pegawai negeri sipil, pandu menjadi pegawai PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia I,II,III, dan IV. Sedangkan pegawai negeri sipil yang tidak bersedia beralih status menjadi pegawai PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia I, II, III, dan IV dikembalikan ke instansi induknya.

Pegawai- pegawai tersebut bekerja kembali sesuai dengan status asalnya misalnya dari perusahaan umum pelabuhan III yang akan bekerja kembali ke PT PELINDO III apabila bersedia beralih status kepegawaiannya. Dan untuk saat ini pegawai PT. PELINDO III termasuk dalam pegawai BUMN.²¹ Langkah langkah yang dilakukan oleh PT PELINDO III dalam meningkatkan kualitas pegawai-pegawainya agar dapat meningkatkan mutu pelayanan dan produktifitas telah dilaksanakan berbagai diklat, seminar didalam maupun diluar negeri. Sedangkan dari segi kuantitas, jumlah pegawai berdasarkan realisasi tahun 2005 sebanyak 2.699 orang dan realisasi tahun 2006 menjadi 2.581 orang sehingga terdapat selisih kurang sebanyak 118 orang.

2. Tenaga Kerja Pelabuhan

Aktivitas di pelabuhan pada umumnya tidak tergantung dari kegiatan perdagangan dan pelayaran saja. Ada beberapa unsur yang harus ada didalam kegiatan tersebut misalnya unsur tenaga kerja atau yang biasa kita sebut buruh. Sejak Pelabuhan Surabaya terdapat dua pelabuhan ramai yaitu Tanjung Perak dan Kalimas saat itu juga peranan tenaga kerja atau

buruh dibutuhkan. Hal ini terjadi akibat dari ramainya pelayaran yang datang dan adanya aktivitas bongkar muat yang dilakukan di Pelabuhan Surabaya.

Pada tahun 1984-an adanya suatu pengurusan perburuhan yang ditangani oleh suatu badan non-pemerintah yang disebut dengan Yayasan Usaha Karya dibawah pembinaan Administrator Pelabuhan. Adapun tugas dari Yayasan Usaha Karya ini adalah mengatur dan menyediakan tenaga kerja dalam gang-gang / unit-unit kerja atas permintaan pemakai jasa pada waktu yang ditentukan. Yayasan Usaha Karya ini bertanggung jawab atas penyediaan tenaga kerja yang terampil, berpendidikan, dan bertanggung jawab untuk kelancaran dalam melaksanakan pekerjaan bongkar muat di Pelabuhan. Jumlah buruh terdaftar di Pelabuhan Tanjung Perak sekitar 6.314 orang. Dalam masalah pengupahan Yayasan ini menggunakan sistem harian dan prestasi sehingga ukuran dalam buruh ini adalah keterampilan dan prestasi yang didapat.²²

Tahun 1990-an untuk melancarkan kegiatan urusan bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Perak, pengelolaannya di ambil ahli oleh pihak TKBM (Tenaga Kerja Bongkar Muat) yang dikelola beberapa perusahaan dibawah pengelolaan PT. PELINDO III Surabaya sendiri. Tahun 1998 merupakan puncak krisis moneter di Indonesia banyak kekacauan yang terjadi di bidang politik, ekonomi dan sosial dll. Adanya aksi pemogokan tenaga kerja di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya terjadi di bulan Juni dan bulan Oktober

3. Koperasi dan Pengusaha Kecil

Dalam rangka mensejahterakan masyarakat Surabaya, PT. PELINDO III berhasil mewujudkan program-program yang dilakukan untuk mensejahterakan masyarakat dalam Program Kemitraan dan Program Bina Lingkungan (PKBL). Program kemitraan adalah program yang dibentuk oleh PT. PELINDO III sebagai usaha untuk meningkatkan kemampuan usaha kecil agar

²¹Wawancara Karyawan PT PELINDO III Surabaya pada tanggal 22 Maret 2017

²²Port Of Tanjung Perak 2003

menjadi tangguh dan mandiri melalui pemanfaatan dana dari laba perusahaan. Sedangkan Program Bina Lingkungan adalah pemberdayaan kondisi sosial masyarakat di wilayah perusahaan melalui pemanfaatan dana dari laba perusahaan. Pelaksanaan Program Kemitraan dan Bina Lingkungan oleh PT. PELINDO III ini sudah dimulai sejak tahun 1991 yang disebar ke 7 provinsi wilayah kerja PT. PELINDO III melalui Program Pembinaan Usaha Kecil dan Koperasi yaitu dalam rangka melaksanakan Keputusan Menteri Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia Nomor : KEP-236/MBU2003 Tanggal 17 Juni 2003 Tentang Kemitraan Badan Usaha Milik Negara dengan Usaha Kecil dan Program Bina Lingkungan.²³

4. Pedagang Kaki Lima

Pelabuhan merupakan tempat singgah kapal antar pulau dan antar negara, sehingga dapat menimbulkan interaksi sosial. Orang-orang yang singgah di Pelabuhan Surabaya untuk mencukupi kebutuhan makanannya dapat menjumpai beberapa pedagang kaki lima yang berjejeran disepanjang Pelabuhan Kalimas. Tidak asal masuk ke pelabuhan pelabuhan ini, karena yang berjualan disepanjang Kalimas sudah bertahun-tahun lamanya dan mempunyai sanak saudara yang bekerja di Pelabuhan Kalimas tersebut. Pedagang-pedagang ini menawarkan jualan berupa makanan berat ataupun makanan ringan. Makanan ringan seperti menawarkan nasi campur, nasi rawon, nasi pecel, rujak cingur, dan mie goreng. Selain itu juga menawarkan minuman berupa kopi, teh, susu, maupun minuman es yang lainnya.

Setelah Tanjung Perak dibangun, tentu saja membawa perubahan bagi masyarakat. Politik pintu terbuka mendorong terjadinya mobilitas penduduk, di wilayah Surabaya terjadi pergeseran tenaga kerja ke pusat-pusat perekonomian untuk mencari pekerjaan di luar

sektor pertanian. Mereka memilih bekerja di daerah-daerah pusat perkebunan, industri dan perusahaan. Terlebih lagi setelah pelabuhan tanjung Perak dibuka arus urbanisasi ke kota dan pelabuhan meningkat.²⁴

Sebelumnya PKL ini menjual dagangannya di JL.Kalimas didepan Kantor ASDP sehingga jalan ini sepanjang 200 meter tidak bisa dilalui oleh kendaraan. Setelah dibukanya kembali JL. Kalimas untuk kendaraan membuat arus lalu lintas yang hendak masuk ke kantor Adpel dan Gapura Surya menjadi lancar dan bersih. Jauh sebelumnya PT. PELINDO III Cabang Tanjung Perak telah menyediakan tempat untuk mereka berdagang yaitu disebelah utara disamping Kantor ASDP namun karena mengingat kondisi keamanan negara dan adanya imbas pasca reformasi dan krisis moneter petugas memberi kelonggaran berjualan di tempat tersebut selama empat bulan lamanya. Takut terjadinya konflik, akhirnya tim penertiban hanya mendaftar PKL lalu mereka mendapat bantuan dana usaha dengan bunga kecil dari pihak Pelindo. Dari dana yang disalurkan itu sebagian dipotong untuk sewa lahan dilokasi baru. Setelah tiga bulan petugas penertiban memaksa PKL pindah ke lokasi baru. "Penertiban itu dimaksudkan agar menciptakan pelabuhan dengan kawasan yang bersih ujar Administrator Pelabuhan Tanjung Perak Djajus Mangun, SH".²⁵

PENUTUP

Berdasarkan penjelasan yang sudah diuraikan dalam bab-bab terdahulu dapat ditarik kesimpulan bahwa peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh Pemerintah Indonesia sangat menentukan perkembangan pelabuhan yang berada di Indonesia. Perkembangan pelabuhan-pelabuhan di Indonesia terbagi dalam 4 fase yaitu Perusahaan Negara (1960-1969), BPP (1969-

²⁴ Sugiarti, E. dkk, *Pelacuran Pada Masa Kolonial di Pelabuhan Tanjoeng Perak Soerabaya* (Surabaya: Lembaga Penelitian Universitas Surabaya, 2004), hlm 29.

²⁵ "PKL Pindah, JL. Kalimas Bisa Dilewati", Surabaya Post, 18 September 2000

²³ PT. Pelindo III, *Gerbang Ekonomi Indonesia* (Surabaya: PT. Pelabuhan Indonesia III, 2011). hlm 119.

1983), PerumPelabuhan (1983-1992), dan Pelindo (1992-sekarang).

Pada masa Perusahaan Negara tahun 1960-1969 dimana saat itu pelabuhan di Indonesia terbagi dalam 8 daerah pelabuhan yang berada di seluruh wilayah Indonesia. Pada masa itu juga sistem pengelolaan pelabuhan langsung berada di bawah Kementrian Perhubungan Laut, kemudian dibawahnya ada Badan Pimpinan Umum (BPU) yang membawahi 8 perusahaan Negara tersebut, dimana 8 perusahaan Negara ini mempunyai 286 unit pelabuhan. Tak lama berselang itu, Pemerintah mengambil kebijakan lagi dengan membentuk Port Authority. Port Authority pelabuhan sebagai penguasa tunggal pelabuhan yang mengkoordinasikan Bidang Operasi dan Bidang Penyediaan Jasa- Jasa Pelabuhan. Port Authority bertanggung jawab kepada Kepala Daerah Pelayaran. Kepala Daerah Pelayaran bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan Laut, sedangkan Pembantu Menteri Urusan Khusus Perusahaan Negara yang membawahi seluruh Direksi Perusahaan Negara (PN) Pelabuhan. Pada masa ini pemerintah kurang memperhatikan layanan kepelabuhanan dan hanya focus pada siapa yang menguasai pelabuhan tersebut.

Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) dibentuk akibat adanya Kebijakan Pemerintah Indonesia dengan membubarkan Perusahaan-Perusahaan Negara Pelabuhan. Badan Pengusahaan Pelabuhan dipimpin oleh Administrator Pelabuhan atau ADPEL atau KEPPEL yang bertanggung jawab kepada Direktur Jendral Perhubungan Laut yang memberikan pembinaan, sedangkan Kepala Daerah Pelayaran melakukan pembinaan taktis operasional diwilayah kerja atau daerah pelayaran masing- masing. Masa BPP ini sudah terlihat adanya perhatian pemerintah terhadap pelayanan kepelabuhanan di Indonesia terlihat adanya kenaikan ekspor impor di pelabuhan-pelabuhan Indonesia serta ikutnya Indonesia dalam ASEAN Port Authorities Association untuk meningkatkan kegiatan arus pengiriman barang dan penumpang, serta adanya peningkatan dalam fasilitas pelabuhan untuk mengimbangi makin besarnya hubungan perdagangan antar anggota ASEAN. Pemerintah masa ini dalam mengelola pelabuhan memusatkan dalam satu tangan dengan kesatuan- kesatuan untuk menyelenggarakan keamanan di wilayah pelabuhan secara taktis dan operasional

dibawah komando Adpel dan dibawah organisasi Badan Pengusahaan Pelabuhan.

Perum Pelabuhan ini statusnya di kelola oleh

Badan Usaha Milik Negara (BUMN) akibat dari pembubaran BPP karena kebijakan pemerintah. Perum Pelabuhan ini hanya dibagi dengan 4 wilayah pusat pelabuhan di Indonesia yaitu Medan, Jakarta, Surabaya, dan Makassar. Layanan Kepelabuhanan di Indonesia seperti kecepatan bongkar muat, kapasitas fasilitas dan peralatan bongkar muat sudah mendapatkan apresiasi oleh Pemerintah. Pada masa ini pemerintah terus memperbaiki penunjang-penunjang fasilitas yang ada di Pelabuhan untuk memperlancar seluruh kegiatan yang ada di Pelabuhan.

Pelabuhan Indonesia (PELINDO) merupakan pengalihan dari pelabuhan bentuk PERUM Pelabuhan. Pembinaan perusahaan ini berpedoman pada Undang-Undang No.21 Tahun 1992 tentang Pelayaran, Peraturan Pemerintah No. 70 Tahun 1996 Tentang Kepelabuhanan, dan Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhanan. Wilayah usaha PT. PELINDO ini tetap menjadi 4 wilayah yaitu PT. PELINDO I berpusat di Medan, PT. PELINDO II berpusat di Jakarta, PT. PELINDO III berpusat di Surabaya, dan PT. PELINDO IV berpusat di Makassar.

PT PELINDO III yang berpusat di Surabaya mengelola Pelabuhan Tanjung Perak sebagai pusatnya dan 43 pelabuhan lainnya sebagai cabang. Pelabuhan Tanjung Perak yang saat ini statusnya dikelola oleh pihak PT. PELINDO III sendiri Pelabuhan Tanjung Perak ternyata bias menunjang Kota Surabaya menjadi kota terbesar kedua di Indonesia, bahkan sekarang Pelabuhan Tanjung Perak menjadi pintu gerbang Jawa Timur dan Indonesia Timur. Posisinya yang amat strategis ini menjadikan Tanjung Perak bias berfungsi sebagai pelabuhan modern dan dapat mendukung arus perdagangan lokal, regional, nasional bahkan internasional. Pelabuhan Tanjung Perak juga didukung oleh fasilitas-fasilitas guna untuk memperlancar derasnya kegiatan ekspor-impor baik local maupun Internasional.

Kontribusi PT. PELINDO III terhadap ekonomi dan social masyarakat Surabaya juga terlihat adanya. Kegiatan ekspor-impor, arus kegiatan bongkar muat di UPTK Tanjung Perak, dan pelayaran sendiri membawa dampak positif bagi masyarakat Surabaya. Kehidupan sosial di wilayah Tanjung Perak adanya

pegawai atau karyawan PT. PELINDO III, Pedagang-pedagang yang berjualan disekitar wilayah Pelabuhan Tanjung Perak, buruh atau tenaga kerja, dan usaha PT.P ELINDO III Surabaya dalam menyalurkan dana labanya untuk mensejahterakan Koperasi dan Pengusaha kecil yang berada di Surabaya dan wilayah kerja PT. PELINDO III sendiri. Kebijakan pemerintah Indonesia sangat mempengaruhi perkembangan pelabuhan di Indonesia dalam bidang ekonomi, sementara maju mundurnya pelabuhan ditentukan oleh kegiatan pelayaran dan perdagangan laut. Terselenggaranya aktivitas kepelabuhanan, dan tersedianya fasilitas-fasilitas yang ada di Pelabuhan itu untuk menunjang segala kegiatan yang berada di Pelabuhan. Adapun kegiatan tersebut misalnya seperti mendukung kelancaran arus barang, keamanan, keselamatan, ketertiban lalu lintas moda transport laut, dan untuk melindungi pengguna jasa transportasi laut/penumpang.

Adanya hubungan kerja antara pihak pengelolaan pelabuhan dan pengguna pelabuhan itu juga dapat mempengaruhi perkembangan pelabuhan tersebut. Pelabuhan yang berada dibawah pihak pemerintah, tetapi pengelolaan pelabuhannya tidak berjalan cukup baik menyebabkan pelabuhan akan mengalami kemunduran terlihat pada Pelabuhan Masa Perusahaan Negara. Sedangkan, jika pelabuhan di bawah pemerintah, tetapi pengelolaan pelabuhan tersebut baik maka pelabuhan akan mengalami kemajuan terlihat semenjak pelabuhan dikelola oleh BPP-PT. PELINDO mengalami peningkatan dan kemajuan pada pelabuhan-pelabuhan yang berada di Indonesia.

Pelabuhan- pelabuhan di Indonesia sampai tahun 2008 masih di monopoli oleh PT. PELINDO III. Campur tangan pemerintah dalam UU Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992 ini sangat besar dimana pemerintah berusaha mengambil dua peranan dalam mengelola pelabuhan yaitu PT. PELINDO III sebagai regulator dan operator. Langkah pemerintah seharusnya dengan cara mengurangi perannya dalam mengurus pelabuhan-pelabuhan di Indonesia dan merevisi UU Pelayaran Nomor 21 Tahun 1992 yang dapat mengubah status PT. PELINDO III agar tidak dapat memonopoli pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Serta langkah pemerintah agar memberantas kegiatan pungli-pungli yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak agar PT. PELINDO III terbebas dari kegiatan KKN.

Pembangunan sarana dan prasarana untuk mendukung pelabuhan Tanjung Perak Surabaya seharusnya perlu dilakukan untuk memperlancar kegiatan pelayaran dan perdagangan di Pelabuhan Tanjung Perak. Pelabuhan Tanjung Perak memerlukan solusi untuk mengatasi ramainya arus perdagangan di Pelabuhan Tanjung Perak seperti perlunya mempercepat penyelesaian proyek Terminal Teluk Lamong yang dapat mengatasi ramainya Pelabuhan Tanjung Perak. Perlunya untuk meningkatnya kualitas SDM dengan cara memberikan pelatihan dan motivasi agar Pelabuhan Tanjung Perak yang dikelola PT. PELINDO III dapat bersaing dikanca dunia Internasional.

Daftar Pustaka

A. Arsip

- Annual Report PT PELINDO III Surabaya Tahun 2006*, Arsip PT PELINDO III
- Laporan buruh mogok kerja Juni 1998 dalam Surat untuk Pimpinan UPTK*. Arsip Jawa Timur
- Penyempurnaan corporate planning tahun 1984 s/d 1989 Departemen Perhubungan*, Perusahaan Umum Pelabuhan III. Arsip Nasional
- UU Pelayaran Tahun 1992

B. Koran/ Majalah

- “*Sidang Penguasa Pelabuhan ASEAN dibuka*”, Surabaya Post, Senin 14 Desember 1981.
- “*Perlunya Perlindungan Terhadap Pelra*”, Surabaya Post, Jumat 13 November 1992.
- “*Di Kalimas, Pelayaran Rakyat Kian Terdesak*”, Surabaya Post, Jumat 30 Oktober 1992.
- “*Direksi PT Persero Pelabuhan Dilantik*”, Surabaya Post, Rabu 06 Januari 1993.
- “*Pelindo III Anggarkan Rp 150 Miliar*”, Surabaya Post, 13 Januari 1993.
- “*Tanjung Perak Banjir Beras*”, Surabaya Post, Selasa 08 Februari 1994.

- “HMCS Bersandar di Surabaya”*Tingkatkan Kerja Sama Angkatan Laut dan Perekonomian*”Surabaya Post, Rabu 30 April 1996.
- “Pelindo III Reklamasi Kalilamong”, Surabaya Post, Jumat 05 Oktober 1996.
- “Restruktisasi di DPC PELINDO III”, Surabaya Post, Rabu 21 Mei 1997.
- “Menteri Perhubungan Menyerahkan 251 Kunci Rumah Untuk Pegawai PT PELINDO III”, Surabaya Post 13 Mei 1997.
- “Pelindo III Gandeng Mitra Baru”, Surabaya Post, Selasa 2 Juni 1998
- “Penyelesaian Proyek TPK III Diharapkan Sesuai Jadwal”, Surabaya Post, Selasa 02 Juni 1998.
- “Buruh Mogok, Pelabuhan Tanjung Perak Lumpuh”, Surabaya Post, Senin 05 Oktober 1998
- “Tarif IPA Catut Nama Pelabuhan Dipertanyakan”, Surabaya Post, Minggu 06 Desember 1998
- “Kapalnya Tenggelam, Peln Utang Pelindo Rp 1 Milliar”, Surabaya Post, Rabu 27 September 2000.
- “Pelindo III Buka Peluang Investasi”, Surabaya Post, Jumat 15 September 2000.
- “PKL Pindah, JL. Kalimas Bisa Dilewati”, Surabaya Post, 18 September 2000.
- “Pelindo III Belum Antisipasi Kapal Ro-Ro”, Surya, Kamis 21 Desember 2000.
- “Pelindo Salurkan Pinjaman Rp 7,2 Milliar”, Surabaya Post, Selasa 11 September 2001.
- “Kini Tg. Perak Dilengkapi Polisi Khusus Pelabuhan”, Surya, Rabu 31 Oktober 2001.
- P.T. Pelabuhan Indonesia (Persero), 2009 “Perencanaan, Perancangan dan Pengembangan Pelabuhan” Referensi Kepelabuhanan Seri 03 Edisi II Maret 2009. Majalah Dermaga Edisi 10 Januari 2013
- C. Buku**
- Dick, H.W. 1990. *Industri Pelayaran Indonesia Kompetisi dan Regulasi*. Jakarta: Lembaga Penelitian, Pendidikan dan Penerangan Ekonomi dan Sosial.
- Handinoto. 1996. *Perkembangan Kota dan Arsitektur Kolonial Belanda di Surabaya 1870–1940*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Indriyanto, Pelayaran dan Perdagangan Laut Pelabuhan Surabaya Tahun 1968-1970.
- Kasdi, Aminuddin. 2005. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa University Press.
- _____, dkk. 2008. *SURABAYA DAN JEJAK KEPAHLAWANNYA* Surabaya: Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kota Surabaya.
- Koentjaraningrat. 1997. *Metode Penelitian Masyarakat*. Surabaya: Gramedia.
- Lasse, D.A. 2011. *Manajemen Kepelabuhan*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Lawalatta. 1981. *Pelabuhan & Niaga Pelayaran (Port Operation)*. Jakarta: Aksara Baru.
- Pemerintah Propinsi Jawa Timur, 2003. *Port of Tanjung Perak*. Surabaya: PT. Pelabuhan Indonesia III Cabang Tanjung Perak.
- Perum Pelabuhan III. 1990. *Prospek pengembangan pelabuhan Tanjung Emas dalam rangka menunjang pertumbuhan ekonomi daerah Jawa Tengah*. Semarang: Perum Pelabuhan III Cabang Tanjung Emas.
- PT. PELINDO III. 2011. *Gerbang Timur Ekonomi Indonesia*. Surabaya: PT Pelabuhan Indonesia III.
- Raap, O.J., 2015. *Kota di Djawa Tempo Doeloe*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia.
- Sasono, Herman Budi. 2012. *Manajeme Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: Andi Offset.
- Soedjono Kramadibrata. 1985. *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: Ganeca Exact Bandung.
- Sri Retna Astuti, dkk. 2016. *PEMBANGUNAN PELABUHAN SURABAYA DAN*

*KEHIDUPAN SOSIAL EKONOMI
DI SEKITARNYA PADA ABAD XX.*
Yogyakarta: Balai Pelestarian
Nilai Budaya Daerah Istimewa
Yogyakarta.

Sugiarti, E. dkk., 2004. *Pelacuran Pada Masa
Kolonial di Pelabuhan Tanjoeng
Perak Soerabaya.* Surabaya:
Lembaga Penelitian Universitas
Surabaya.

Surabaya Dalam Angka 1987, Badan Pusat
Statistik Surabaya.

Surabaya Dalam Angka 1992, Badan Pusat
Statistik Surabaya.

Surabaya Dalam Angka 1998, Badan Pusat
Statistik Surabaya.

Surabaya Dalam Angka 2008, Badan Pusat
Statistik Surabaya.

Triatmodjo Bambang, 1996. *Pelabuhan.*
Yogyakarta: Beta Offset.

Trisulistyo, S. dkk. 2003. *Simpul-Simpul
Sejarah Maritim dari Pelabuhan ke
Pelabuhan Merajut Indonesia* Jakarta:
Kemenbudpar.

Wasino, dkk. 2014. *Sejarah Nasionalisasi
Aset-Aset BUMN. Dari Perusahaan
Kolonial menuju Perusahaan
Nasional.* Jakarta: Kementerian
Badan Usaha Milik Negara Republik
Indonesia.

