

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Aceh merupakan provinsi yang secara geografis terletak di ujung paling barat pulau Sumatera yang berbatasan langsung dengan Provinsi Sumatera Utara di sebelah timur, dengan Samudera Hindia di sebelah selatan, dengan Laut Andaman sebelah barat, dan dengan Selat Melaka disebelah Utara. Aceh memiliki banyak pelabuhan besar yang bersaing dengan beberapa Negara Asia seperti Cina, India yang dalam mengawal jalur Selat Melaka dan keseluruhan kawasan tersebut tidak hanya dari Asia, melainkan dari Eropa, yaitu Portugis, Spanyol, Perancis, Belanda, dan Inggris.

Dikutip oleh Mohammad Said (1981:57) menyebutkan bahwa para pedagang Arab dan Persia tersebut telah sangat dikenal oleh para penduduk di Aceh dan mereka sangat kerap melakukan perjalanan Pepelabuhan Aceh untuk melakukan transaksi dagang sejak pertengahan abad ke X dan abad XI. Menurut Anthony Reid (1969) perlak atau Ferlec (sebutan Marcopolo) dan Samudera Pasai adalah pelabuhan-pelabuhan terbesar dan utama dikawasan ini. Pelabuhan Lhoksumawe merupakan Pelabuhan dengan pusat dagang terbesar di wilayah Timur bagi para pemuslim dalam jalur Perdagangan (Anthony Reid 1969). Sebelum itu, Pelabuhan Lambri atau Lamuri merupakan Pelabuhan Aceh yang menjadi tumpuan utama Perdagangan Arab dan Persia pada abad X dan XII (Mohammad Said, 1981).

Jhon Anderson (1840:159) Adapun pelabuhan-pelabuhan yang ada di Aceh yaitu: Pelabuhan Tapoos, Pelabuhan Pulau Dua, Pelabuhan Kalavat, Pelabuhan Telapow, Pelabuhan Muckie Utara dan Selatan, Pelabuhan Labuhan Haji, Pelabuhan Senanghan, Pelabuhan Annalaboo, Pelabuhan Pulo Ryah, Pelabuhan Tarang, Pelabuhan Manghin, Pelabuhan Seimeyoh, Pelabuhan Tareepuli, Pelabuhan Taddow, Pelabuhan Rhambong, Pelabuhan singkel, Pelabuhan Ayam Dammah, Pelabuhan Terooman, Pelabuhan Tampattuan, Pelabuhan dan Samadua semuanya dipesisir Barat Aceh, Pelabuhan Pedada, Pelabuhan Lawang, Pelabuhan Pedir, Pelabuhan Pakan, Pelabuhan Selu, Pelabuhan Burong, Pelabuhan Sarong, Pelabuhan Murdoo, Pelabuhan Samalanga, Pelabuhan Passangan, Pelabuhan Junka, Pelabuhan TelukSamoy, Pelabuhan Chunda, Pelabuhan Passy, dan pelabuhan Curtoy semuanya dipesisir Utara dan Timur.

Pada awal abad ke XV Pedagang Portugis membuka Pelayaran dan Perdagangan Langsung dari Eropa ke Nusantara melalui Pantai Afrika Timur. Jalur Pelayaran ini semakin menghidupkan Pelayaran dan Perdagangan di Pantai Barat Aceh Sumatera hingga wilayah banten. Meskipun sudah menguasai Malaka, Portugis tidak berhasil memonopoli Perdagangan rempah-rempah Nusantara. Saingan utamanya adalah Aceh, Banten, yang dengan cerdas mengalihkan jalur Perdagangan komoditasnya dari pantai timur kepantai Barat Sumatera.

Persentuhan antara Aceh dan Banten bukan saja di bidang Agama, namun juga di bidang ekonomi. Aceh pada masa jayanya menguasai wilayah pesisir yang luas hingga Bengkulu di Pantai Barat Sumatera, dan Siak di pantai timurnya. Sedangkan Banten disebelah Barat Jawa sedang berusaha memperluas wilayah taklukannya ke Lampung dan Sumatera Selatan yang merupakan wilayah Sumatera yang belum dikuasai oleh Aceh.

Salah satu komoditi Ekspor yaitu rempah-rempah seperti Lada, Kunyit, Jahe, Temulawak, Tempuyang, ketumbar, Kardamungu, Pala, dan Cengkeh. Namun Komoditi Lada lah yang paling menonjol untuk pasar Asing. Lada adalah produk daerah tropis utama yang mendapat permintaan besar di Eropa sebelum

Kopi, Gula, dan teh, dan Permintaan utama datang dari Cina dan kemudian dari pedagang India terutama untuk diekspor ke Eropa.

Penghasil utama Lada adalah Pantai Aceh dan Pantai Timur, sedangkan dipedalaman Aceh adalah Kopi. dan Pada abad XVI dan abad XVII dataran Pantai Barat telah berkembang sebagai daerah penghasil lada yang dikenal dengan sebutan Pelabuhan Lada (*papperhaves*). Pelabuhan Trumon yang semula didirikan oleh Datuk si Ruyung, keturunan Aceh yang menjadikan daerah Susoh Kaya dengan menjual Lada kepada orang-orang Inggris di Tapanuli sejak 1787. Trumon mampu mengekspor 10 ribu pikul lada (1814) dan 40 ribu pikul (1820). Trumon juga mampu memiliki kapal angkutan Samudera sendiri, sehingga pedagangnya tidak perlu menunggu kapal asing yang langsung memasarkan produk Lada ke Penang dan bahkan India dan lain-lain (H.M.Thamriz dan Edy Mulyana, 2009:47).

Pelabuhan Kuala Langsa merupakan Pelabuhan yang dikelola oleh PT PELINDO dimana pelabuhan Kuala Langsa merupakan Pelabuhan yang Diusahakan, yaitu Pelabuhan yang dilindungi oleh Badan Hukum yaitu Pelindo. PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara yang melaksanakan kegiatan di bidang Pelayanan Jasa Kepelabuhanan, saat ini mengelola 15 Cabang Pelabuhan, 11 (sebelas) Pelabuhan Perwakilan, 1 (satu) Unit Terminal Peti Kemas, 1 (satu) Unit Galangan Kapal, 1 (satu) Unit Depo Peti Kemas Belawan, 2 (dua) Unit Rumah Sakit dan 1 (satu) Balai Pendidikan dan Latihan.

Wilayah kerja PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I yang ditunjuk oleh Pemerintah mengelola jasa kepelabuhanan meliputi Propinsi Nanggroe Aceh Darussalam, Sumatera Utara, Riau dan Kepulauan Riau, secara geografis letaknya sangat strategis karena berada di Jalur Perdagangan Internasional, mempunyai misi menyediakan jasa kepelabuhan berkualitas yang berperan sebagai pusat logistik, memberikan nilai tambah serta mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah. Berpijak dari misi tersebut, perusahaan selalu berusaha menunjang

program Pemerintah dalam pembangunan dunia usaha serta dapat memberikan kontribusi kepada Bangsa dan Negara.

Arus bongkar muat barang di Pelabuhan Kuala Langsa tahun 2013 sebesar 17.615 Ton dibandingkan realisasi tahun sebelumnya sebesar 10.660 Ton atau mengalami peningkatan 7%. Arus kunjungan kapal pada Tahun 2013 sebesar 49 CALL atau 23.592 grt dibanding realisasi tahun 2012 sebesar 63 call atau 20.001 grt atau mengalami penurunan (Arsip KSOP, Tahun 2013).

Untuk memenuhi tuntutan pelayanan oleh pemakai jasa, perusahaan senantiasa berusaha secara optimal agar produktivitas kerja dapat terus ditingkatkan baik dalam hal kesiapan fasilitas peralatan bongkar/muat yang harus dipenuhi serta peningkatan keterampilan SDM baik pada bidang operasional dan bidang administrasi. Sebagai upaya optimalisasi peningkatan pelayanan kepada pengguna jasa PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I Sebagai upaya optimalisasi peningkatan pelayanan kepada pengguna jasa PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I membentuk Unit Usaha Depo Peti Kemas Belawan. Segmen usaha baru ini diharapkan dapat meningkatkan pendapatan kepada perusahaan.

Upaya lain yang dilakukan adalah diversifikasi jasa dengan melakukan kerjasama antara PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I dengan Pemda/Pemko di wilayah kerja Perseroan dalam penyelenggaraan kegiatan pelayanan kepelabuhanan, melakukan penataan sistem operasional pada Cabang Kepelabuhan. Begitu juga dengan Pengembangan Pelabuhan Kuala Langsa yang saat ini sedang dilaksanakan pembangunannya untuk tahap ke 3 (tiga) diarahkan untuk pelayanan curah cair, peti kemas dan curah kering.

Pelabuhan Kuala Langsa dibangun pada tahun 1900 bersamaan dibangunnya jalan kereta api dari Kuala Langsa. Pelabuhan Kuala Langsa selesai dibangun pada tahun 1905 sedangkan jalan kereta api selesai tahun 1913. Sejak tahun 1905 sampai dengan 1914 Pelabuhan Kuala Langsa

mulai berfungsi dan ramainya kegiatan bongkar muat barang serta keluar masuknya kapal dan perahu-perahu nelayan maupun pedagang. Pada tahun 1942 sampai dengan tahun 1949 kegiatan bongkar muat dan kunjungan kapal sangat berkurang akibat terjadinya perang dengan Belanda dan Jepang. Tahun 1950 kegiatan Pelabuhan mulai berkembang lagi di mana kapal berukuran sampai dengan 1.000 DWT dapat memasuki Pelabuhan untuk mengangkut karet, kopi, biji, pinang dan hasil bumi lainnya dengan tujuan Singapore, Malaysia diimport barang kebutuhan makanan, kain, barang kelontong, spare part dan lain-lainnya yang dikenal saat ini dengan “Zaman Barter” yang berlangsung dari tahun 1955 sampai 1960 (Arsip KSOP, Tahun2013).

Selama kurun waktu tahun terakhir Pelabuhan Kuala Langsa telah menjadi sebuah kawasan yang berkembang dengan baik. Hal ini ditandai oleh Pertumbuhan ekonomi maupun pertumbuhan fisik dengan berbagai aspek perluasannya. Pelabuhan Kuala Langsa berpotensi menjadi salah satu simpul distribusi barang dan jasa nasional ditunjang oleh sumber daya yang memadai dan prospek yang dimiliki Propinsi Aceh.

Dengan demikian, penggunaan lahan di Kawasan Pelabuhan dan sekitarnya, diantaranya diarahkan untuk memenuhi peran-peran yang mendukung fungsi Pelabuhan Kuala Langsa, seperti menyediakan sarana pelayanan ekspor-impor, menyediakan sarana pergudangan.

Pelabuhan Kuala Langsa memiliki prospek Perkembangan Ekonomi ditinjau dari potensi yang dimilikinya, seperti lokasi yang strategis, tingkat keamanan yang sudah kondusif, dan dukungan wilayah sekitarnya. Namun, hal yang perlu digaris bawahi adalah bagaimana memanfaatkan potensi tersebut menjadi peluang yang bermanfaat bagi Perekonomian Masyarakat setempat.

Menurut OloanSG & Hariyadi Budiyanto (2007) pelabuhan umum (publik) pada dasarnya memiliki karakteristik; terbuka untuk seluruh tipe kargo (sea-borne trade) dan jasa pelayaran, pola jasanya mengikuti sifat kedatangan

kapal dengan operasi yang tetap (liner) atau tidak tetap (tramper) serta kepemilikannya oleh negara melalui badan usaha milik negara dan pemerintah pusat atau lokal. Lebih lanjut pelabuhan umum dapat diklasifikasikan juga ke dalam dua domain besar yaitu pelabuhan yang diusahakan (komersial) dan pelabuhan tidak diusahakan (tidak komersial).

Pelabuhan yang diusahakan saat ini dikelola oleh badan hukum Pelabuhan Indonesia (PT. Pelindo), Pelabuhan yang tidak diusahakan biasanya adalah Pelabuhan kecil yang dioperasikan atau dikelola oleh Pemerintah Pusat, dan Pemerintah Daerah baik Propinsi, Kota atau Kabupaten. Dan Pelabuhan Kuala Langsa merupakan Pelabuhan yang Diusahakan. Saat ini Desa Kuala Langsa sebagian besar dijadikan lahan pemukiman. Selain itu, terdapat industri, berbagai Perusahaan, Perkantoran, Lokasi Pergudangan, Tempat iburan, beberapa Wisata Pantai, serta yang berperan sebagai Pelabuhan ekspor-impor dan antar pulau bahkan sempat antar negara. Dengan kecenderungan peningkatan volume bongkar muat pertahun di Pelabuhan Kuala Langsa, maka telah direncanakan Perluasan Kawasan Pelabuhan. Untuk saat ini dan waktu yang akan datang Pelabuhan Kuala Langsa akan menjadi tumpuan Perkembangan Kota Langsa.

Tahun 2013 PT Pelabuhan Indonesia I (Pelindo) melakukan upaya Pembukaan Jalur Pelayaran Kapal untuk kegiatan Ekspor dan Impor barang dari dan ke Pelabuhan Kuala Langsa. Rencana Jalur Pelayaran dan Perdagangan yang akan dibuka adalah dari Kuala Langsa – Asa Niaga Port Klang, Kuala Langsa – Satun (Thailand), dan Kuala Langsa – Myanmar. Selain itu, Pelindo 1 Cabang Lhokseumawe juga akan membuka Rute Kapal Ferry dari Kuala Langsa ke Malaysia dan sebaliknya, sehingga menimbulkan dampak positif bagi daerah maupun Masyarakat (MaritimNews.com, 10 April 2018).

Tidak hanya itu saja di tahun 2015 Langsa melakukan Ekspor Perdana Kerapu ke Hongkong, Pemerintah Kota Langsa bersama pihak swasta melakukan Ekspor perdana Ikan Kerapu sebanyak 9 ton hasil budidaya petani tambak daerah. Ekspor perdana sebanyak 9 ton Kerapu ke Hongkong dilaksanakan melalui Pelabuhan Kuala Langsa. Ekspor tersebut, dilakukan oleh Perusahaan Dagang (PD)Evanindo, sebuah perusahaan yang bergerak dibudidaya ikan Kerapu dikawasan Pelabuhan Kuala Langsa yang difasilitasi oleh Dinas Kelautan Perikanan dan Pertanian (DKPP) yang bekerjasama dengan Aceh Business Community (Abicom) Sumatera Utara (HarianJurnalAsia.com, 21 Agustus 2015).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Perkembangan Awal Pelabuhan Kuala Langsa ?
2. Bagaimana Perkembangan Aktivitas Pelabuhan Kuala Langsa Tahun 2013-2015 ?

1.3. Tujuan Penelitian

1. Menggambarkan Perkembangan awal Pelabuhan Kuala Langsa.
2. Menjelaskan Perkembangan Aktivitas Pelabuhan Kuala Langsa dengan dibukanya Rute Pelayaran Kapal Ferri oleh Pemko tahun 2013 di Pelabuhan Kuala Langsa serta Perkembangan ekspor impor di Pelabuhan Kuala Langsa.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kota Langsa dalam mengarahkan Perkembangan Pelabuhan Kuala Langsa untuk menjadi Kota yang berkelanjutan sebagaimana visi dan misi Kota Langsa tahun 2020.
2. Diharapkan dengan penelitian ini akan menjadi bahan masukan dan referensi bagi peneliti selanjutnya khususnya mengenai perkembangan pelabuhan Kuala Langsa.

