

BAB VI

SIMPULAN

Sudah sejak 1880 Pemerintah Kolonial Belanda menuangkan rencana besar di wilayah Jawa bagian timur. Seperti yang sudah dijelaskan di awal pembahasan, wilayah Jawa bagian timur merupakan wilayah yang mempunyai potensi alam yang besar. Terlebih hasil alam tersebut sangat laku di pasaran Eropa, hal ini terkait dengan masalah perdagangan ekspor. Pembahasan secara regional dalam konteks wilayah Surabaya sangat menarik untuk dikaji secara mendalam. Surabaya yang disamping sebagai sebuah Karesidenan dengan daerah pedalamannya yang subur, Surabaya juga sebagai kota. Peran dan fungsi Surabaya sebagai kota sangat berpengaruh pada perkembangan perekonomian pada waktu itu. Dengan letak geografis yang sangat strategis sebagai jalur perdagangan merupakan modal utama berkembangnya ekonomi perdagangan di wilayah tersebut. Surabaya sebagai sebuah kota memposisikan kedudukannya sebagai pusat perdagangan pada waktu itu. Terlebih dalam periode waktu 1920-an yaitu pada saat kondisi puncak kegiatan ekonomi (ekspor) Pelabuhan Surabaya.

Beberapa faktor yang mendorong kemajuan aktivitas pelayaran dan perdagangan di Surabaya antara lain: *pertama*, faktor geografis yaitu letak yang strategis dilindungi oleh Selat Madura, sehingga aman dari gangguan angin besar. *Kedua*, faktor kebijakan yaitu dengan adanya kebijakan untuk memperluas area pelabuhan pada tahun 1910. *Ketiga*, faktor daerah pedalaman

(hinterland) yaitu kondisi Karesidenan Surabaya yang dikelilingi oleh daerah-daerah pedalaman yang subur. Terlebih daerah pedalaman merupakan pemasok utama tanaman ekspor. Keempat, faktor akses transportasi darat dan sungai. Berkembangnya kedua jenis transportasi tersebut semakin memperlancar distribusi serta arus barang dari pedalaman menuju pusat kota, begitu juga sebaliknya.

Dalam hal ini, deskripsi mengenai perkembangan ekonomi di Jawa bagian timur tidak dapat dilepaskan dari peran Surabaya sebagai pusat pelayaran. Sebutan “Eastern Corner” atau dalam bahasa Belanda (*Oosthoek*) semakin mengukuhkan kedudukan Surabaya sebagai pusat pelayaran dan perdagangan di sepanjang Pantai Utara. Bahkan kedudukan itu hampir menyamai kedudukan Batavia sebagai kota pelabuhan.

Semenjak dilaksanakannya perluasan dan pembangunan pelabuhan pada tahun 1910, hasil rekomendasi van Goor setelah melalui beberapa rumusan terdahulu (dari komisi J. Kraus dan de Jonge). Kedudukan Pelabuhan Surabaya lebih berkembang dari kondisi sebelumnya. Pembangunan tersebut berdasarkan surat keputusan (*besluit*) G.B. 10/6—’11. No.16 dengan dana yang dikeluarkan sebesar f. 11.764.000,- juta gulden. Pembangunan tersebut selesai pada tahun 1918.

Perkembangan Pelabuhan Surabaya mencapai puncaknya pada tahun 1920-an, dimana periode tersebut merupakan kondisi puncak dari serangkaian kegiatan ekspor yang belum pernah tercapai sebelum dan sesudahnya. Tercatat pada tahun 1920 volume eksp

Surabaya mencapai total 450 juta gulden, belum termasuk kiriman dari pelabuhan-pelabuhan pedalaman timur lainnya; seperti Pelabuhan Probolinggo, Pasuruan, Panarukan dan Banyuwangi. Besar rata-rata kiriman tersebut mencapai 215 juta gulden tiap tahunnya. Banyaknya sistem pendistribusian barang-barang perdagangan, termasuk didalamnya ekspor-impor yang masuk di Pelabuhan Surabaya tiap tahunnya terus meningkat. Hal ini sebagai akibat dari banyaknya kiriman barang-barang perdagangan dari daerah pedalaman bagian timur melalui Pelabuhan Surabaya.

Perkembangan ekspor-impor yang ada di Pelabuhan Surabaya hingga pada tahun 1930 mengalami gangguan akibat dari situasi perekonomian dunia pada waktu itu. Situasi tersebut lebih dikenal dengan sebutan “depresi gobal”. Depresi atau resesi merupakan kondisi ekonomi yang sangat tidak menguntungkan pada waktu itu. Masa depresi cukup berpengaruh pada aktivitas di pelabuhan. Menurunnya angka perdagangan ekspor cukup memberi pengaruh luar biasa pada kehidupan sosial-ekonomi masyarakat, terlebih lagi perkembangan pelabuhannya.

Nampak jelas bahwa perkembangan pelabuhan juga mempengaruhi perkembangan kota dan kehidupan sosial-ekonomi masyarakatnya. Terlihat berbagai masalah sosial di pelabuhan seperti pelacuran, tindakan kriminalitas, dan sebagainya turut serta dalam proses perkembangan kota pelabuhan. Justru yang menarik adalah bahwa perkembangan pelabuhan membentuk struktur ekonomi Surabaya sebagai kota bisnis (pusat perdagangan), dari pada sebagai pusat pemerintahan. Struktur ekonomi tersebut pada akhirnya membentuk

tipologi masyarakat Surabaya, yaitu masyarakat yang gemar melaksanakan aktivitas perdagangan (wiraswasta). Titik tekan pengaruh tersebut pada perkembangan Pelabuhan Surabaya lebih banyak diartikan pada kekuatan ekspor dan impornya. Dimana pada akhirnya juga mempengaruhi kondisi masyarakat didalamnya.

Periode pascadepresi tersebut merupakan kondisi yang memungkinkan bagi perekonomian di Surabaya untuk berkembang secara maksimal. Namun bisa dipastikan masa-masa puncak tersebut (seperti pada tahun 1920) tentu saja tidak akan terpenuhi. Terlebih dengan masuknya penetrasi ekonomi Jepang semakin mengecilkan 'maksimalisasi' pengembangan sektor ekonomi regional Surabaya. Terbukti dengan besarnya arus barang (artinya impor) dari Jepang semakin membuktikan pengaruh perdagangan di semua lini perekonomian Surabaya.

Akhirnya Pelabuhan Surabaya sebagai sebuah kawasan strategis bagi aktivitas pelayaran dan perdagangan, memberikan kontribusi yang luar biasa bagi perkembangan pelabuhan, kota dan kehidupan sosial-ekonomi masyarakat di sekitarnya. Bisa dikatakan bahwa perkembangan tersebut sebagai fondasi awal perkembangan ekonomi perdagangan Surabaya dimasa-masa selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA