

BAB IV

MASA DEPRESI DAN PENGARUHNYA BAGI AKTIVITAS EKSPOR-IMPOR PELABUHAN SURABAYA

A. Aktivitas Ekspor—Impor Pelabuhan Surabaya

Aktivitas ekspor-impor Surabaya dapat dijelaskan sebagai berikut:

Secara umum perkembangan perekonomian di Surabaya dari tahun sebelum 1910 mengalami peningkatan secara bertahap, meskipun tidak dapat diprediksi kenaikan tersebut akan berlangsung secara permanen. Dalam sebuah catatan arsip disebutkan bahwa terhitung sejak pergantian Tanam Paksa (1830) menjadi sistem perekonomian liberal (1870) memberikan peluang yang lebih besar pihak-pihak lain diluar pemerintah (dalam hal ini pihak swasta) untuk mengembangkan perekonomian di Hindia Belanda, khususnya di Jawa. Implikasi dari perubahan tersebut adalah banyaknya investor asing yang berinvestasi (menanamkan modal) guna mengembangkan perekonomian yang sudah berkembang sebelumnya, kebanyakan berinvestasi di Jawa. Terjadinya perubahan tersebut merubah iklim perekonomian Hindia Belanda, ditandai dengan semakin intensifnya perdagangan ekspor-impor. Meskipun demikian terjadinya peningkatan perekonomian tersebut dapat dikatakan masih belum stabil sepenuhnya, karena masing-masing pihak masih mencari peluang-peluang ekonomi yang dapat dikatakan masih baru berkembang tersebut.

Berbicara mengenai aktivitas ekspor-impor Pelabuhan Surabaya tidak terlepas dari banyaknya pasokan komoditas barang dari daerah pemasoknya

(*hinterland*). Hal ini terkait erat dengan ramainya ekspor di pelabuhan yang dimaksud. Dalam sebuah laporan tentang komposisi regional komoditas ekspor Surabaya dapat dilihat pada tabel (13) di bawah ini

Tabel (13)

Komposisi Regional Komoditas Ekspor
Pelabuhan Surabaya 1911—1940.
(dalam metric tons)

Tahun	Ekspor Gula	Persentase Gula	Ekspor Tembakau	Persentase Tembakau	Ekspor Kopi	Persentase Kopi
1911	604460	42,0 %	14912	22,8 %	7977	31,0 %
1912	618454	42,2 %	14576	19,0 %	15032	41,8 %
1913	592165	40,3 %	14177	16,3 %	8038	30,9 %
1914	592196	39,8 %	10507	15,8 %	7902	25,9 %
1915	533974	38,9 %	14393	17,4 %	15965	33,7 %
1916	642738	41,1 %	23913	25,6 %	15281	57,6 %
1917	530897	42,0 %	3219	27,4 %	9068	63,7 %
1918	666696	42,4 %	2484	33,5 %	3738	51,2 %
1919	711704	35,7 %	31629	23,3 %	76790	61,0 %
1920	511691	33,8 %	27368	22,0 %	31812	54,2 %
1921	528647	31,5 %	8953	19,7 %	15853	42,0 %
1922	520689	36,3 %	6124	11,9 %	23672	41,2 %
1923	608915	33,3 %	8803	16,7 %	14058	40,6 %
1924	666273	35,5 %	14963	21,7 %	28694	42,8 %
1925	762577	36,9 %	34099	22,7 %	25729	39,6 %
1926	556760	32,1 %	15475	20,9 %	20016	27,8 %
1927	874900	39,5 %	15619	19,9 %	27203	31,5 %
1928	1201517	39,1 %	11255	15,8 %	36325	31,2 %
1929	1204599	40,4 %	13598	18,2 %	21093	25,3 %
1930	1131208	39,9 %	12660	17,5 %	13195	21,3 %
1931	721238	39,1 %	17728	21,8 %	12172	20,4 %
1932	702516	37,2 %	13418	17,7 %	28754	25,1 %
1933	481175	34,6 %	11271	22,5 %	14951	21,0 %
1934	582985	41,7 %	3701	8,1 %	19208	24,2 %
1935	634702	45,0 %	7079	14,0 %	16789	20,5 %
1936	380806	37,7 %	6047	12,2 %	16669	17,4 %
1937	551681	48,3 %	5168	11,7 %	20264	20,3 %
1938	474268	39,6 %	5006	10,0 %	12307	17,7 %
1939	660420	41,6 %	2356	6,8 %	15717	23,9 %
1940	384221	41,9 %	1298	4,7 %	13350	33,5 %

Sumber: Diolah dari *Changing Economy in Indonesia*, Vol. 12b; *Regional Patterns in Foreign Trade 1911 -1940*.

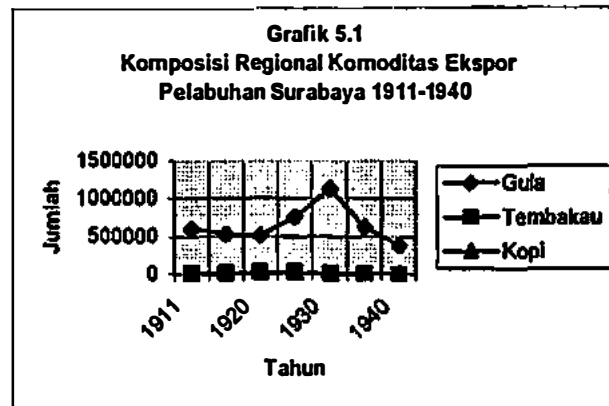
Perlu diingat disini bahwa persentase per-item komoditas diambil dari hasil komparasi dari pelabuhan besar dan kecil lainnya yang masih dalam lingkup Jawa bagian timur. Pelabuhan yang dimaksud adalah Batavia, Semarang, Panarukan, Probolinggo, pelabuhan kecil lainnya di Jawa (kondisi tersebut juga berlaku pada table 14). Penjelasan mengenai tabel tersebut di atas dimulai dari terjadinya Perang Dunia pertama, dimana ketiga komoditas sama-sama mengalami penurunan distribusinya. Hal ini kemungkinan besar terkait dengan masalah keamanan transportasi. PascaPerang Dunia I terjadi kenaikan bertahap terutama komoditas kopi yang mengalami kenaikan hampir dua kali lipat (sekitar 61,0 %). Sedangkan komoditas tembakau cenderung mengalami stagnasi. Berbeda dengan komoditas gula, yang meskipun persentasenya tidak begitu besar namun kenaikan harga bagi komoditas ini pada tahun 1920 cukup mendongkrak komoditas ini. Seperti yang sudah dijelaskan pada bab lalu, terjadinya *booming* harga gula sampai dengan 69 cent perkilonya.¹

Menjelang masa depresi dan pascadepresi khusus komoditas gula penurunan bukan pada persentase distribusinya, melainkan pada nilai atau harganya. Tercatat pada tahun 1935 harga gula 2 cent perkilogram², sedangkan komoditas tembakau justru mengalami fluktuasi persentase distribusinya dan cenderung mengalami stagnasi, begitu juga dengan komoditas gula. Tahun-tahun menjelang penetrasi Jepang ke Hindia Belanda, khususnya Jawa. Terlihat distribusi dan harga gula cenderung normal, meskipun tidak lagi mengalami

¹ Adrian Clemens, C.E.I., vol. 12b; *Regional Patterns in Foreign Trade 1911—1940.*, hlm. 30

² *Ibid.*

kenaikan harga seperti pada tahun 1920. Berbeda lagi dengan komoditas tembakau yang cenderung menurun, sedangkan komoditas kopi mengalami kenaikan yang cenderung normal. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik (5.1) di bawah ini:



Sumber: Diolah dari tabel (13)

Grafik tersebut di atas menjelaskan bahwa persentase distribusi ekspor gula lebih tinggi jika dibandingkan dengan komoditas kopi maupun tembakau. Terlihat juga komoditas gula justru mengalami kenaikan persentase distribusinya pada tahun 1930. hal ini membuktikan bahwa kondisi depresi pada waktu itu adalah masalah penurunan harga. Menjelang penetrasi ekonomi Jepang, disamping semakin banyaknya komoditi gula di pasaran dunia oleh negara lain turut menurunkan distribusi gula hingga 1940. Kondisi tersebut terus menurun pada periode selanjutnya.

Sedangkan aktivitas impor Pelabuhan Surabaya terdiri dari pelbagai macam kebutuhan rumah tangga, peralatan berat, mesin, tekstil, besi dan infrastruktur pendukung pelabuhan dan sebagainya. Namun demikian penjelasan kali ini hanya menjelaskan tiga komponen penting impor Pelabuhan

Surabaya. Pertimbangan tersebut berdasarkan kebutuhan vital impor yang dimaksud, terlepas dari kebutuhan berupa infrastruktur yang pada dasarnya tak kalah pentingnya. Untuk lebih jelasnya mengenai volume impor yang ada di Pelabuhan Surabaya dapat dilihat pada tabel (14) berikut ini:

Tabel (14)

Komposisi Regional Komoditas Impor
Pelabuhan Surabaya 1911—1940.
(dalam metric tons)

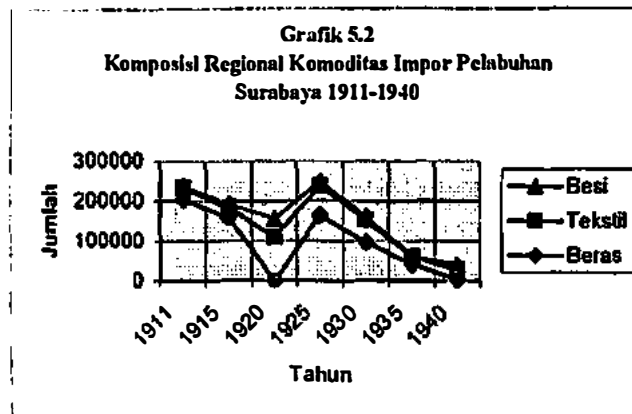
Tahun	Impor Beras	Persentas Beras	Impor Lain	Persentas Lain	Impor Beras	Persentas Beras
1911	204719	29,3 %	28095	34,1 %	5328	28,2 %
1912	110187	21,6 %	28365	33,2 %	8365	31,6 %
1913	122434	20,6 %	34216	33,8 %	9495	27,8 %
1914	101580	17,5 %	30691	33,0 %	6661	25,7 %
1915	158595	22,4 %	25359	30,6 %	8182	33,3 %
1916	214710	26,1 %	31560	34,2 %	76583	33,1 %
1917	236649	28,3 %	32602	33,5 %	9156	30,6 %
1918	208230	25,9 %	38861	34,2 %	12613	37,2 %
1919	3466	1,3 %	37472	29,2 %	18403	30,2 %
1920	10	0 %	109461	31,7 %	47232	39,0 %
1921	285287	33,5 %	74374	32,2 %	37140	36,7 %
1922	206651	28,6 %	59156	34,4 %	11289	31,4 %
1923	100943	19,7 %	50763	31,5 %	9531	31,9 %
1924	106996	20,0 %	60366	34,6 %	11798	27,1 %
1925	165826	28,6 %	72156	32,1 %	11359	24,3 %
1926	124895	18,0 %	67215	33,6 %	10213	20,6 %
1927	40516	6,0 %	68943	33,6 %	14140	24,6 %
1928	125401	12,9 %	75027	33,8 %	12494	30,4 %
1929	198111	17,8 %	71848	32,5 %	15194	17,5 %
1930	96672	13,6 %	56524	35,7 %	8009	20,5 %
1931	116028	20,0 %	38995	32,8 %	6209	28,9 %
1932	73484	14,6 %	28823	32,9 %	4078	29,5 %
1933	49531	13,2 %	23984	31,3 %	3462	28,6 %
1934	28842	8,8 %	21858	31,3 %	3152	25,3 %
1935	42514	11,0 %	18112	30,4 %	2551	18,1 %
1936	2641	1,1 %	15966	28,3 %	3032	22,5 %
1937	6546	3,7 %	32326	28,0 %	7351	20,6 %
1938	8064	2,4 %	26063	29,1 %	6215	18,9 %
1939	5092	2,2 %	25820	28,5 %	8811	20,3 %
1940	2392	2,2 %	24764	28,5 %	12823	24,0 %

Sumber: Diolah dari Changing Economy in Indonesia, Vol. 12b; Regional Patterns in Foreign Trade 1911—1940.

Penjelasan mengenai tabel di atas merujuk pada tahun 1920 terjadi hal menarik pada impor beras, yaitu sebesar 0 %. Sedangkan impor tekstil mengalami kenaikan hingga 31,7 % dan impor besi sebesar 39 %. Khusus impor besi kenaikan tersebut hampir tidak pernah dicapai sebelum dan sesudahnya. Hal ini terkait dengan besarnya nilai ekspor pada tahun-tahun tersebut. Lain halnya dengan impor beras yang mengalami kenaikan pesat pada tahun 1921, terlebih kenaikan ini tercatat paling tinggi dibandingkan dengan sebelumnya. Kenaikan persentase impornya hingga 33,5 % (285.287 metric tons). Hal ini membuktikan bahwa tahun *pascabooming* gula pada tahun 1920 berpengaruh pada kurangnya lahan pertanian beras akibat konsentrasi penanaman gula yang berlebihan. Sehingga terjadi ketidakseimbangan hasil komoditas yang dimaksud.

Pada tahun menjelang depresi persentase impor beras dan besi cenderung menurun, sedangkan tekstil mengalami kenaikan. Sedangkan tahun-tahun menjelang depresi penurunan tajam terjadi pada impor beras. Hal ini kemungkinan besar juga berbanding terbalik dengan ekspor gula yang cenderung turun pada tahun-tahun tersebut. Akibat dari menurunnya konsentrasi gula untuk dialihkan pada komoditas pertanian memungkinkan komoditas beras dapat dihasilkan sendiri. Sehingga terlihat impornya cenderung menurun. Penjelasan mengenai komoditas tekstil dan besi pada tahun-tahun tersebut terjadi fluktuasi dan cenderung berjalan normal. Untuk lebih jelasnya mengenai fluktuasi impor yang ada di Pelabuhan Surabaya dapat dilihat pada grafik (5.2) dibawah ini:

Untuk lebih jelasnya mengenai fluktuasi impor yang ada di Pelabuhan Surabaya dapat dilihat pada grafik (5.2) dibawah ini:



Sumber: Diolah dari tabel (14)

Grafik tersebut di atas menjelaskan terjadinya fluktuasi komposisi impor yang ada di Pelabuhan Surabaya. Impor tertinggi adalah besi disusul kemudian tekstil dan terakhir adalah beras. Fluktuasi impor tersebut mengindikasikan terjadinya fluktuasi nilai ekspor dan impor Pelabuhan Surabaya.

1. Fluktuasi Nilai Ekspor-Impor

Penjelasan mengenai fluktuasi nilai ekspor dan impor di pelabuhan Surabaya bersifat periodik. Artinya tidak ada ketetapan yang pasti nilai persentase ekspor dan impornya. Sebelumnya yang perlu diketahui disini adalah komoditas impor yang masuk di Pelabuhan Surabaya. Komoditas yang dimaksud terdiri atas berbagai barang peralatan dan kebutuhan rumah tangga diantaranya: tembikar, minyak tanah, makanan kaleng, peralatan pabrik, bahan-bahan kimia, mobil, mesin-mesin dan onderdil, benda-benda dari kaca, kuningan/tembaga, korek api, bahan pakaian, minyak pelumas, peralatan kereta

api, ternak (hewan piaraan), kantong (karung). Sedangkan komoditas ekspor yang dikirimkan melalui Pelabuhan Surabaya pada periode ini kebanyakan terdiri atas hasil bumi. Komoditas yang dimaksud adalah sebagai berikut: gula, kopi, tembakau, kayu manis, lada, arak, kayu, kina, kulit, serabut, spiritus, topioka dan sebagainya. Semua hasil bumi yang disetorkan kepada pemerintah diterima dan dikapalkan ke Belanda oleh NHM. sebagai agen. Perusahaan ini menggunakan kapal-kapal swasta untuk pengangkutan dengan upah muatan yang telah ditentukan. Impor Surabaya sebagian besar berasal dari negara-negara asing dan ekspor Surabaya sebagian besar dikirim ke Belanda. Dengan melihat adanya surplus perdagangan luar negeri Surabaya yang besar, tampak bahwa di wilayah ini telah terjadi suatu taraf perkembangan ekonomi yang pesat.³

Berbicara mengenai fluktuasi volume ekspor dan impor Pelabuhan Surabaya pada dasarnya lebih difungsikan sebagai indikator perkembangan perdagangan di Surabaya itu sendiri. Dalam uraian di atas berkali-kali telah ditunjukkan pesatnya pertumbuhan arus barang dari Surabaya dan hubungannya dengan Jawa dan seluruh Hindia, serta pada makna pelabuhan kecil dalam lingkup pengaruh Surabaya.

Dari tahun-tahun sebelumnya tidak ada data statistik lengkap dan terpercaya tentang lalu-lintas barang, dimana sebuah tinjauan lengkap sulit disusun. Untuk itu orang hanya menggunakan informasi yang berasal dari statistik duane tentang ekspor-impor. Karena untuk penerapan cukai statistik,

³ Nasution, *op.cit.*, hlm 114-115.

duane memiliki kepentingan lebih khusus pada barang-barang yang terkena cukai ini. Sehingga pengeluaran bagi barang-barang bebas cukai lain (hampir seluruhnya ekspor) tidak ditangani dengan cara sama seperti barang-barang yang harus terkena cukai. Angka-angka yang dahulu dikumpulkan oleh dinas ini hanya sedikit bisa dipercaya. Selanjutnya dalam statistik ini tidak dimuat angka-angka lalu-lintas antar-pulau yang sangat diperlukan bagi pelabuhan seperti Surabaya. Angka-angka duane ini selanjutnya tidak memberikan laporan lengkap tentang pergerakan barang dalam ukuran tonase, namun juga dalam nilai uang. Dalam menilai angka-angka yang dimuat di sini, orang akhirnya harus memperhitungkan juga harga tinggi barang setelah perang dan penurunan harga setelah itu. Meskipun tingkat sebelum perang tidak terjangkau bagi banyak orang. Terutama angka-angka untuk nilai ekspor sangat terpengaruh oleh fluktuasi harga yang sering kuat dari produk ekspor. Selisih f 1 harga tengah per pikul gula (setelah masa perang muncul selisih yang jauh lebih besar) menunjukkan perbedaan sekitar f 12 juta pada nilai ekspor dari pelabuhan Surabaya. Nilai ekspor yang sangat tinggi pada tahun 1919 dan 1920 juga bisa dijelaskan dari harga sangat tinggi bagi produk pertanian seperti gula, karet, kopi, dan sebagainya.⁴ Nilai impor sangat tinggi pada tahun yang sama merupakan akibat dari kenyataan bahwa segera setelah perang dan dua tahun kemudian di Hindia terdapat lelang besar. Kondisi tersebut difungsikan untuk mengisi persediaan material, mesin dan peralatan. Persediaan tersebut didatangkan dari Eropa dan Amerika, dimana pesanan tersebut baru bisa

⁴ *Ibid.*

diekspor dalam waktu singkat, yakni pada tahun 1920 dan terutama tahun 1921. Di pelabuhan besar Hindia, kondisi ini memberi alasan bagi kemacetan lalu-lintas. Hal ini menunjukkan bahwa oleh mereka yang berkepentingan semakin ditekankan perlunya perluasan dermaga dan lahan penimbunan barang. Ketika ini secara mendadak dipenuhi, mercusuar terbakar, impor kembali merosot tajam dan para peminta tanggul, lahan dan ruang penimbunan menarik diri dan pemerintah tetap duduk dengan menunggu obyek-obyek ini di berbagai tempat. Angka-angka tahun 1922 dan seterusnya jelas menunjukkan penurunan tajam ini.

Angka-angka ini bagi penilaian yang benar tentang makna Surabaya baru bisa disamakan dengan angka-angka Jawa dan Madura serta seluruh Hindia Belanda, dimana beberapa perbedaan menyolok muncul. Suatu tinjauan tentang angka-angka dari tabel-tabel di atas menunjukkan bahwa untuk seluruh Hindia dan untuk Jawa serta Madura nilai ekspor (yang paling penting) melebihi nilai impor. Untuk Jawa pada tahun-tahun tersebut hanya suatu perkecualian yakni tahun 1921, ketika dengan turunnya harga produk ekspor pertanian pesanan besar yang diajukan di luar negeri pada tahun-tahun lonjakan itu bisa dipenuhi.

Dalam konteks wilayah Surabaya kondisi tersebut dapat dilihat pada tabel (13) dan (14) di atas mengenai persentase distribusi ekspor-impor. Surabaya pada tahun-tahun tertentu nilai impor jauh lebih tinggi daripada nilai ekspornya. Hal ini bisa dijelaskan lewat kenyataan bahwa sebagian besar dan hampir semua perusahaan impor yang memasok produk dari luar pedalaman Surabaya dan daerah pengaruhnya seperti Ujung Timur Jawa, termasuk Karesidenan Kediri

dan Madiun. Surabaya membuka kantor pusat dan juga menimbun barang-barang impor di sana. Sejauh ini tidak bisa dipenuhi lewat pesanan langsung dari Eropa dan kemudian sebanyak mungkin langsung dibongkar di pelabuhan-pelabuhan kecil. Hal ini terutama terjadi pada komoditas impor seperti: mesin dan peralatan berat bagi kepentingan perkebunan. Peralatan tersebut disediakan bagi penanaman baru serta perluasan atau pembaharuan yang dipesan dari Eropa sebelum musim tanam baru dimulai. Untuk kebutuhan lain dan untuk sarana kehidupan diantaranya: bahan pakaian, kebutuhan rumah tangga dan barang-barang mewah dijalankan secara periodik dan cenderung normal. Seluruh lingkup aktivitas perdagangan ini menemukan pasaran di Surabaya. Terlebih pada industri mesin dan perdagangan logam Surabaya yang sebagian besar (sejak masa perang ada pembangunan baru) melengkapi proyek reparasi dan memasok bahan bangunan yang berasal dari luar ke seluruh Ujung Timur.

Produk perkebunan seperti karet, tembakau, gula, kopi, kopra, jagung dsb. sebaliknya sejauh perkebunan yang memproduksi terletak dekat dengan pelabuhan kecil Ujung Timur, langsung mengapalkannya ke tempat-tempat ini. Hal ini terkait dengan biaya tinggi yang harus dibayarkan di sana jika dibandingkan dengan biaya pengapalan di Surabaya. Bagi pengangkutan dengan sekoci dari dermaga menuju kapal masih selalu lebih rendah daripada selisih dalam biaya kereta api dari perkebunan menuju pelabuhan dan tempat-tempat perdagangan. Namun belakangan ini kopi, karet dan beras banyak diangkut dari Banyuwangi dengan kereta api ke Surabaya untuk dikapalkan.

Dari sini bisa diketahui bagaimana kurangnya jalan dari Ujung Timur ke Surabaya sebagai akibat dari struktur lahan yang tidak memungkinkan. Pembukaan kanal memberikan alasan munculnya banyak pelabuhan pantai kecil untuk mengapalkan produk pertanian. Daerah pedalaman yang sebagian besar mengimpor lewat Surabaya, terbukti dari angka-angka arus perdagangan yang dimuat dalam tabel (14). Perbedaan karakter antara pelabuhan Surabaya dan Ujung Timur dari angka-angka ini bisa dijelaskan. Sementara itu nilai impor dari seluruh pelabuhan kecil ini tidak lebih dari 1,8% nilai impor Surabaya. Seluruh nilai ekspor keempat pelabuhan kecil ini bersama-sama mencapai 42,6% dari nilai Surabaya.⁵

Di Surabaya orang harus waspada agar jangan dirugikan dengan tingginya biaya pengapalan, yang terbukti dari kenyataan bahwa pada tahun 1926 beberapa pabrik gula yang sampai sekarang mengapalkan di Surabaya, mengangkutnya lewat Pasuruan. Dari jumlah ekspor gula pada tahun 1925 sebesar 37% dikapalkan lewat Surabaya, pada tahun 1926 turun menjadi 32%. Sebaliknya angka-angka ini untuk Pasuruan naik dari 7 menjadi 8,3% dan untuk Probolinggo dari 7,6% menjadi 9,2%).⁶

Terlepas dari penjelasan tersebut di atas, secara implicit terdapat beberapa faktor terjadinya fluktuasi ekspor-impor yang ada di Pelabuhan Surabaya. Faktor tersebut adalah: *pertama*, banyaknya komoditas perdagangan yang dihasilkan dari daerah-daerah pedalaman. Kondisi tersebut secara tidak

⁵ Diolah dari C.E.I., vol. 12b; *Regional Patterns in Foreign Trade 1911—1940.*, hlm 29.

⁶ *Ibid.*

langsung meningkatkan nilai ekspornya. *Kedua*, gejolak perekonomian dunia turut pula mempengaruhi aktivitas perdagangan. Hal ini erat hubungannya dengan nilai ekspor dan nilai (pendapatan) daerah penghasilnya.

Untuk lebih jelasnya mengenai fluktuasi nilai ekspor-impor yang ada di Pelabuhan Surabaya dapat dijelaskan pada tabel (15) berikut ini:

Tabel (15)

**Aktivitas Ekspor-Impor Pelabuhan Surabaya
Tahun 1900—1930
(dalam ribuan Gulden)**

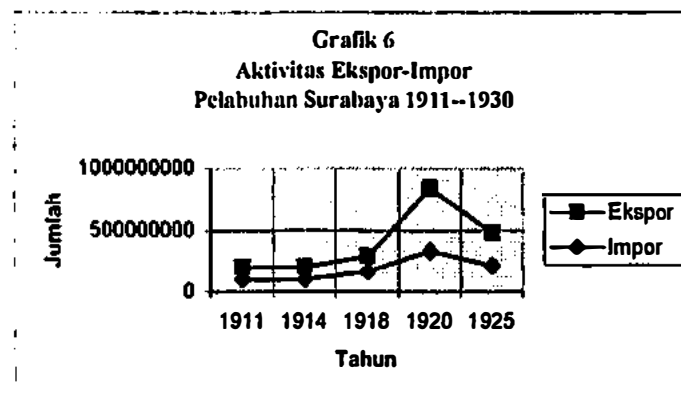
Tahun	Impor	Ekspor	Total
1900	-	-	135.000.000
1911	102.000.000	98.000.000	200.000.000
1913	115.000.000	94.000.000	209.000.000
1914	100.000.000	101.000.000	201.000.000
1915	90.000.000	132.000.000	222.000.000
1916	118.000.000	162.000.000	280.000.000
1917	120.000.000	100.000.000	220.000.000
1918	167.000.000	125.000.000	292.000.000
1919	162.985.000	510.634.000	673.619.000
1920	335.640.000	505.228.000	840.868.000
1921	328.355.000	198.867.000	527.222.000
1922	198.103.000	162.565.000	360.668.000
1923	166.963.000	240.964.000	407.927.000
1924	184.137.000	278.507.000	462.644.000
1925	214.650.000	267.927.000	482.577.000
1926	204.817.000	211.448.000	416.265.000
1927	99.988.000	240.413.000	440.401.000
1928	236.755.000	255.451.000	492.206.000
1929	261.678.000	214.357.000	476.035.000
1930	192.727.000	174.405.000	367.132.000

Sumber: Departement der Burgerlijk Open Bare Werken Mededeelingen en Rapporten. Haven Wezen no. 5, Nederlands-Indie Haven, 1920.

Tabel diatas menunjukkan bahwa pada tahun awal-awal perkembangan Pelabuhan Surabaya nilai ekspor-impornya mengalami peningkatan secara bertahap. Baru pada tahun menjelang Perang Dunia I terjadi penurunan pada

sektor impornya, sedangkan ekspor mengalami kenaikan. Hal ini dikarenakan kondisi negara-negara yang terlibat perang membutuhkan komoditas yang banyak dihasilkan oleh negara lain turut menjadi korban perang. Akibatnya ekspor pada waktu itu mengalami peningkatan. Terutama sekali hasil ekspor komoditas gula. Kondisi semacam ini terus mengalami peningkatan hingga pada tahun 1920.

Pascaperang Dunia I fluktuasi nilai ekspor-impornya jelas terlihat sekali, dimana terjadi penurunan nilai ekspor-impornya. Kecenderungan tersebut diperparah lagi dengan gejolak perekonomian dunia yang kian tidak stabil pada tahun 1929. Untuk lebih jelasnya mengenai fluktuasi ekspor-impor yang ada di Pelabuhan Surabaya dapat dilihat pada grafik (6) berikut ini:



Sumber: Diolah dari tabel (15)

Grafik tersebut menjelaskan garis turun naik nilai ekspor-impor yang ada di Pelabuhan Surabaya. Indikasi tersebut menjelaskan terjadinya fluktuasi perdagangannya. Grafik tersebut juga menjelaskan bahwa pada tahun-tahun tertentu nilai perdagangan Surabaya mengalami kenaikan sekaligus penurunan. Hal tersebut tentu saja terkait dengan beberapa faktor penyebab seperti yang

sudah dijelaskan pada bagian lain. Paling tidak kondisi semacam ini sebagai titik tolak perkembangan ekspor-impor Pelabuhan Surabaya dimasa-masa selanjutnya.

2. Masa Puncak Ekspor

Dekade awal abad XX merupakan momen terpenting perkembangan perekonomian di Jawa & Madura. Momen tersebut ditandai dengan terjadinya perubahan sistem ekonomi kolonial dari sistem tanam paksa (1830) ke arah sistem liberal (1870). Implikasi dari perubahan ini sangat besar pengaruhnya bagi perkembangan ekonomi Hindia Belanda. Dalam hal ini Gronggrijp menjelaskan bahwa bila dibandingkan dengan kebijakan ekonomi sebelumnya, terdapat beberapa perbedaan yang mendasar antara kebijakan ekonomi Pemerintah Kolonial pada tahun 1830 dan tahun 1870. *Pertama*, pada masa tanam paksa (1830) sumber daya manusia dan tanah menjadi “milik pemerintah” dengan mendapat upah yang telah ditentukan secara sepihak; sedangkan pada masa liberal (1870) masyarakat secara yuridis bebas, dalam artian mereka dapat menyewakan baik tenaga maupun tanahnya secara bebas. *Kedua*, pada masa tanam paksa rakyat dipaksa kerja pada perkebunan-perkebunan atas dasar faktor ekonomis maupun faktor non-ekonomis (atas kemauan atasannya), sedangkan pada masa liberal rakyat bekerja hanya atas dasar faktor ekonomis saja, berdasarkan kemauannya sendiri. *Ketiga*, pada masa tanam paksa orang pribumi tidak bebas memilih antara bekerja di perusahaan, menganggur atau bekerja di perkebunan; sedangkan pada masa liberal mereka

bebas menentukan itu. *Keempat*, bila kedua sistem itu kita tinjau dari segi kepentingan perikehidupan rakyat, maka perbedaan fundamental antara kedua sistem tersebut adalah terletak pada jaminan, bahwa perusahaan bebas itu hanya bisa berlangsung, apabila perusahaan itu oleh rakyat dianggap menguntungkan. *Kelima*, dari segi pemasukan keuangan, bila sebelum tahun 1870 atau pada periode tanam paksa, hasil eksploitasi langsung masuk ke kas pemerintah, kini kelas menengah Belanda yang pada saat itu menguasai arus politik di Belanda juga turut menikmati.⁷

Dalam konteks wilayah Jawa bagian timur yakni Surabaya sudah barang tentu ada keterkaitan dari perkembangan yang sudah terjadi sebelumnya (maksudnya di Jawa & Madura). Keberhasilan tentang kebijakan ekonomi liberal ini, khususnya untuk karesidenan Surabaya, bisa dilihat dari jumlah produksi tanaman ekspor yang berhasil dipanen. Tanaman ekspor yang dikembangkan di karesidnednan Surabaya pada kurun waktu 1870—1930, yang paling menonjol adalah gula dan kopi. Sedangkan tanaman tembakau untuk pasaran Eropa hanya sedikit diusahakan, karena kondisi tanah di karesidenan Surabaya yang kurang sesuai untuk tanaman tersebut.

Masa puncak ekspor pada dasarnya lebih dimaksudkan bagi komoditas gula. Hal ini terlihat dari besarnya nilai perdagangan ekspor pada tahun 1920-an yaitu sebesar *f.* 505.228.000 Juta Gulden. Kondisi semacam ini merupakan puncak dari kegiatan ekspor dalam kurun waktu 1910—1940.

⁷ G. Gonggrijp, *Schets Eener Economische Geschiedenis van Nederlandsch-Indie* (Harleem: De Erven F. Bohn, 1928), hlm. 168 – 169.

B Depresi dan Perkembangan Ekspor-Import Pelabuhan Surabaya

Perkembangan ekonomi Surabaya pada dekade terakhir menjelang keruntuhan Pemerintah Kolonial Hindia Belanda merupakan titik balik dari puncak kegiatan ekspor yang pernah dicapai pada tahun 1920-an. *Booming* (ledakan harga) gula pada tahun 1920-an merupakan puncak kegiatan ekspor yang belum pernah dicapai sebelum dan sesudahnya. Krisis pada tahun 1920-an mengakibatkan penurunan secara tajam ekspor Surabaya dan kondisi tersebut diperparah lagi dengan krisis pada tahun 1929.

Pada tahun 1930-an, terjadinya depresi ekonomi dunia turut pula mempengaruhi kemerosotan ekonomi Surabaya pada waktu itu. Jika ditinjau lebih jauh, depresi ekonomi dunia yang mulai terjadi akhir 1929 juga melanda hampir semua basis perekonomian Hindia Belanda. Gejala ini sering ditafsirkan sebagai ekspansi ekonomi Jepang ke bagian selatan, khususnya Asia Tenggara. Hal ini nampak sekali dengan semakin kuatnya penetrasi Jepang pada masa kesulitan ekonomi itu. Peluang Jepang untuk menguasai basis perekonomian mulai nampak dengan semakin banyaknya arus impor yang masuk ke Hindia Belanda. Banyaknya produk Jepang semakin memberikan peluang besar bagi Jepang untuk segera dapat menggeser Pemerintah Kolonial yang telah berkuasa sebelumnya. Disinyalir bahwa penetrasi ekonomi merupakan modal awal bagi Jepang untuk mengembangkan ekspansi politiknya. Terbukti tidak lama kemudian meletus Perang Pasifik (1941) yang disulut oleh Jepang sendiri.

Terlepas dari itu, dalam perkembangan ekonomi dunia, resesi dan depresi sebenarnya telah berkali-kali terjadi. Dalam kamus ekonomi, kedua pengertian itu mengacu pada keadaan yang ditandai oleh pengurangan besar-besaran produksi industri, meluasnya pengangguran, dan merosotnya kegiatan perdagangan. Perbandingan keduanya terlihat pada akibat yang ditimbulkan, resesi berlangsung lebih pendek daripada depresi.⁸

Depresi⁹ yang mulai terjadi pada tahun 1929 merupakan masa jatuhnya ekonomi dunia yang paling hebat dan meluas dampaknya di dalam sejarah umat manusia. Pada tanggal 24 Oktober 1929, yang kemudian dikenal dengan hari Kamis Hitam), di bursa saham Wall Street, New York, hampir 13 juta saham telah terjual dengan harga yang merosot tajam, yang tidak pernah terjadi dalam sejarah. Gejala ekonomi yang kemudian menyusul adalah jatuhnya dengan cepat perdagangan luar negeri, pabrik-pabrik tutup, pengangguran bertambah dengan cepat, bank-bank bangkrut, pemilik saham tidak terbayar, harga-harga komoditas perdagangan dunia merosot tajam. Para pakar ekonomi berpendapat bahwa telah terjadi kekeliruan pada tahun 1920-an. Selama periode itu produksi meningkat cepat, namun sangat sedikit keuntungan yang diberikan kepada pekerja atau petani. Dana terlalu banyak ditujukan untuk pembangunan pabrik-

⁸ Zuhdi., *op.cit.*, hlm. 90

⁹ Depresi bisa diartikan tekanan ekonomi. Kondisi ekonomi pada masa lalu dinamakan *malaise* yang berarti keadaan sulit. Orang Jawa pada masa lalu mengatakan sebagai zaman meleset (*luput*) yaitu mengacu pada kondisi hidup yang serba sulit.

pabrik baru sehingga barang produksi lebih banyak daripada kemampuan konsumen untuk membelinya.¹⁰

Malapetaka yang terjadi tersebut kemudian merayap mempengaruhi roda kehidupan ekonomi dunia. Hampir tidak ada negara yang terhindar dari pengaruh kesulitan ekonomi itu, termasuk Hindia Belanda. Demikian juga kondisi perekonomian Surabaya. Akibat dari kondisi tersebut terjadi penurunan ekspor ditandai dengan jatuhnya harga barang-barang. Situasi tersebut tentu saja berdampak pada pertukaran perdagangan (*term of trade*).

Dalam konteks wilayah Surabaya, perdagangan komoditas ekspor yang paling terasa dampaknya adalah gula. Di mana sebelumnya pada tahun 1920 mencapai angka 69 cent per kilogram yang kemudian menurun pada tahun 1922 yaitu 19 cent per kilogram. Meskipun penurunan yang terjadi pada tahun 1922 merupakan harga normal, dampak itu terus terasa berkelanjutan. Hingga akhirnya merosot tajam pada tahun 1929 yaitu hanya sebesar 9 cent per kilogram dan lebih parah lagi pada tahun 1935 yang hanya sebesar 2 cent per kilogram.¹¹ Turunnya harga gula berdampak pada perkembangan industri gula pada waktu itu. Jika diamati lebih jauh dampak tersebut berpengaruh terhadap kondisi sosial masyarakat di sekitarnya. Banyaknya kemiskinan di beberapa desa Jawa bagian timur merupakan salah satu dampak dari kondisi tersebut. Kondisi yang dimaksud merupakan implementasi dari turunnya harga gula yang semakin menurun.

¹⁰ *Encyclopaedia Britannica*, 1971, Passim: 268-9; 673, dalam Zuhdi., *op.cit.*, hlm. 91.

¹¹ Adrian Clemens, et.al., *Changing Economy in Indonesia*, vol. 12b; *Regional Patterns in Foreign Trade 1911- 1940* (Amsterdam: Royal Tropical Intitute, 1992), hlm. 30.

Dapatlah dikatakan bahwa perkembangan ekspor-impor Surabaya pada masa-masa itu mengalami fluktuasi dan cenderung menurun pada periode tahun 1929 sampai dengan 1930-an. Penurunan yang dimaksud pada dasarnya bukan pada jumlah ekspor barangnya, melainkan kondisi yang kurang menguntungkan atas kurang stabilnya harga di pasaran dunia. Pembahasan ini lebih jauh akan dibahas pada sub-bab berikutnya, yaitu tentang penurunan volume ekspor Pelabuhan Surabaya.

1. Penurunan Volume Ekspor—Impor

Gejala terpenting dalam kurun waktu menjelang masa depresi adalah terjadinya fluktuasi volume dan nilai ekspor-impor. Kondisi depresi pada tahun 1930 membawa perkembangan tersendiri bagi ekonomi dunia. Dalam konteks Surabaya sendiri dampak tersebut sangat terasa pada perkembangan ekspor-impornya. Terjadinya penurunan harga berpengaruh langsung terhadap besarnya intensitas dan volume ekspor pada tahun-tahun saat terjadinya depresi. Situasi tersebut berpengaruh pada kondisi sosial masyarakat di sekitarnya.

Berbicara mengenai kekuatan ekspor Surabaya tidak terlepas dari tiga komoditas penting yang dihasilkan oleh karesidenan tersebut; yaitu gula, tembakau, dan kopi. Penjelasan mengenai komoditas gula berdasarkan *Beknopt Verslag 1914* dapat dilihat sumbangan Karesidenan Surabaya sejak tahun 1912—1917 adalah sebagai berikut: pada tahun 1912 jumlah lahan sebanyak 37.489 dengan luas lahan sebesar 26.604 ha. Lima tahun kemudian, pada tahun 1917 terjadi peningkatan jumlah lahan menjadi 39.201 dengan luas lahan

sebesar 27.819 ha. Sedangkan hasil panen gula pada tahun 1912 sebesar 4.524.781 pikols (279.450 tons). Pada tahun 1917 meningkat sebesar 5.487.674 pikols (338.925 tons).¹²

Kondisi tersebut terus mengalami kenaikan secara bertahap hingga tahun 1928—1930-an, yaitu situasi dimana kondisi perdagangan dunia mengalami penurunan secara global. Situasi tersebut cukup berpengaruh pada perdagangan gula di pasaran dunia. Ada beberapa faktor yang mempengaruhi fluktuasi harga gula pada masa-masa depresi, yakni: *pertama*, hasil gula (tebu dan beta) sebelum 1914 di seluruh dunia ialah \pm 18 sampai 19 juta ton dan tahun 1919—1920 turun sampai \pm 16 juta ton. Pada tahun 1930—1931 naik lagi menjadi \pm 28,5 juta ton, dan pada tahun 1939—1940 ialah \pm 30 juta ton. Kemunduran pada tahun 1919—1920 disebabkan adanya kerusakan-kerusakan akibat Perang Dunia I di daerah-daerah beta di benua Eropa (khususnya Cuba). Tanaman beta sesudah Perang Dunia I menjadi ramai kembali setelah diadakannya sistem *autarki* (*selfproducing*) sehingga pada tahun 1928—1929 kembali stabil pada kondisi semula. Sebaliknya, pada waktu pecah Perang Dunia I yang menyebabkan turunnya harga beta, maka tanaman tebu lah yang menggantikan kedudukan komoditas beta selama perang berlangsung sehingga tidak heran jika gula (tebu) menduduki komoditas terpenting pada waktu itu. Tercatat total ekspor gula yang melalui Pelabuhan Surabaya sekitar 35-40% dari total ekspor Hindia Belanda. Perlu diketahui bahwa gula merupakan tanaman yang tumbuh

¹² Verslag van de Kamer van Koop Handel en nijverheid te Soerabaia over het jaar 1917.

di hampir wilayah yang termasuk Residensi Surabaya, termasuk diantaranya Kediri, Pasuruan. Sedangkan kedudukan Surabaya pada waktu itu sebagai pusat pendistribusian ekspor gula di Jawa.¹³

Sementara itu, penurunan volume ekspor Surabaya pada masa depresi nampak sekali setelah tahun 1932. Namun demikian, Surabaya masih lebih unggul jika dibandingkan dengan Semarang, Pasuruan, Probolinggo, Cirebon, dan Pekalongan.¹⁴ Tidak dapat dibenarkan sepenuhnya jika volume ekspornya dikatakan merosot tajam, sebab hal itu terbukti dengan stabilnya persentase distribusinya. Volume ekspor nampak sekali meningkat tajam pada tahun 1928 yaitu sebesar 1.201.517 m³, dan pada tahun 1929 yaitu sebesar 1.204.599 m³, serta tahun 1930 sebesar 1.131.208 m³ (metric ton). Sedangkan komoditas tembakau mengalami penurunan setelah tahun 1933, bahkan pada tahun 1940 hanya sebesar 1.298 m³ (sekitar 4,7%), dan bisa dikatakan merupakan volume terkecil selama 39 tahun terakhir ekspor tembakau di Surabaya.

Lain halnya untuk komoditas kopi. Untuk komoditas yang satu ini bisa dikatakan hanya sedikit terpengaruh dari kondisi yang kurang menguntungkan pada waktu itu. Bisa dikatakan fluktuasi volume ekspor kopi tidak separah komoditas gula. Hal ini bisa dilihat dari stabilnya persentase distribusi untuk komoditas ini, di samping juga besarnya pertumbuhan hasil tanaman kopi di beberapa daerah pedalaman Jawa. Pada tahun 1910 Pelabuhan Surabaya mendistribusikan ekspor kopi hampir 45 % total ekspor Hindia Belanda.

¹³ Clemens..., *op.cit.*, hlm. 29.

¹⁴ Ibid.

Komoditas ini justru berkembang pada masa depresi dan mengalihkan komoditas gula.¹⁵

Sedangkan komoditas tembakau yang merupakan komoditas perkebunan kedua di Jawa bagian timur mengalami penurunan setelah tahun 1933, bahkan pada tahun 1940 hanya sebesar 1.298 m³ (sekitar 4,7 %), dan bisa dikatakan merupakan volume terkecil selama 39 tahun terakhir ekspor tembakau di Surabaya. Kedudukan komoditas ini dalam aktivitas ekspor di Surabaya adalah hampir 1/5 dari keseluruhan total ekspor Hindia Belanda. Komoditas ini dihasilkan terutama wilayah Besuki, juga dari Panarukan dan Banyuwangi.¹⁶

Satu hal yang perlu digaris bawahi di sini adalah meskipun sebagian komoditas ekspor dihasilkan di luar Karesidenan Surabaya, namun demikian pusat distribusi ekspor tetap melalui Pelabuhan Surabaya.

Terlepas dari hal tersebut untuk lebih jelasnya mengenai besarnya fluktuasi volume ekspor dan impor Pelabuhan Surabaya pada masa-masa depresi dapat dilihat pada tabel (16) berikut ini.

Tabel (16)

Volume Ekspor—Impor
Pelabuhan Surabaya 1911—1930.
(dalam ribuan tons)

Tahun	Ekspor (X)	Impor (Y)	(X-Y)	(X/Y)
1911	f. 83.993	f. 68.203	f. 15.790	0,23 %
1912	f. 81.858	f. 74.176	f. 7.682	9,6 %
1913	f. 78.369	f. 81.111	f. -2.742	-0,03 %
1914	f. 88.197	f. 119.246	f. -31.094	-0,26 %
1915	f. 115.509	f. 71.822	f. 43.687	0,61 %
1916	f. 144.406	f. 83.221	f. 61.185	0,73 %

¹⁵ *Ibid.*, hlm. 30.

¹⁶ *Ibid.*

1917	f. 125.406	f. 94.322	f. 31.084	0,32 %
1918	f. 103.222	f. 115.068	f. -11.846	-0,1 %
1919	f. 431.749	f. 103.423	f. 328.326	3,17 %
1920	f. 447.558	f. 228.584	f. 218.974	0,96 %
1921	f. 174.203	f. 231.077	f. -56.874	-0,25 %
1922	f. 141.267	f. 128.463	f. 12.804	0,09 %
1923	f. 213.504	f. 101.300	f. 112.204	1,1 %
1924	f. 250.184	f. 121.335	f. 108.216	0,89 %
1925	f. 243.840	f. 141.968	f. 101.872	0,72 %
1926	f. 181.306	f. 134.611	f. 46.695	0,35 %
1927	f. 212.178	f. 126.213	f. 85.965	0,68 %
1928	f. 210.000	f. 148.596	f. 61.404	0,41 %
1929	f. 177.923	f. 164.681	f. 13.242	0,08 %
1930	f. 147.298	f. 108.469	f. 38.829	0,36 %

Sumber: Diolah dari *Changing Economy in Indonesia*, Vol. 12b; *Regional Patterns in Foreign Trade 1911 - 1940*.

Perubahan yang terjadi dalam volume ekspor menarik untuk dikaji. Terlebih ketika terjadinya depresi yang membawa dampak tersendiri bagi sistem perekonomian Surabaya pada waktu itu. Tabel di atas menunjukkan terjadinya surplus perdagangan sejak tahun 1911 hingga 1912. Akan tetapi, pada tahun-tahun 1913 dan 1914 (awal Perang Dunia I) menunjukkan defisit nilai perdagangan yakni sebesar $-0,03\%$ dan $-0,26\%$. Pascaperang Dunia I, yakni antara tahun 1919 dan 1920 menunjukkan angka perdagangan yang luar biasa. Terutama pada tahun 1919 dimana ekspor Surabaya mengalami surplus sebesar $3,17\%$. Fakta menunjukkan bahwa pasca-booming harga gula yang berdampak pada surplus nilai ekspor hingga tahun 1920 mengalami penurunan dan bahkan terjadi defisit nilai perdagangannya. Depresi ekonomi dunia ternyata juga turut pula menjadi petaka bagi ekspor Surabaya pada waktu itu. Pada masa itu, yakni pada tahun awal menjelang depresi 1919, ekspor Surabaya hanya sebesar $0,08\%$.

Jika dikaji lebih mendalam, gambaran di atas pada dasarnya menunjukkan bahwa justru pada saat tahun-tahun awal depresi volume ekspor

Surabaya menunjukkan angka yang cukup tinggi jika dibandingkan sebelumnya. Hal ini bisa kita lihat pada tahun 1927 dengan total ekspor sebesar 212.178.000 Gulden, dan pada tahun 1928 sebesar 210.000.000 Gulden. Begitu juga dengan impor Surabaya, ada kecenderungan besarnya impor mengikuti besarnya ekspor. Artinya, terjadi keseimbangan volume ekspor dan impor. Sebagai contoh, pada tahun 1919 dan 1920, di mana besarnya volume ekspor diikuti juga dengan besarnya volume impor.

Dengan demikian, pada dasarnya penurunan yang dimaksud bukan pada volume ekspor-impornya, melainkan pada nilai atau harga barangnya. Di mana ketika terjadinya depresi ekonomi berimplikasi langsung terhadap tekanan harga yang cenderung mengalami kemerosotan tajam.

2. Ekspor—Impor Pelabuhan Surabaya Pascadepresi

Gejala terpenting pascadepresi adalah pemulihan ekonomi (*recovery*) secara global. Perbaikan-perbaikan sarana fisik maupun non-fisik sangat membantu bagi terlaksananya pemulihan yang dimaksud. Dalam studi penelitian ini belum berhasil ditemukan data-data mengenai nilai ekspor-impor Pelabuhan Surabaya pascadepresi. Namun demikian dapatlah ditarik benang merah, bahwa kecenderungan mengalami penurunan kondisi perekonomian itu sudah pasti. Hal ini berdasarkan persentase pada tabel (13) dan (14) dapat dijelaskan kondisi normal terjadi pada tahun-tahun tertentu, namun penurunan nilai ekspor-impor tetap terjadi. Pemulihan ekonomi tentu saja berhasil secara kuantitas bukan kualitasnya. Terlebih pada masa penetrasi ekonomi Jepang turut

pula menurunkan perekonomian regional. Terbukti dengan banyaknya pasokan barang impor yang masuk dari Jepang.

Secara global dapat dijelaskan aktivitas ekspor-impor Pelabuhan Surabaya pascadepresi turut pula meningkatkan penetrasi ekonomi Jepang di Hindia Belanda. Aktivitas pelayaran berjalan normal sampai pada tahun 1938, namun demikian pada tahun-tahun menjelang Perang Dunia II pada tahun 1939 turut pula mempengaruhi aktivitas pelayaran dunia. Dalam konteks Pelabuhan Surabaya tahun-tahun tersebut aktivitas kedatangan kapal mengalami penurunan. Misalnya pada tahun 1939 jumlah kapal yang datang adalah 1940 dengan berat netto 25.456.367 metric tons. Terlebih pada tahun 1940-an. Kondisi semacam ini mengindikasikan terjadinya gejolak perekonomian menjelang peperangan. Dalam sebuah catatan komisi pelabuhan disebutkan bahwa kalau saja tidak terjadi gejolak ekonomi dan politik dunia, kemungkinan besar Pelabuhan Surabaya mampu menjadi mercusuar pelayaran dunia.

C. Penetrasi Ekonomi Jepang ke Surabaya

Pada tiga dekade pertama abad XX di Hindia Belanda hampir tidak ada arus barang yang keluar-masuk. Peran Belanda digantikan oleh negara Eropa lainnya seperti Inggris, Belgia, dan Perancis. Bahkan yang menarik, Jepang, diantara negara Asia lainnya, muncul sebagai pemasok barang impor terbesar di Hindia-Belanda. Penetrasi ekonomi Jepang pada tahun 1930-an merupakan gejala ekspansi imperialisme, bukan hanya di Hindia-Belanda melainkan juga di



Asia Tenggara.¹⁷ Gejala tersebut telah diamati pemerintah Hindia-Belanda sejak awal periode 1914—1918 (Perang Dunia I). Gejala ini mulai nampak jelas ketika Jepang menduduki Formosa dan Manchuria pada akhir abad XIX. Terlebih kemenangannya atas Rusia pada tahun 1905 semakin menunjukkan bahwa Jepang meluaskan pengaruhnya ke daerah selatan. Di Hindia-Belanda keberadaan orang-orang Jepang telah tersebar merata hampir di seluruh pantai terpencil. Dengan dalih sebagai pencari ikan, pada akhirnya mereka masuk ke pedalaman untuk menjadi pemilik toko, pedagang keliling, tukang foto, atau profesi lainnya.¹⁸

Selama periode 1913—1920 nilai impor Jepang ke Hindia-Belanda melonjak sejalan dengan nilai ekspor Hindia Belanda ke negara itu. Konjungtur antara periode 1920—1937 salah satunya sebagai akibat dari aksi pemboikotan Cina terhadap barang Jepang (pada tahun 1928).¹⁹ Pada tahun 1929 impor Jepang ke Hindia Belanda bertambah 42% dibanding sebelumnya. Arus ekspor-impor perdagangan Hindia Belanda dan Jepang mulai timpang pada tahun 1927. Pada tahun tersebut ekspor Hindia Belanda ke Jepang terus merosot. Salah satunya tampak dari nilai ekspor Jawa pada tahun 1937 yang menurun tajam. Kondisi ini sebagian besar disebabkan oleh ekspor gula yang berkurang.

¹⁷ Zuhdi., *op.cit.*, hlm. 107.

¹⁸ *Ibid.*, hlm. 108

¹⁹ aksi tersebut sebagai bagian dari aksi protes semakin banyaknya arus impor dari Jepang. Arus impor dari Jepang secara tidak langsung mematikan gerak produksi dari dalam maupun barang dari luar. Dengan harga yang relatif murah, barang-barang tersebut berposisi sebagai barang substitusi barang yang sudah ada sebelumnya. Namun demikian seperti yang disebutkan dalam memori serah terima jabatan Karesidenan Surabaya, bahwa aksi pemboikotan tersebut justru merugikan pihak pemerintah (dalam hlm ini Hindia Belanda). Dengan demikian situasi tersebut segera bisa diatasi oleh pemerintah.

Sementara itu pada saat yang sama Jepang mulai mengembangkan produksi gulanya dan pabrik-pabrik yang didirikannya di Taiwan sejak 1930.²⁰

Mengamati Jepang, seperti yang dikemukakan oleh Howard Dick, tidak hanya melihat proses penetrasi sebagai bagian dari ekspansi negeri sakura itu, tetapi juga harus memahami latar belakang pembangunan ekonominya yang cepat, terutama setelah Restorasi Meiji. Kegiatan ekspor Jepang ke pasar dunia sebenarnya sebagai pemenuhan alat tukar perdagangan luar negeri untuk memperoleh bahan mentah bagi industrinya. Kuatnya kemampuan ekonomi Jepang meresahkan kepentingan perdagangan Hindia Belanda.²¹

Dalam dekade terakhir masa kolonial Hindia Belanda, kapal-kapal Jepang secara teratur mengunjungi Pelabuhan Surabaya. Diantaranya kapal Daichi Tora Maru yang besarnya 1.213 m³ milik Tuan Shiohara di Surabaya. Dengan surat izin pemerintah pada bulan Februari tahun 1937 kapal ini boleh berlayar di Hindia Belanda (Jawa dan Madura), tetapi dengan aturan yang disendatkan. Kapal ini hanya diizinkan untuk mengangkut barang-barang, sedangkan untuk mengangkut penumpang tidak diperkenankan. Selain itu rute perjalanannya ditentukan ke tempat-tempat tertentu yang mempunyai kantor-kantor pabean. Rute-rute tersebut diantaranya daerah Jawa bagian timur, sebelah utara Surabaya, termasuk juga Surabaya, sebelah timur dari Karesidenan *zuiden en oosterafdeling van Borneo* dan beberapa kepulauan

²⁰ H.W. Dick., *Japanis Economic Expansion in the Netherlands Indies Between the First and Second World Wars; Journal of Southeast Asian Studies*, vol. XX. No. 2. 1928., hlm. 262., *Ibid.*, hlm. 109.

²¹ *Ibid.*

disebelah utara karesidenan ini seperti Celebes, Manado, Bali, Lombok, Timor, dan Maluku.²²

Pada tanggal 1 Februari 1937 telah dijalankan Undang-Undang Pelayaran yang baru (lihat *Indies Staatblad*. 1936. no. 699). Fungsi utama keluarnya UU ini adalah untuk menjaga persaingan kapal-kapal yang berlayar di bawah bendera negara asing di Hindia Belanda dengan KPM. Di samping juga untuk mempertahankan pelayaran yang sudah ada sebelumnya, yaitu kapal-kapal yang bernaung di bawah bendera Belanda.

Meskipun pelayaran yang terjadi pada waktu itu bersifat terbuka, dalam artian menyangkut perdagangan internasional, munculnya UU tersebut cenderung mempersempit ruang gerak kapal-kapal asing. Pada dasarnya, kebijakan tentang itu bertujuan untuk memperbesar peluang KPM untuk melakukan monopoli perniagaan Hindia Belanda.

Sampai pada pertengahan tahun 1939, dari keseluruhan pelayaran antarpulau (*kustvaart*), persaingan langsung yang dihalangi KPM adalah kapal milik orang Jepang Daichi Tora Maru. Walaupun KPM pada tahun 1930-an sibuk berusaha untuk menyingkirkan kapal ini (sebagaimana kapal sebelumnya yang lebih kecil namun dengan nama yang sama), kapal ini tetap dapat mengangkut muatan antara Jawa dengan Hindia Belanda bagian timur. Kapal-kapal Jepang lainnya di luar Surabaya adalah Borsumij (136 ton brutto), berlayar dengan rute Banjarmasin dan pantai selatan Kalimantan. Tanggamoos

²² Doenia Dagang, Pelajaran Indoncsia dan Perniagaan, Sarikat-Dagang Socrabaya, 1929. no. 12, tahun ke II., hlm. 1.

(168 ton brutto) yang berlayar dengan rute Batavia, Semarang, Ketapang (sebelah barat daya Kalimantan).²³

Kehadiran kapal-kapal Jepang dalam aktivitas pelayaran Hindia Belanda itu memunculkan rasa khawatir bagi pihak-pihak tertentu yang berkepentingan. Mudah-mudahan penetrasi ekonomi yang dijalankan Jepang yaitu dengan cara menjual barang-barang produk yang semurah mungkin, menurunkan tarif pengapalan dan sebagainya. Hal tersebut merupakan trik tersendiri bagi Jepang untuk turut ambil bagian dalam perniagaan di Hindia Belanda.

Dalam konteks wilayah Surabaya sendiri, penetrasi ekonomi Jepang terasa sekali dengan tingginya volume impor dari produk Jepang yang masuk ke Surabaya. Di samping juga peranan ekonomi Jepang yang dengan mudah masuk ke sendi-sendi perekonomian selain pelayaran, diantaranya perdagangan dan perniagaan. Sejumlah toko milik orang Jepang berkembang dengan pesat. Tak heran dalam tingkatan ekonomi yang paling bawah sekali pun Jepang juga turut ambil bagian. Ada beberapa hal di mana perdagangan Jepang bisa dengan mudah turut ambil bagian dalam percaturan ekonomi Surabaya. *Pertama*, revolusi perdagangan yang diterapkan oleh Jepang. Revolusi perdagangan yang dimaksud adalah menghormati serta memposisikan pembeli sebagai raja. Tradisi perdagangan yang demikian menyerap banyak perhatian kalangan pribumi pada waktu itu. Dalam sebuah artikel *Doenia Dagang* disebutkan sebagai berikut:

²³ H.W. Dick., *Industri Pelayaran Indonesia*. 1990, Jakarta, LP3ES., hlm. 17.

“Apabila kita sekarang terpaksa membeli barang-barang dari toko bangsa lain tentu kita pilih tokonya orang Jepang. Sebab kita percaya tidak tertipu untuk masuk ke dalamnya. Harga-harga sudah tetap, tak ada tawar-menawar yang sering merugikan pembeli. Dan kita disambut pula dengan muka manis. Kita berbelanja 5 sen atau seratus rupiah misalnya, sama sambutannya”.²⁴

Kedua, perdagangan Jepang berpotensi menggeser kedudukan pedagang asing lainnya. Hal terpenting dari potensi tersebut adalah organisasi dalam perniagaan Jepang lebih baik jika dibandingkan dengan perniagaan Tionghoa dan sebagainya. Organisasi perdagangan orang-orang Jepang penuh dengan kedisiplinan. Terlebih rapinya jaringan perdagangan semakin memperkuat posisi organisasi tersebut. Konsep perdagangan yang ditawarkan mungkin “melayani” dan “menguntungkan” konsumen, salah satunya adalah melalui penurunan harga dan pengadaan barang sesuai dengan kebutuhan pasar. Pada dasarnya jaringan perdagangan tersebut bukan berfungsi secara ekonomis, sehingga perhitungan untung rugi bukan target yang utama. Akan tetapi jaringan tersebut lebih ke arah fungsi politis. Kondisi seperti ini jelas berbeda dengan organisasi-organisasi perdagangan lainnya yang cenderung memperhitungkan untung rugi. Dengan demikian, stadium perniagaan yang dijalankan Jepang pada waktu itu tidak hanya pada sektor ekspor-impor, melainkan juga masuk dalam sendi-sendi perekonomian yang paling dasar sekali pun.²⁵

²⁴ Doenia Dagang, *Perdagangan Jepang di Indonesia*. Sarikat-Dagang Surabaya., 1940. no 4 tahun III . hlm 1

²⁵ *Ibid.*, hlm. 2.

BAB V

DAMPAK PERKEMBANGAN PELABUHAN SURABAYA TERHADAP KEHIDUPAN SOSIAL - EKONOMI MASYARAKAT DI SEKTARNYA