

# EKSISTENSI PELABUHAN KALIPUCANG SEBAGAI SALAH SATU JALUR ALTERNATIF PENYEBERANGAN JAWA BARAT - JAWA TENGAH

Oleh:  
Sudarto<sup>1</sup>

## ABSTRAK

*Dalam penelitian ini disimpulkan bahwa Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang dibangun melalui Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 176 tahun 1986, pembangunan tersebut dilatarbelakangi oleh perlunya sarana transportasi air terhadap masyarakat Kalipucang untuk menyeberang ke daerah Laguna Segara Anakan Jawa Tengah begitupun sebaliknya. Selain digunakan oleh masyarakat kedua daerah tersebut, Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang juga digunakan sebagai alternative bagi wisatawan asing dan local untuk berwisata bahari ke daerah Laguna Segara Anakan dan sekitarnya. Dampak sosial dari pendirian Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang bergeraknya kegiatan masyarakat baik di Kalipucang maupun daerah seberang sungai Citanduy khususnya di Laguna Segara Anakan Jawa Tengah untuk melakukan kegiatan sehari-hari. Dampak ekonomi bagi masyarakat kedua daerah tersebut yaitu sebagai jalur utama keluar-masuknya bahan-bahan pokok seperti sayur-mayur, ikan dan kebutuhan lainnya. Kesimpulan dari uraian di atas yang dapat ditarik oleh penulis, dimana pembangunan memang penting, namun harus doperhatikan dampak dari pembangunan tersebut terhadap masyarakat, baik secara sosial maupun ekonomi.*

***Kata Kunci: Pelabuhan Kalipucang, Objek Wisata dan Sosial-Ekonomi***

## ABSTRACT

*In this study concluded that the Port Crossing Kalipucang built through the Minister of Transportation number KM 176 in 1986, the construction is motivated by the need to transport water to the community Kalipucang to cross over to Chicks Segara Laguna area of Central Java and vice versa. Besides being used by people of both the regions, the Port Crossing Kalipucang also be used as an alternative for local and foreign tourists to travel to the local marine lagoon and surrounding Segara Chicks. The social impact of the establishment of the Port Crossing Kalipucang activity movement both in the community and the area across the river Kalipucang Citanduy especially in Laguna Segara Puppies Central Java to perform daily activities. Economic impact for the people of both the regions as the main exit-entry point staples such as vegetables, fish and other needs. Conclusions from the above description that can be drawn by the author, where development is important, but should doperhatikan impact of these developments on society, both socially and economically.*

***Keywords: Kalipucang harbor, attractions and Socio-Economic***

## PENDAHULUAN

Pelabuhan adalah sebuah fasilitas di ujung samudera, sungai, atau danau untuk bersandarnya kapal guna memindahkan barang maupun penumpang, pelabuhan biasanya memiliki alat-alat yang dirancang khusus untuk memuat dan membongkar muatan kapal-kapal yang berlabuh. Pelabuhan juga dapat di definisikan sebagai daerah perairan yang

terlindung dari gelombang laut dan di lengkapi dengan fasilitas terminal, meliputi; 1). Dermaga, tempat di mana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang; 2). Crane, untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang; 3). Gudang laut (transito), tempat untuk menyimpan muatan dari kapal atau yang akan di pindahkan ke dalam kapal. (Bambang Triatmodjo, 2009: 3)

Sejak jaman pendudukan penjajahan pelabuhan merupakan jalur transportasi air yang sangat penting yang digunakan untuk kegiatan perdagangan. Jalur tersebut banyak di lalui kapal-kapal dari luar maupun dari dalam nusantara dengan membawa muatan yang berbeda-beda seperti sayur-mayur, sembako, barang-barang berat, dan barang kebutuhan lainnya. (<http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan>)

Kaitannya dengan hal tersebut, sejak tahun 1960 pengelolaan pelabuhan di Indonesia dikelola oleh pemerintah melalui Perusahaan Negara (PN) I sampai dengan VIII, kemudian dalam perkembangannya pada tahun 1964 aspek operasional pelabuhan dikoordinasikan oleh lembaga pemerintah yang disebut Port Authority (lembaga pemerintah di pelabuhan sebagai otoritas yang melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian, dan pengawasan kegiatan kepelabuhanan yang diusahakan secara komersial/ Pasal 1 Angka 26 UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran), sedangkan aspek komersial tetap dibawah pengelolaan PN Pelabuhan I sampai dengan VIII.

Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 1 tahun 1969, pengelolaan pelabuhan umum dilakukan oleh Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP). Pada tahun 1983, BPP diubah lagi menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Pelabuhan yang hanya mengelola pelabuhan umum yang diusahakan, sedangkan pengelolaan pelabuhan umum yang tidak diusahakan dilakukan oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. ([http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan\\_Indonesia\\_II](http://id.wikipedia.org/wiki/Pelabuhan_Indonesia_II))

Begitupula di wilayah Kabupaten Ciamis Jawa Barat memiliki beberapa pelabuhan, diantaranya pelabuhan Pangandaran, Majingklak dan pelabuhan Kalipucang. Khusus mengenai pelabuhan Kalipucang didirikan pada tahun 1983. Pelabuhan Kalipucang merupakan pelabuhan kelas tiga yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat melalui Keputusan Menteri Perhubungan KM: 176 tahun 1986 tentang pendirian pelabuhan kelas tiga di Kalipucang.

Pembangunan Pelabuhan Kalipucang sebagai sarana transportasi penyeberangan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap aspek sosial, ekonomi, budaya masyarakat Kalipucang. Edward K. Morlok (1984: 35), dalam bukunya "Perencanaan Teknik dan Perencanaan Transportasi" menyatakan bahwa

keuntungan dan pengaruh negatif yang ada dengan meningkatnya transportasi dapat dipahami sepenuhnya dengan mengetahui peranan yang dimainkan transport dalam kegiatan manusia dengan mengetahui peranannya secara ekonomi, sosial, politik dan lingkungannya.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian adalah penyelidikan yang hati-hati dan kritis dalam mencari fakta dan prinsip-prinsip, metode penelitian merupakan langkah-langkah dalam menentukan obyek yang diteliti, agar penelitian sesuai dengan tujuan yang diinginkan, maka penulis menyesuaikan metode penelitian yang digunakan sesuai dengan topik penelitian ini yaitu metode penelitian sejarah (historiografi). Adapun metode penelitian tersebut seperti yang dikemukakan Ine Suryati (Kuntowijoyo, 2005: 91), bahwa penelitian sejarah mempunyai lima tahap, yaitu: (1) pemilihan topik, (2) pengumpulan sumber, (3) verifikasi (kritik sejarah), (4) interpretasi, (5) penulisan.

Untuk lebih jelasnya mengenai tahap-tahap penelitian tersebut dijelaskan oleh Kuntowijoyo sebagai berikut:

### **1. Pemilihan Topik**

Topik sebaiknya dipilih berdasarkan: (1) kedekatan emosional, (2) kedekatan intelektual, dua syarat itu, subjektif dan objektif, sangat penting karena orang hanya bekerja dengan baik kalau dia senang dan dapat. Setelah topik ditemukan, langkah berikutnya (3) membuat rencana penelitian.

### **2. Pengumpulan Sumber**

Sumber (sumber sejarah disebut juga data sejarah; bahasa Inggris datum) yang dikumpulkan harus sesuai dengan jenis sejarah yang akan ditulis. Sumber itu, menurut bahannya dapat dibagi menjadi dua: tertulis dan tidak tertulis, atau dokumen dan artifact.

### **3. Verifikasi**

Setelah diketahui secara persis topik yang diajukan dan sumber sudah terkumpul, tahap berikutnya adalah verifikasi, kritik sejarah, atau keabsahan sumber. Verifikasi ada dua macam: autentisitas atau keaslian sumber, atau kritik ekstern, dan kredibilitas, atau kebiasaan dipercayai, atau kritik intern.

### **4. Interpretasi**

Interpretasi atau penafsiran sering disebut sebagai bias subjektivitas. Sebagian itu benar, tapi sebagian salah. Benar, karena penafsiran

sejarawan, data tidak bisa berbicara. Sejarawan yang jujur, akan mencantumkan data dan keterangan dari mana data itu diperoleh. Tahap interpretasi, paling tidak meliputi analisis dan sintesis.

#### 5. Penulisan

Dalam penulisan sejarah, aspek kronologi sangat penting. Penyajian penelitian dalam bentuk tulisan mempunyai tiga bagian: (1) Pengantar, (2) Hasil Penelitian, dan (3) Simpulan.

## PEMBAHASAN

### Latar Belakang Pendirian Pelabuhan Kalipucang

Kecamatan Kalipucang terletak di sebelah selatan Kabupaten Ciamis dan merupakan daerah perbatasan Jawa Barat-Jawa Tengah yang dipisahkan oleh Sungai Citanduy. Secara geografis wilayah Sungai Citanduy terletak pada posisi  $108^{\circ} 04'$  sampai dengan  $109^{\circ} 30'$  Bujur Timur (BT) dan  $70^{\circ} 03'$  sampai dengan  $70^{\circ} 52'$  Lintang Selatan (LS) yang mencakup wilayah Jawa Barat dan Jawa Tengah (profil Balai Besar Sungai Citanduy). Sejak jaman pendudukan Belanda, Sungai Citanduy sudah dilalui oleh masyarakat sebagai jalur transportasi dari Cilacap-Jawa Tengah menuju Kalipucang-Jawa Barat (hasil wawancara dengan Bapak Tukiman pada tanggal 18 Maret 2013). Pada tahun 1973 di Kecamatan Kalipucang dibangun Stasiun Pengamat Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (SP-LLASDP) di bawah naungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Pembangunan tersebut bertujuan untuk memantau keadaan di sekitar Sungai Citanduy dan di daerah Selat Nusakambangan yang dipromosikan sebagai tempat pariwisata bahari bagi wisatawan asing maupun wisatawan lokal.

Stasiun pengamat tersebut mengalami penurunan kinerja sehingga menjadi tidak efektif. Pada tahun 1976 dilakukan pembenahan kembali melalui intruksi dari Dirjen Perhubungan Darat dengan melakukan survei terhadap masalah-masalah yang terjadi. Hasil dari survei tersebut menghasilkan perubahan fungsi dan status Stasiun Pengamat-LLASDP menjadi Sub Inspeksi Pembantu-LLASDP dan kembali mengalami perubahan pada tahun 1982 menjadi Unit Pelaksana Tugas-LLASDP Kalipucang-Cilacap (UPT-LLASDP Kalipucang-Cilacap). Pengelolaan UPT-LLASDP Kalipucang-Cilacap mengikuti

intruksi dari Dirjen Perhubungan Darat sehingga kebijakan yang diterapkan harus berdasarkan intruksi pusat. UPT-LLASDP Kalipucang-Cilacap sendiri memiliki wilayah kerja dari Kalipucang sampai Cilacap (melebihi wilayah Selat Nusakambangan). Pada tahun 1983 dilakukan rintisan sekaligus penambahan unit pengelola yang berupa pelabuhan penyeberangan sehingga tempat pengelolaan tersebut berjumlah dua yaitu UPT-LLASDP Kalipucang-Cilacap dan Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang.

Unit Pelaksana Tugas-LLASDP dan Pelabuhan Kalipucang dibangun pada tahun 1983 sampai 1985. Pembangunan tersebut dilakukan melalui beberapa tahap yaitu; 1). Pembebasan tanah warga dan pengajuan kepada PT. KAI untuk pembebasan tanah bekas jalur rel kereta api; 2). Pengalokasian dana dari pusat untuk ganti rugi tempat tinggal masyarakat yang terkena pembebasan tanah; 3). Sosialisasi terhadap masyarakat di daerah Jawa Tengah dan Jawa Barat serta penataan terhadap kapal-kapal masyarakat yang belum terorganisir. Dalam pembangunannya banyak ditemukan hal-hal yang bersifat pro dan kontra di antaranya sebagian masyarakat yang mendukung dengan dibangunnya pelabuhan sebagai pusat transportasi daerah perbatasan karena akan membantu dalam pengorganisasian kapal, pemantauan dan penjamin keselamatan pengguna transportasi air. Namun sebagian masyarakat menganggap dengan dibangunnya pelabuhan tersebut akan menghalangi kebebasan masyarakat terutama pengusaha kapal perahu sebagai sarana transportasi satu-satunya untuk mencapai daerah seberang sungai maupun daerah seberang Jawa Barat.

Pada tahun 1986 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 176 tahun 1986 tanggal 26 November 1986 status Pelabuhan Kalipucang ditetapkan sebagai pelabuhan kelas tiga dengan rute pelayaran Kalipucang-Cilacap. Pelayanan penyeberangan tersebut difasilitasi oleh Pelabuhan Kalipucang dengan mendatangkan Kapal Motor Trol dari pusat dan hanya melayani penyeberangan dari Kalipucang menuju Cilacap. Kegiatan penyeberangan di Kalipucang sudah ada sejak jaman pendudukan Belanda dan mulai efektif pada tahun 1948. Masyarakat menggunakan rakit bambu untuk melintasi seberang sungai dan kapal perahu tradisional untuk menyeberang ke Cilacap (hasil wawancara dengan Bapak

Tukiman pada tanggal 18 Maret 2013). Sejalan dengan dibangunnya stasiun pengamat LLASDP pada tahun 1973, masyarakat mulai memiliki kapal motor tempel (kapal compreng) untuk dijadikan usaha sebagai sarana transportasi yang efektif. Kapal motor tempel (KMT) yang dimiliki masyarakat pengusaha kapal pada saat itu berjumlah empat buah diantaranya KMT Sundawamekar, KMT Kasih Sayang, KMT Putera Lawet 1 dan 2. Masyarakat bekerja sama dengan SP-LLASDP untuk mengorganisir jasa penyeberangan dengan rute pelayaran dari Kalipucang ke Cilacap. Setelah resmi dibuka, Pelabuhan Kalipucang mengambil tugas pengawasan terhadap jalur penyeberangan Kalipucang-Cilacap dan memiliki tarif retribusi, untuk tarif retribusi, jenis kapal dan tarif kapal penyeberangan pada tahun 1986 disajikan pada tabel 4.1, 4.2 dan tabel 4.3.

**Tabel 4.1**  
**Tarif Retribusi Reguler Pelabuhan**  
**Penyeberangan Kalipucang Tahun 1986**

No.	Jenis Retribusi	Biaya Retribusi
1.	Masuk kapal/ sandar kapal	Rp. 15,- per jam
2.	Masuk penumpang	Rp. 300,- per orang
3.	Masuk kendaraan : - Kendaraan Kecil - Kendaraan Sedang - Kendaraan Besar	Rp. 250,- /kendaraan Rp. 350,- /kendaraan Rp. 500,- /kendaraan

*Sumber: Arsip Pelabuhan Kalipucang tahun 1986*

**Tabel 4.2**  
**Jenis Kapal Motor Penyeberangan di**  
**Kalipucang Tahun 1986**

No.	Nama Kapal	Status Kepemilikan
1.	KMT Sundawamekar	Milik Masyarakat
2.	KMT Putera Lawet 1	Milik Masyarakat
3.	KMT Putera Lawet 2	Milik Masyarakat
4.	KMT Kasih Sayang	Milik Masyarakat
5.	Kapal Pemda Ciamis	Milik Pemda Ciamis

6.	Kapal Trol	Milik Dirjen Perhubungan Darat
7.	KMP Truk Air 016	Milik Dirjen Perhubungan Darat
8.	KMP Truk Air 018	Milik Dirjen Perhubungan Darat
9.	KMP Ulin	Milik Dirjen Perhubungan Darat

*Sumber: Arsip Pelabuhan Kalipucang tahun 1986*

**Tabel 4.3**  
**Tarif Reguler Kapal Penyeberangan di**  
**Pelabuhan Kalipucang Tahun 1986**

No.	Rute Penyeberangan	Tarif Penumpang Kapal
1.	Kalipucang - Karang Anyar	Rp. 2500,-
2.	Kalipucang - Klaces	Rp. 2500,-
3.	Kalipucang - Motehan	Rp. 3000,-
4.	Kalipucang - Selat Nusa Kambangan	Rp. 3000,-
5.	Kalipucang - Cilacap	Rp. 6500,-

*Sumber: Arsip Pelabuhan Kalipucang tahun 1986*

Pada tahun 1990 dilakukan survei untuk membangun sub unit pelayanan pelabuhan Majingklak yang terletak di Desa Pamotan Kecamatan Kalipucang. Pelabuhan Maingklak merupakan Unit Pelaksana Teknis dilingkungan Departemen Perhubungan yang secara administrasi dan operasional berada dan bertanggung jawab kepada Kepala kantor Wilayah Departemen Perhubungan dan secara teknis dibina oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat. Pelabuhan Majingklak mempunyai tugas melaksanakan urusan administrasi/ ketatausahaan, urusan lalu-lintas angkutan umum penumpang, barang, pelayanan jasa kepelabuhan di pelabuhan penyeberangan, pemeliharaan, perawatan sarana pelabuhan, melaksanakan keamanan dan ketertiban serta memberikan bantuan SAR (Search And Rescue) di daerah lingkungan kerja pelabuhan

EKSISTENSI PELABUHAN KALIPUCANG SEBAGAI SALAH SATU JALUR ALTERNATIF  
PENYEBERANGAN JAWA BARAT - JAWA TENGAH

Sudarto

penyeberangan sesuai dengan peraturan penrundang-undangan.

Dalam menjalankan stabilitas keamanan dilingkungan Pelabuhan Penyeberangan Majingklak, dilakukan diantaranya:

- 1) Memberikan arahan terhadap lingkungan masyarakat setempat di Kampung Majingklak;
- 2) Bekerjasama dengan tokoh perangkat kampung dan desa serta aparat Kecamatan Kalipucang, berkoordinasi dalam mengantisipasi hal-hal yang mungkin dapat timbul di lingkungan Pelabuhan Penyeberangan Majingklak;
- 3) Koordinasi antar instansi terkait dalam melaksanakan tugas dengan satpol airud (kesatuan polisi air dan udara), TNI-AL dan syahbandar dilingkungan Pelabuhan Penyeberangan Majingklak;
- 4) Melaksanakan posko siaga dalam rangka angkutan penyeberangan pada hari besar nasional.

Kapal motor penyeberangan yang melayani pengguna angkutan penyeberangan Majingklak-Cilacap pada tahun 1996 sampai 2005 adalah KMP Primas I jenis RO-RO dengan daya angkut penumpang sebanyak 50 orang dan daya angkut kendaraan sebanyak enam buah kendaraan roda empat. Dalam melaksanakan pelayanan jasa angkutan penyeberangan mengupayakan skala prioritas, diantaranya:

- 1) Memberikan pengarahan terhadap pengguna jasa angkutan mengenai keselamatan;
- 2) Melaksanakan pengaturan, pengawasan dan penanganan kapal penyeberangan;
- 3) Melakukan koordinasi dengan pengusaha jasa angkutan penyeberangan PT. ASDP (persero) Cilacap;
- 4) Memberikan informasi kepada pihak-pihak terkait, antara lain Pemerintah Daerah, Dinas Pariwisata Daerah, Jasa Raharja dan Travel Tour.

Selain KMP Primas I milik PT. ASDP (persero) Cilacap, di Pelabuhan Penyeberangan Majingklak terdapat kapal milik masyarakat (kapal *compreng*) dalam membantu pelayanan penyeberangan jarak dekat. Pelabuhan Penyeberangan Majingklak memiliki tarif retribusi, jenis kapal dan tarif kapal penyeberangan yang akan disajikan pada tabel 4.4, 4.5, 4.6 dan tabel 4.7.

**Tabel 4.4**  
**Jenis Kapal Motor (*Compreng*) di Pelabuhan Kalipucang Tahun 1996**

No.	Nama Kapal	Status Kepemilikan
1.	Sidoasih	Milik Masyarakat
2.	Putera Batu Kelir	Milik Masyarakat
3.	Putera Bungsu	Milik Masyarakat
4.	Power Metal	Milik Masyarakat
5.	Rumbangan	Milik Masyarakat
6.	KMP Primas I	PT. ASDP (persero) Cilacap

*Sumber: Arsip Pelabuhan Majingklak tahun 1996*

**Tabel 4.5**  
**Tarif Retribusi Reguler Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang Tahun 1996**

No.	Jenis Retribusi	Biaya Retribusi
1.	Tanda masuk pelabuhan	Rp. 300,- per orang
2.	Bea penumpukan barang	Rp. 200,- per m <sup>3</sup>
3.	Sewa ruangan di lokasi pelabuhan	Rp. 1000,- per m <sup>2</sup>
4.	Sandar kapal	Rp. 25,- per jam
5.	Kapal istirahat pada dermaga	Rp. 5,- per jam
6.	Tanda masuk kendaraan golongan III (jeep, sedan, mikrobus dan sebagainya)	Rp. 400,- per unit
7.	Tanda masuk kendaraan golongan IV (bus, truck ukuran sedang)	Rp. 500,- per unit
8.	Bea pemeliharaan dermaga	Rp. 500,-

*Sumber: Arsip Pelabuhan Majingklak tahun 1996*

**Tabel 4.6**  
**Tarif Reguler Kapal Penyeberangan di Pelabuhan Majingklak Tahun 1996**

No.	Rute Penyeberangan	Tarif Penumpang Kapal
1.	Majingklak – Klaces	Rp. 2500,-
2.	Majingklak - Karang Anyar	Rp. 4000,-

3.	Majingklak – Cibeureum	Rp. 4000,-
4.	Majingklak – Masigitsela	Rp. 5000,-
5.	Majingklak – Solokjero	Rp. 4000,-
6.	Majingklak – Motehan	Rp. 8000,-

Sumber: *Arsip Pelabuhan Majingklak tahun 1996*

**Tabel 4.7**  
**Tarif Kapal Motor Penyeberangan (KMP)**  
**Primas I Rute Pelayaran Majingklak –**  
**Cilacap Tahun 1996**

No.	Klasifikasi	Tarif Kapal
1.	Penumpang: - Anak-anak - Dewasa	Rp.1.850,- Rp.2.350,-
2.	Kendaraan: - Golongan I (sepeda) - Golongan II (sepeda motor) - Golongan III (jeep, sedan, mikrobus dan sejenisnya) - Golongan IV (bus/truck ukuran sedang) - Golongan V (bus/truck ukuran sedang) - Golongan VI A (tronton R. 10/kendaraan berat) - Golongan VI B (kendaraan berat roda besi)	Rp.1000,- Rp.2.750,- Rp.28.700,- Rp.41.500,- Rp.54.800,- Rp.112.200,- Rp.156.200,-
3.	Barang/ hewan/ ton	Rp.1.900,-

Sumber: *Arsip Pelabuhan Majingklak tahun 1996*

Setelah pelabuhan Kalipucang berdiri, kegiatan transportasi air menjadi terkordinir dengan baik. Laju kegiatan pelabuhan setiap tahun meningkat terutama peningkatan jumlah penumpang pada tahun 1988. Pengguna jasa angkutan air sendiri terdiri dari: 1). Masyarakat Jawa Tengah khususnya daerah Karang Anyar, Klaces, Kecamatan Kampung Laut, Cibeureum dan sekitarnya untuk berdagang, bekerja ke luar daerah dan sebagainya; 2). Wisatawan lokal dan mancanegara yang melakukan kegiatan wisata bahari ke daerah Selat Nusakambangan, Laguna Segara Anakan Cilacap, Motehan, Pantai Rancah Babakan Nusakambangan dan

sekitarnya; 3). Masyarakat dari luar daerah Kalipucang-Jawa Barat yang berkebud di tanah seberang sungai Citanduy khususnya daerah Motehan, Cibeureum, Klaces, dan sekitarnya (hasil wawancara dengan Bapak Yayat pada tanggal 13 Mei 2013).

Pelabuhan penyeberangan Kalipucang merupakan pelabuhan dengan klasifikasi jenis pelabuhan kelas tiga yang mengawasi laju transportasi air terutama di daerah sungai. Berdasarkan keputusan menteri perhubungan No. KM 136/DT.001/X/ Pelabuhan – 1983 pada tanggal 2 Juli 1983, pelabuhan penyeberangan Kalipucang mempunyai tugas pokok sebagai berikut:

- a. Tugas tata usaha
  - 1) Melakukan urusan kepegawaian, penerimaan uang jasa kepelabuhan;
  - 2) Mengurusi urusan surat menyurat dan kearsipan;
  - 3) Menyusun laporan-laporan dan statistik;
- b. Tugas Tata Pelabuhan
  - 1) Melakukan pengaturan lalu lintas angkutan serta arus penumpang, barang dan kendaraan;
  - 2) Mempersiapkan fasilitas, penggunaan bangunan, dermaga dan peralatan serta menyusun statistik atau laporan;
- c. Tugas Jasa Pelabuhan
  - 1) Melakukan penerimaan pendapatan jasa pelabuhan;
  - 2) Melakukan perhitungan pendapatan, penyusunan pembukuan dan menyelesaikan surat-surat tagihan;
  - 3) Melakukan dan mengatur pelayanan jasa termasuk mengatur tenaga kerja dan mempersiapkan karcis serta blanko pungutan;
- d. Tugas Sarana dan Ketertiban
  - 1) Melakukan pemeliharaan bangunan, dermaga dan peralatan penunjang serta sarana dan prasarana pelabuhan;
  - 2) Melakukan ketertiban dan keselamatan dalam daerah kerja pelabuhan termasuk rambu-rambu;
  - 3) Melakukan kegiatan pemadam kebakaran, PPPK (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan) dan SAR (Search And Rescue).

Kegiatan di pelabuhan sangat bergantung terhadap pengguna jasa angkutan air begitupun pengguna jasa angkutan air sangat bergantung terhadap pelayanan pelabuhan. Hal tersebut

EKSISTENSI PELABUHAN KALIPUCANG SEBAGAI SALAH SATU JALUR ALTERNATIF  
PENYEBERANGAN JAWA BARAT - JAWA TENGAH

Sudarto

dikarenakan masyarakat seberang sungai terutama daerah Jawa Tengah (Kecamatan Kampung Laut, Karang Anyar, Klaces, Motehan dan sekitarnya) tidak memiliki akses transportasi selain menggunakan kapal perahu sebagai fasilitas penyeberangan sehingga hal tersebut mempunyai dampak yang signifikan terhadap laju pertumbuhan masyarakat. Masyarakat seberang Jawa Barat hanya bisa menggunakan kapal perahu (kapal compreg) ke Kalipucang atau daerah Jawa Barat untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari.

Pada tahun 1990 pelabuhan Kalipucang mengalami penurunan aktifitas seperti menurunnya jumlah pengguna transportasi air untuk menyeberang ke Jawa Tengah terutama Cilacap karena pembangunan jembatan Kalipucang sebagai penghubung antara Jawa Barat dengan Jawa Tengah sehingga pengguna jasa angkutan air yang menuju Jawa Tengah menggunakan jalur darat sebagai akses utama transportasi. Selain pembangunan jembatan, kapal-kapal besar pengangkut penumpang, barang dan kendaraan ditarik kembali ke pusat karena kebijakan pemerintah mengenai otonomi daerah. Pelabuhan Kalipucang mengalami perubahan garis intruksi yang semula langsung dari pusat kemudian dialihkan ke daerah sejalan dengan kebijakan mengenai otonomi daerah. Kapal-kapal pengangkut penumpang, barang dan kendaraan merupakan inventaris pusat dan disubsidi oleh pusat sehingga dengan berpindahannya garis intruksi berubah pula kebijakan mengenai pengakomodasian kapal-kapal pemerintah yang berada di Pelabuhan Kalipucang dalam bentuk pencabutan subsidi terhadap kapal-kapal tersebut.

Sekaitan dengan hal tersebut, fungsi dan kegiatan di pelabuhan Kalipucang tidak sama ketika masih dalam intruksi pusat. Perubahan fungsi pelabuhan tersebut seperti tidak berlakunya tarif reguler penumpang dan kapal compreg yang menjadi angkutan air satu-satunya setelah ditariknya kapal milik pusat. Kapal yang digunakan masyarakat untuk menyeberang hanya tinggal kapal compreg milik pengusaha kapal. Jumlah kapal dan tarif penumpang di Pelabuhan Kalipucang sampai saat ini akan disajikan pada tabel 4.8 dan tabel 4.9 sebagai berikut:

**Tabel 4.8**  
**Daftar Kapal yang berada di Pelabuhan Kalipucang Tahun 2013**

No.	Nama Kapal	Status Kepemilikan
1.	Revan Jaya	Milik Masyarakat
2.	PWI Mutiara	Milik Masyarakat
3.	Sri Rezeki 1	Milik Masyarakat
4.	Sri Rezeki 2	Milik Masyarakat
5.	Sri Rezeki 3	Milik Masyarakat
6.	Rido Ilahi	Milik Masyarakat
7.	Setia Jaya	Milik Masyarakat
8.	Panca Sukma	Milik Masyarakat
9.	Putu Kusuma Wijaya	Milik Masyarakat
10.	Gampang	Milik Masyarakat
11.	Galih	Milik Masyarakat
12.	Mitra Cakra	Milik Masyarakat
13.	Kapal Boot	Inventaris Plabuhan

*Sumber: Arsip Pelabuhan Kalipucang tahun 2013*

**Tabel 4.9**  
**Tarif Kapal Penyeberangan di Pelabuhan Kalipucang Tahun 2013**

No.	Rute Penyeberangan	Tarif Penumpang Kapal
1.	Kalipucang - Karang Anyar	Rp. 25.000,-
2.	Kalipucang - Klaces	Rp. 25.000,-
3.	Kalipucang - Motehan	Rp. 30.000,-
4.	Kalipucang - Selat Nusa Kambangan	Rp. 50.000,-
5.	Kalipucang - Cilacap	Rp. 75.000,-

*Sumber: Arsip Pelabuhan Kalipucang tahun 2013*

Selain Pelabuhan Kalipucang, sub unit pembantu Pelabuhan Majingklak pun mengalami perubahan dan fungsi pelabuhan. Hal tersebut dikarenakan perubahan kebijakan sejalan dengan otonomi daerah dan penarikan KMP Primas I milik PT. ASDP (persero) Cilacap karena aliran sungai yang berada di daerah Motehan mengalami pendangkalan. Sekaitan dengan hal tersebut, kapal compreg milik pengusaha kapal menjadi angkutan satu-satunya yang melayani jasa penyeberangan ke Jawa Tengah.

### **Dampak Pelabuhan Kalipucang Terhadap Kehidupan Masyarakat Sekitar dan Masyarakat Pengguna Pelabuhan**

Kecamatan Kalipucang merupakan daerah perbatasan Jawa Barat dengan Jawa Tengah yang di pisahkan oleh sungai Citanduy dan bermuara ke Segara Anakan, Jawa Tengah. Provinsi Jawa Tengah khususnya Kabupaten Cilacap sebelah selatan terdapat daerah di perairan sekitar laguna segara anakan yang disebut Kampung Laut. Kampung Laut merupakan sebutan untuk seluruh pemukiman yang berada di Segara Anakan, yaitu kawasan perairan yang terletak di antara daratan Cilacap sebelah Barat dengan Pulau Nusakambangan. Masyarakat tersebut tidak memiliki akses transportasi selain menggunakan jalur air sehingga alternatif yang dilakukan adalah dengan menggunakan kapal sebagai sarana transportasi. Kegiatan transportasi air baik dari arah Cilacap menuju Kalipucang ataupun sebaliknya sudah ada sejak jaman pendudukan Belanda namun mulai efektif dari tahun 1948. Sarana transportasi yang digunakan adalah kapal tradisional dan rakit. Pada tahun 1973 mulai dirintis balai pengawasan di Kalipucang berbentuk Stasiun Pengamat Lalu Lintas Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (SP-LLADSP) yang bertugas mengawasi kegiatan di sekitar sungai Citanduy dari Kalipucang sampai Selat Nusakambangan. Pada tahun 1986 dibangun pelabuhan Kalipucang yang bertugas mengelola dan mengkoordinir kegiatan jasa angkutan air dengan rute Kalipucang Cilacap. Pembangunan pelabuhan tersebut memiliki dampak yang signifikan terhadap laju pertumbuhan masyarakat sekitar maupun masyarakat seberang Jawa Tengah. Pada sebagian negara maju, sejumlah besar penduduk yang bekerja bepergian setiap hari dengan kendaraan mekanis dan dari tempat bekerja, disamping perjalanan untuk belanja dan kegiatan sosial lainnya. Barang-barang secara rutin dikapalkan untuk jarak yang sangat jauh guna memenuhi kebutuhan akan barang tersebut yang merupakan salah satu bagian dari standar kehidupan yang diharapkan.

Sekaitan dengan hal tersebut, laju pertumbuhan yang dimaksud adalah pencapaian kemampuan dari masing-masing masyarakat wilayah pelabuhan atau masyarakat di seberang Jawa Tengah untuk memenuhi kebutuhannya. Bagi masyarakat di seberang Jawa Tengah khususnya daerah Laguna Segara Anakan yaitu Kecamatan Kampung Laut, Klaces, Karang

Anyar, Motehan dan sekitarnya akses keluar daerah tersebut hanya dapat dilalui dengan menggunakan kapal perahu. Secara geografis Laguna Segara Anakan terletak diantara rangkaian pegunungan selatan Jawa Barat (Kalipucang-Nusakambangan) dengan rangkaian pegunungan serayu selatan (Majenang) yang dikenal dengan sebutan Depresi Segara Anakan. Segara Anakan terbentuk dari hasil tektonik, yaitu melalui proses pembentukan Zona Depresi Citanduy, yang dibatasi oleh sesar-sesar atau patahan-patahan besar. Zona ini terbentang luas dari Pedataran Banjar sampai Cilacap, dengan bentangan arah Barat Laut-Tenggara sepanjang kurang lebih 50 km dan lebar sekitar 15 km. Akibat proses pengangkatan (up lift) yang terus menerus berlangsung, kawasan-kawasan perairan maupun daratan yang berada di dalam Zona Depresi Citanduy semakin terangkat dan meninggi elevasinya bahkan perairan mengering. Proses yang menyertai dinamika perubahan ekosistemnya tidak luput dari gerak-gerak patahan aktif, gempa, pengangkatan (up lift) dan perpindahan sungai-sungai, yang berakhir dengan pendangkalan Segara Anakan sehingga membentuk daratan-daratan yang dikenal sebagai Kampung Laut. Kecamatan Kampung Laut merupakan kecamatan yang terletak di perairan Segara Anakan. Wilayahnya seluas 14.519 ha merupakan tanah daratan yang berasal dari tanah timbul akibat pengendapan lumpur di Laguna Segara Anakan dan perairan yang banyak ditumbuhi dengan hutan bakau/mangrove. Pola penggunaan tanah masih cenderung belum produktif bagi masyarakat Kecamatan Kampung Laut, hal ini disebabkan karena sebagian besar tanah yang ada merupakan tanah timbul yang baru terbentuk dan masih mempunyai struktur tanah endapan serta belum mempunyai unsur hara yang cukup bagi pertumbuhan tanaman. Selain itu kondisi ketinggian lahan yang masih relatif datar dan hanya berkisar 1-1,5 m diatas permukaan laut (dpl) menyebabkan lahan yang ada akan terendam air laut apabila terjadi air pasang. Air pasang yang menggenangi daratan ini mengakibatkan kandungan garam pada lahan penduduk menjadi tinggi, sehingga hanya tanaman-tanaman tertentu saja yang dapat tumbuh dengan subur. Kondisi wilayah Kawasan Segara Anakan termasuk di dalamnya Kecamatan Kampung Laut merupakan wilayah pengembangan Sungai Citanduy bagian hilir berada diantara Pantai Selatan Jawa Tengah

bagian barat dengan Pulau Nusakambangan. Segara Anakan merupakan perairan payau karena pencampuran air tawar yang mengalir dari Sungai Citanduy, Cibeureum, Donan dan Sungai Cikonde/ Cimeneng serta beberapa sungai kecil lain yang bermuara langsung di Segara Anakan dan bercampur dengan air laut dari Samudera Indonesia. Laguna Segara Anakan merupakan daerah penangkapan ikan, udang dan kepiting serta sebagai daerah asuhan bagi larva udang dan ikan serta sebagai tempat berkembangbiaknya biota perairan tersebut. Fenomena pendangkalan Segara Anakan yang merupakan sumber penghidupan biota laut maupun masyarakat dapat mengakibatkan berkurangnya pendapatan penduduk terutama karena sebagian besar bermata pencaharian sebagai nelayan.

Kondisi sosial masyarakat merupakan suatu penghambat bagi laju pertumbuhan pengembangan Kawasan Segara Anakan, hal tersebut dapat dilihat dengan tingginya pertumbuhan penduduk, rendahnya kesadaran masyarakat dan tingkat pendidikan serta pengetahuan tentang pelestarian lingkungan. Kondisi sosial tersebut berakibat pada permasalahan kemiskinan pada penduduk, sehingga pemanfaatan sumberdaya yang ada dieksploitasi secara berlebihan tanpa memperhitungkan keberlanjutannya. Sesuai dengan keadaan alamnya maka mata pencaharian sebagian besar penduduk adalah sebagai nelayan dengan daerah kegiatan :

1) Perikanan Daerah Payau Segara Anakan  
(*Inshore Fishery*)

Perikanan ini merupakan perikanan rakyat. Hasil tangkapan pada usaha perikanan di daerah payau sebagian besar (75%) terdiri dari campuran antara rebon (*drysidasea*) dan udang penacid (*juveniledaen*) yang banyak dipergunakan sebagai bahan baku dalam pembuatan terasi. Selain itu perairan ini juga potensial menghasilkan jenis ikan blanak dan jenis-jenis clupaid. Rata-rata untuk produktifitas udang Segara Anakan setiap tahunnya berkisar 450 kuintal. Di perairan Segara Anakan juga potensial menghasilkan kepiting dan rajungan dengan produksi mencapai 60 ton per tahun.

2) Perikanan Laut (*Offshore Fishery*)

Kabupaten Cilacap yang terletak di pesisir pantai selatan Pulau Jawa merupakan pangkalan perikanan yang terbesar. Daerah tangkapannya meliputi perairan laut Teluk Pangandaran (Jawa Barat) disebelah barat, Teluk Penyu (Cilacap

dan sampai ke Yogyakarta di sebelah timur. Daerah tersebut mempunyai hubungan dengan Segara Anakan yang banyak dipengaruhi oleh aliran sungai yang bermuara di daerah tersebut, namun kehidupan para nelayan dari tahun ke tahun semakin sulit dan mereka beralih profesi dari nelayan menjadi petani tambak/ sawah, mengingat hasil produksi ikan semakin menurun berkaitan dengan semakin dangkal dan menyempitnya laguna Segara Anakan. Selain perikanan, sektor peternakan adalah merupakan pendamping utama sektor pertanian (tradisional) karena pengolahan tanah (membajak dan pupuk kandang), sebagian besar masih memanfaatkan tenaga ternak (sapi dan kerbau). Namun pada kenyataannya masyarakat wilayah Kecamatan Kampung Laut belum memiliki dan memanfaatkan ternak besar, mereka baru mengembangkan ternak kecil seperti kambing, babi dan unggas yang cukup berkembang. Pengembangan sektor peternakan mulai diarahkan kepada usaha ekonomi desa dan diversifikasi usaha tani dalam rangka menghasilkan pupuk kandang dan menjaga kelestarian ternak melalui usaha kelompok petani ternak. Kegiatan perindustrian adalah sektor-sektor industri kecil dan rakyat atau kerajinan. Jenis industri kecil atau industri rakyat atau kerajinan baru pada taraf perkembangan dan pembinaan, antara lain; pembuatan terasi, anyaman bambu dan tikar mendong.

Kaitannya dengan hal tersebut, pelabuhan Kalipucang mempunyai dampak yang signifikan terhadap laju perkembangan masyarakat Kalipucang masyarakat dan masyarakat pengguna pelabuhan. Kecamatan Kalipucang merupakan salah satu Wilayah Kecamatan di Kabupaten Ciamis terletak kurang lebih 75 Kilo Meter dari Ibu Kota Kabupaten Ciamis. Kecamatan Kalipucang berada pada jalur Provinsi Jawa Barat menuju arah pariwisata Pangandaran dan berbatasan langsung dengan Provinsi Jawa Tengah sehingga Kecamatan Kalipucang di proyeksi menjadi gerbang utama dari Provinsi Jawa Barat dan Jawa Tengah di Wilayah Ciamis Selatan. Kecamatan Kalipucang memiliki luas wilayah 10.247,92 Ha. sebagian merupakan daerah perbukitan dan dataran rendah yang memiliki ketinggian berkisar antara 500 meter diatas permukaan laut (dpl). Berdasarkan keadaan geografis, Kecamatan Kalipucang berbanding tebalik dengan masyarakat di seberang sungai Citanduy (daerah Laguna Segara Anak) karena berada di jalur

utama Provinsi Jawa Barat. Hal tersebut mempermudah akses transportasi dan akses keluar disamping untuk memenuhi kebutuhan dan melakukan kegiatan sosial. Akan tetapi daerah sekitar sungai Citanduy tidak memiliki tanah yang cocok untuk dijadikan lahan pertanian karena struktur tanah daerah sungai Citanduy berupa sedimen karang yang tidak bisa dimanfaatkan untuk lahan bertani. Berdasarkan hal tersebut, masyarakat memanfaatkan lahan kosong di seberang sungai Citanduy yaitu daerah Rawa Apu Kecamatan Patimuan, untuk dijadikan lahan bertani.

Pelabuhan Kalipucang memiliki peran penting terhadap laju pertumbuhan masyarakat sekitar pelabuhan dan masyarakat seberang sungai terutama daerah Laguna Segara Anakan. Menurut Edwar K. Morlok dalam bukunya "Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi" dikemukakan bahwa; keuntungan dan pengaruh negatif yang ada dengan adanya transportasi dapat dipahami sepenuhnya dengan mengetahui peranan yang dimainkan transportasi dalam kegiatan manusia. Hal tersebut dengan mudah dapat dilakukan dengan memeriksa peranannya secara ekonomi, sosial dan lingkungan.

Seiring dengan dibangunnya Pelabuhan Kalipucang sebagai akses transportasi sungai dari Kalipucang menuju Cilacap dan sebaliknya, maka dapat dilihat dampak pelabuhan tersebut dari segi ekonomi dan sosial bagi masyarakat sekitar dan masyarakat pengguna pelabuhan.

### Dampak Sosial Pelabuhan Kalipucang

Dampak sosial timbul ketika terdapat aktivitas (proyek), program atau kebijaksanaan yang akan diterapkan pada suatu masyarakat. Dampak yang terjadi dari pembangunan pelabuhan Kalipucang yang dominan adalah terorganisirnya kegiatan lalu-lintas angkutan air Sungai Citanduy dari Kalipucang menuju Cilacap. Sebelum dibangun pelabuhan kegiatan disekitar Sungai Citanduy efektif sehingga kapal motor tempel (kapal compreg) milik masyarakat tidak terorganisir. Setelah dibangunnya pelabuhan maka peraturan yang diterapkan kepada pengusaha kapal motor tempel menjadi terkendali.

Pelabuhan menduduki posisi penting dalam proses dinamika pertemuan budaya, karena melalui pelabuhan ini dihubungkan jalinan budaya antara wilayah lautan dengan wilayah daratan. Dari seberang lautlah budaya tersebut masuk melalui pelabuhan dan di sinilah

interaksi budaya dengan segala implikasinya terjadi. Interaksi budaya ini telah memunculkan kelompok-kelompok sosial dari berbagai etnis dan membentuk kampung-kampung etnis tertentu dengan akulturasi budaya mereka yang berkembang di sekitar pelabuhan. Keberadaan kampung-kampung ini sebenarnya bisa dijadikan salah satu objek perjalanan wisata, terutama bagi orang-orang yang masih ada kaitan keluarga maupun teman dengan warga yang tinggal di kampung tersebut.

Pelabuhan Kalipucang merupakan alternatif bagi penyeberangan ke arah Cilacap dan daerah yang dijadikan tempat wisata bahari di daerah Laguna Segara Anakan sehingga pengunjung yang akan melintas ke tempat tersebut dapat memanfaatkan fasilitas Pelabuhan Kalipucang. Tempat wisata yang sering dikunjungi oleh wisatawan asing maupun lokal diantaranya adalah Laguna Segara Anakan, Kampung Laut, Pantai Rancah Babakan Nusakambangan, Gua Maria, Gua Masigit Sela, hutan mangrove disekitar Laguna Segara Anakan dan sekitarnya. Wisatawan yang akan berkunjung dapat menyeberang ke tempat tersebut dengan menggunakan kapal compreg dari Pelabuhan Kalipucang maupun Pelabuhan Majingklak dengan tarif reguler dan tarif sewa peorangan/carteran.

### Dampak Ekonomi Pelabuhan Kalipucang

Penduduk Kalipucang sebagian besar adalah bertani, berkebun dan berdagang. Luas dataran wilayah Kecamatan Kalipucang yang menurut profil Kecamatan Kalipucang akan disajikan dalam tabel 4.10 sebagai berikut:

**Tabel 4.10**  
**Luas Dataran Wilayah Kecamatan Kalipucang Tahun 2012**

No.	Wilayah Daratan	Luas
1.	a. Tanah Sawah	
	- Tanah Irigasi Teknis	73 ha
	- Irigasi Setengah Teknis	59 ha
	- Irigasi Sederhana	89 ha
	- Tadah Hujan	582 ha
	- Sawah pasang surut	256 ha
2.	b. Tanah Kering	
	- Pekarangan	152 ha
	- Kebun	1.504 ha
	- Ladang. Tanah huma	ha
	- Ladang Penggembalaan	382 ha
3.	c. Tanah Basah	

EKSISTENSI PELABUHAN KALIPUCANG SEBAGAI SALAH SATU JALUR ALTERNATIF  
PENYEBERANGAN JAWA BARAT - JAWA TENGAH

Sudarto

	- Rawa/ pasang surut - Empang	45 ha 23 ha
4.	d. Tanah Hutan - Hutan Konversi - Lain-lain	800 ha 76 ha
5.	e. Tanah Perkebunan - Perkebunan Negara - Perkebunan Swasta - Perkebunan Rakyat	362 ha 383 ha 4.087 ha

Sumber: Profil Kecamatan Kalipucang tahun 2012

Berdasarkan tabel 4.10 dijelaskan bahwa wilayah daratan yang dimanfaatkan masyarakat sebagian besar adalah pegunungan dengan demikian luas tanah untuk dijadikan lahan pertanian sangat sempit. Hal tersebut membuat masyarakat Kalipucang mencari tanah diseborang Jawa Barat (Kecamatan Patimuan, Kabupaten Cilacap) untuk dijadikan lahan pertanian. Sebelum dibangunnya Pelabuhan Kalipucang, masyarakat menggunakan rakit untuk melintas ke seberang sungai dan perahu tradisional untuk berlayar ke Cilacap.

Selain bertani, masyarakat Kalipucang juga berdagang. Komoditas yang masuk ke dalam pasar Kalipucang berasal dari Jawa Barat dan Jawa Tengah. Selain sayur-mayur, Ikan merupakan bahan makanan pokok masyarakat Kalipucang yang di tangkap nelayan Kalipucang maupun nelayan dari Segara Anakan dan di kirim ke Kalipucang. Setelah adanya pelabuhan Kalipucang, maka jarak yang ditempuh untuk mendistribusikan bahan makanan tersebut semakin efisien. Sementara itu masyarakat daerah Laguna Segara Anakan atau Kampung Laut dan sekitarnya tidak mempunyai akses keluar selain menggunakan kapal sebagai sarana transportasi untuk menjangkau daerah luar.

## PENUTUP

### Simpulan

Dari hasil penelitian “Eksistensi Pelabuhan Kalipucang Sebagai Salah Satu Jalur Alternatif Penyeberangan Jawa Barat-Jawa Tengah” (Suatu Tinjauan Sejarah), maka penulis menyimpulkan sebagai berikut:

1. Pelabuhan Kalipucang dibangun pada tahun 1983 sampai 1985 dan diresmikan pada tahun 1986 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 176 tanggal 26 November 1986. Pembangunan tersebut

dilatardelakangi untuk membantu masyarakat di seberang Jawa Barat khususnya daerah Laguna Segara Anakan (Kecamatan Kampung Laut, Klaces, Motehan, Karang Anyar, Cibeureum dan sekitarnya) yang akan melintas ke Kalipucang begitupun sebaliknya. Dalam pembangunan Pelabuhan Kalipucang banyak ditemukan hal-hal yang bersifat pro dan kontra di antaranya sebagian masyarakat yang mendukung dengan dibangunnya pelabuhan sebagai pusat transportasi daerah perbatasan karena akan membantu dalam pengorganisasian kapal, pemantauan, dan penjamin keselamatan pengguna transportasi air, namun sebagian masyarakat menganggap dengan dibangunnya pelabuhan tersebut akan menghalangi kebebasan masyarakat terutama pengusaha kapal perahu sebagai sarana transportasi satu-satunya untuk mencapai daerah seberang sungai maupun daerah seberang Jawa Barat. Pada Tahun 1990 dibangun Pelabuhan Majingklak sebagai Sub Unit Pembantu Pelabuhan Kalipucang yang terletak di Desa Pamotan Kecamatan Kalipucang. Pelabuhan tersebut hanya memiliki satu buah kapal jenis RO-RO yang mampu menampung 50 orang dan enam buah kendaraan roda empat. Sampai tahun 2013, kegiatan kepelabuhan baik di Pelabuhan Kalipucang maupun di Pelabuhan Majingklak hanya sebagai pemantau kapal motor tempel (compreng) sebagai transportasi air satu-satunya.

2. Dampak sosial pendirian Pelabuhan Kalipucang adalah sebagai alternatif transportasi bagi masyarakat untuk menyeberang dari Kalipucang menuju daerah Laguna Segara Anakan ataupun sebaliknya. Selain digunakan untuk jalur penyeberangan, Pelabuhan kalipucang juga digunakan wisatawan asing maupun lokal untuk berwisata bahari ke daerah Laguna Segara Anakan dan sekitarnya. Dampak Ekonomi pendirian Pelabuhan Kalipucang adalah sebagai jalur perekonomian bagi masyarakat daerah Laguna Segara Anakan untuk memenuhi kebutuhan hidup dan untuk berdagang. Selain itu, komoditas pertanian dikirim dari daerah Laguna Segara Anakan ke Kalipucang dan sebaliknya.

## Rekomendasi

1. Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang merupakan pelabuhan kelas tiga satu-satunya di daerah perbatasan antara Jawa Barat dengan Jawa Tengah. Aktif atau tidaknya kegiatan di pelabuhan tersebut tergantung kepada pengelolaan serta pengawasan dari pihak pengelola Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang sehingga lalu-lintas air dapat berjalan dengan efektif dan efisien. Selama ini pihak pengelola pelabuhan sudah melaksanakan tugas dan fungsinya sehingga pengguna jasa angkutan air terkordinasi dengan baik. Selain hal tersebut seharusnya pengelola pelabuhan juga mengutamakan pengawasan dalam hal peningkatan dan penurunan jumlah penumpang sehingga dalam evaluasinya nanti tidak di temukan masalah yang menyangkut berkurangnya kapal karena tidak adanya penumpang.
2. Pemerintah Provinsi Jawa Barat bertanggungjawab terhadap pengelolaan Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang karena intruksi serta koordinasi berada dibawah naungan Dinas Perhubungan Darat Provinsi Jawa Barat. Hal tersebut mengakibatkan tergantungnya Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang terhadap kelengkapan serta fasilitas yang menunjang untuk pelabuhan sehingga dalam pelayanan terhadap pengguna jasa pelabuhan menjadi nyaman. Selain renovasi terhadap pelabuhan yang telah dilakukan pada tahun 2011, Pemerintah Provinsi Jawa Barat juga harus memperhatikan perawatan terhadap kapal-kapal yang berada di Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang.
3. Masyarakat pengguna jasa pelabuhan mempunyai peran penting terhadap keaktifan pelabuhan tersebut. Dalam perjalanannya Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang terjadi peningkatan dan penurunan jumlah penumpang. Pelabuhan Penyeberangan Kalipucang memberikan pelayanan dan fasilitas yang baik bagi pengguna jasa pelabuhan oleh karena itu kepada masyarakat pengguna jasa pelabuhan agar dapat menjaga fasilitas yang telah diberikan pihak apengelola pelabuhan.
4. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan rujukan bagi para penulis dimasa yang akan datang. Peristiwa-peristiwa dimasa lalu, seperti halnya suatu pembangunan yang dapat menimbulkan dampak negatif hendaknya dijadikan cermin dan landasan berfikir dalam melakukan pembangunan di suatu daerah.

## DAFTAR PUSTAKA

- Budiman, Arif. 1995. *Teori Pembangunan Dunia Ketiga*, Gramedia Pustaka, Jakarta.
- Kartodirdjo, Sartono. 1993. *Pendekatan Ilmu Sosial dalam Metodologi Sejarah*, PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Koentjaraningrat. 1986. *Pengantar Ilmu Antropologi*, Aksara Baru, Jakarta.
- K. Morlok, Edward. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta.
- Maryono, Agus. 2007. *Eko-Hidrolik Pembangunan Sungai*, Program Magister Sistem Teknik Fakultas Teknik Universitas Gajah Mada.
- Nugroho, Iwan dan Dahuri, Rokmin. 2012. *Pembangunan Wilayah*, LP3ES, Jakarta.
- \_\_\_\_\_. Profile Pelabuhan Santolo, (1992)
- Satori, Djam'an. 2012. *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Alfabeta, Bandung.
- Triatmodjo, Bambang. 2009. *Perecanaan Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta.