Nasionalisasi dan Perubahan Arah Dagang: Peran Pelabuhan Tanjung Emas Dalam Perekonomian Jawa Tengah Pasca-Agresi Militer (1950-1959)

Widad Akmalul Muna*[1], Ananda Fatih Al Haqqi[2], Mahardika Farrel Surya Putra[3], Faisal Lingga Zainun Fais[4], Romadi[5]
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Negeri Semarang[1,2,3,4,5]
*e-mail: widadakmal1402@students.unnes.ac.id

ABSTRAK
Penelitian ini menganalisis dampak ganda dari kebijakan nasionalisasi perusahaan Belanda (UU No. 86/1958) dan reorientasi perdagangan nasional dari blok Barat ke blok Timur (Uni Soviet, Republik Rakyat Tiongkok, dan negara-negara sosialis lainnya) terhadap transformasi fungsi Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang. Berawal dari infrastruktur kolonial yang didominasi ekspor komoditas perkebunan (gula, karet, kopra) ke Eropa, pelabuhan ini mengalami peralihan paradigma menjadi instrumen negara dalam mendukung industrialisasi awal, ketahanan pangan, dan kedaulatan ekonomi di tengah konflik Irian Barat serta embargo ekonomi Barat (1957–1958). Periode pasca Agresi Militer II (1949) hingga akhir dekade 1950-an menjadi titik kritis dekolonisasi ekonomi Jawa Tengah, di mana pelabuhan berperan sebagai simpul logistik nasional sekaligus penyangga pendapatan daerah.

Kata kunci : *Nasionalisasi; Pelabuhan Tanjung Emas; Perubahan Arah Dagang; Dekolonisasi Ekonomi; Jawa Tengah.*

ABSTRACT
This study examines the dual impact of the nationalization of Dutch enterprises (Law No. 86/1958) and Indonesia's strategic trade reorientation from the Western bloc to the Eastern bloc (Soviet Union, People's Republic of China, and other socialist states) on the transformation of Tanjung Emas Port in Semarang. Originally a colonial-era facility designed primarily for exporting plantation commodities (sugar, rubber, copra) to Europe, the port underwent a paradigm shift to become a state instrument supporting early industrialization, food security, and economic sovereignty amid the West Irian conflict and Western economic embargoes (1957–1958). The period following the Second Dutch Military Aggression (1949) through the late 1950s marked a critical juncture in Central Java's economic decolonization, with the port serving as both a national logistics hub and a regional revenue anchor.

Keywords **:** *Nationalization; Tanjung Emas Port; Trade Reorientation; Economic Decololonization; Central Java.*

PENDAHULUAN

Setelah Proklamasi Kemerdekaan 1945, Indonesia tidak hanya dihadapkan pada persoalan mempertahankan kedaulatan politik, tetapi juga menghadapi tantangan mewujudkan kemandirian ekonomi. Meskipun Agresi Militer Belanda II (1948–1949) serta pengakuan kedaulatan melalui Konferensi Meja Bundar (KMB) 1949 telah mengakhiri kolonialisme secara formal, dominasi ekonomi Belanda masih berlanjut, terutama dalam sektor pelayaran dan pelabuhan (Lindblad, 2008).

Pelabuhan Tanjung Emas di Semarang menjadi contoh konkret, karena hingga akhir 1950-an pengelolaannya tetap berada di bawah Havenbedrijf Semarang dan Koninklijke Paketvaart-Maatschappij (KPM) (Dick, 2007).

Momentum penting dalam proses dekolonisasi ekonomi terjadi ketika pemerintah Indonesia menerapkan kebijakan nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda pada 1957–1958. Kebijakan ini disertai dengan pergeseran orientasi perdagangan ke blok Timur sebagai bentuk respons terhadap embargo ekonomi negara-negara Barat dalam konteks konflik Irian Barat (Goscha & Ostermann, 2012). Perubahan tersebut tidak hanya memiliki dimensi politik, tetapi juga memengaruhi struktur logistik dan pola perdagangan nasional. Pelabuhan Tanjung Emas, yang sebelumnya berfungsi sebagai jalur ekspor komoditas perkebunan

ke pasar Eropa, kemudian bertransformasi menjadi simpul perdagangan baru yang terhubung dengan Uni Soviet dan Republik Rakyat Tiongkok, sekaligus menjadi akses utama bagi barang modal guna mendukung industrialisasi.

Kajian mengenai nasionalisasi selama ini cenderung berfokus pada sektor nasional seperti perbankan dan perkebunan (Lindblad, 2010; Reeve, 1985), sementara penelitian spesifik mengulas dampak terhadap pelabuhan regional, khususnya Pelabuhan Tanjung Emas, masih terbatas. Padahal, akhir 1950-an, pelabuhan ini menyumbang sekitar 15 hingga 19 persen terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Jawa Tengah (BPS Jawa Tengah, 1960).

Penelitian ini penting karena mengisi kekosongan dalam historiografi ekonomi regional pada awal masa Demokrasi Terpimpin. Di samping itu, temuan studi ini juga memberikan kontribusi terhadap diskursus global mengenai nasionalisasi infrastruktur strategis dan dinamika dekolonisasi ekonomi di negara-negara berkembang pasca-Perang Dunia II (Booth, 1998).

Studi tentang nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda di Indonesia setelah kemerdekaan telah menjadi salah satu tema utama dalam sejarah ekonomi nasional, khususnya pada kurun 1950–1959 yang merupakan masa peralihan dari hegemoni kolonial menuju kemandirian ekonomi. Sutter (1959) menjadi rujukan awal dengan memperkenalkan istilah *indonesianisasi*, yaitu kebijakan mempromosikan tenaga kerja pribumi ke jabatan-jabatan penting di perusahaan asing. Proses ini menjadi landasan politik bagi nasionalisasi besar-besaran pada akhir dekade 1950-an, terutama sebagai reaksi terhadap tekanan dan embargo ekonomi Barat terkait sengketa Irian Barat.

Pandangan tersebut diperdalam oleh Lindblad (2008) yang memandang pengesahan UU No. 86 Tahun 1958 bukan sekadar pengambilalihan aset, melainkan langkah strategis untuk memutus hubungan ekonomi kolonial. Menurutnya, meskipun berhasil memutus dominasi Belanda atas lebih dari separuh perdagangan luar negeri Indonesia, kebijakan ini juga menimbulkan hambatan operasional karena keterbatasan ahli lokal.

Di tingkat regional Jawa Tengah, Supriyono (2008) dalam karyanya tentang buruh pelabuhan Semarang menunjukkan bahwa Tanjung Emas mengalami perubahan fungsi yang signifikan setelah nasionalisasi Havenbedrijf pada 1958. Penguasaan negara atas pelabuhan tersebut memang memperkuat kedaulatan, tetapi sekaligus memicu gelombang pemogokan buruh pada 1957–1959 akibat lambatnya penyesuaian manajemen dan birokrasi baru. Temuan Supriyono ini sejalan dengan Wasino (2016) yang menggarisbawahi bahwa pengambilalihan KPM dan perusahaan maritim lainnya merupakan bagian dari visi "ekonomi berdikari". Wasino mencatat bahwa pergeseran mitra dagang ke Uni Soviet dan Republik Rakyat Tiongkok mengubah komposisi muatan Tanjung Emas dari ekspor gula serta karet ke Eropa menjadi impor mesin dan barang modal, sehingga menyumbang 15–19 % terhadap PDRB Jawa Tengah pada akhir 1950-an (BPS Jawa Tengah, 1960).

Pola serupa di wilayah tetangga juga tercatat dalam penelitian Darini (2018) mengenai nasionalisasi perusahaan asing di Jawa Timur periode 1950–1966. Ia menemukan bahwa proses pengalihan aset pelabuhan sering kali berlangsung tanpa pedoman teknis yang memadai hingga akhir 1959, sehingga memunculkan sengketa hukum internasional, contohnya kasus tembakau Jember yang akhirnya dialihkan ke pelabuhan Bremen setelah pengadilan Jerman menolak klaim perusahaan Belanda (Achmad, 1963). Sementara itu, Booth (1998) memberikan perspektif ekonomi makro bahwa walaupun reorientasi perdagangan ke blok Timur mendorong industrialisasi awal, namun juga menimbulkan kerugian jangka pendek sekitar Rp 15–20 juta per tahun akibat penurunan efisiensi di pelabuhan-pelabuhan regional.

Walaupun kajian-kajian di atas telah banyak membahas nasionalisasi pada skala nasional (Lindblad, 2010; Goscha & Ostermann, 2012) maupun dampaknya pada sektor perkebunan dan perbankan (Reeve, 1985), masih terdapat kekosongan penelitian yang secara khusus mengintegrasikan nasionalisasi infrastruktur pelabuhan dengan dinamika perubahan arah perdagangan di tingkat daerah, terutama Pelabuhan Tanjung Emas sebagai penyangga ekonomi Jawa Tengah. Penelitian ini hadir untuk mengisi kekosongan tersebut melalui pendekatan triangulasi sumber arsip digital ANRI, data statistik BPS, dan laporan perusahaan, sehingga mampu memberikan gambaran yang lebih utuh mengenai bagaimana sebuah pelabuhan warisan kolonial berhasil diubah menjadi instrumen kedaulatan ekonomi regional pada masa awal Demokrasi Terpimpin.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan historis dengan metode penelitian kualitatif deskriptif-analitis yang berbasis sepenuhnya pada analisis dokumen dan arsip tertulis, tanpa melibatkan wawancara atau observasi lapangan. Pendekatan ini dipilih karena karakter topik yang bersifat historis-ekonomi dan seluruh bukti empiris bersumber dari dokumen resmi, laporan tahunan, statistik negara, serta pemberitaan media masa periode 1950–1959 yang telah terdokumentasi dengan baik dan dapat diakses secara legal melalui institusi resmi maupun koleksi digital.

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri atas empat kelompok utama. Pertama, dokumen normatif dan kebijakan negara, meliputi Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-perusahaan Milik Belanda, Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1959 tentang Pokok-pokok Pelaksanaan Nasionalisasi, dan Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-perusahaan Maritim Belanda (KPM dan Havenbedrijf) yang tersedia di koleksi Perpustakaan Nasional RI serta portal digital ANRI (sikn.go.id). Kedua, publikasi statistik dan laporan resmi pemerintah, yakni Badan Pusat Statistik (1961) Statistik Perdagangan Luar Negeri Indonesia 1950–1960, Badan Pusat Statistik Propinsi Jawa Tengah (1951–1961) Jawa Tengah dalam Angka (edisi tahunan), Kementerian Perhubungan (1960) Laporan Perkembangan Pelabuhan-pelabuhan Besar Republik Indonesia 1950–1959, serta Laporan Tahunan PELNI tahun 1958–1959. Ketiga, laporan tahunan perusahaan pelabuhan dan pelayaran, yaitu Jaarverslag Havenbedrijf Semarang 1950–1957 dan Annual Report Koninklijke Paketvaart-Maatschappij (KPM) 1950–1957 yang tersimpan dalam koleksi KITLV Leiden (akses digital) serta Perpustakaan Nasional RI. Keempat, sumber media massa kontemporer berupa surat kabar Antara, Pedoman, Merdeka, Suara Rakjat, Ekonomi Nasional, dan Berita Ekonomi edisi 1955–1959 yang diakses dalam bentuk mikrofilm atau digital melalui Perpustakaan Nasional Republik Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengambilalihan Pelabuhan Tanjung Emas berlangsung melalui dua tahap yang saling berkaitan. Tahap awal terjadi pada 3 Desember 1957 dengan nasionalisasi Koninklijke Paketvaart-Maatschappij (KPM) yang mencakup armada kapal dan jaringan pelayarannya, kemudian diperkuat melalui Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 1959. Tahap berikutnya yang lebih langsung memengaruhi Tanjung Emas adalah penguasaan Havenbedrijf Semarang pada 1 Juli 1958. Setelah itu, seluruh operasional pelabuhan diserahkan kepada Perusahaan Negara Pelabuhan (PNP) Cabang III Semarang yang berada di bawah koordinasi Kementerian Perhubungan (Kementerian Perhubungan, 1960).

Pelaksanaannya tidak serta-merta berjalan lancar. Menurut laporan tahunan Havenbedrijf Semarang tahun 1957, pada awal 1958 masih terdapat 127 staf berkewarganegaraan Belanda dan 412 karyawan Indonesia. Namun dalam hitungan bulan, hampir semua tenaga Belanda dipulangkan, sehingga meninggalkan kekosongan di posisi-posisi teknis penting (Havenbedrijf Semarang, 1957). Pemerintah kemudian membentuk Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara Pelabuhan serta mendatangkan instruktur dari PELNI dan lulusan Akademi Ilmu Pelayaran untuk mengisi kekosongan tersebut (Lindblad, 2008).

Wasino (2016) memandang nasionalisasi pelabuhan Semarang sebagai salah satu wujud nyata kebijakan "ekonomi berdikari" yang ingin memutus ketergantungan pada modal dan pengelolaan asing di sektor infrastruktur vital. Di tingkat lokal, Supriyono (2008) mencatat bahwa serikat buruh pelabuhan Semarang menyambut baik pengalihan ini karena membuka peluang promosi bagi tenaga Indonesia. Akan tetapi, *euforia* itu segera berbenturan dengan kenyataan berupa ketidakpastian status kerja dan keterlambatan pembayaran upah, yang pada akhirnya memicu beberapa aksi mogok kerja sepanjang 1958–1959. Dengan kata lain, proses nasionalisasi Tanjung Emas tidak hanya mengubah status kepemilikan, tetapi juga memulai peralihan manajemen dan tenaga kerja yang penuh gejolak.

Dampak Embargo Barat dan Reorientasi Dagang

Embargo ekonomi yang dilancarkan negara-negara Barat (khususnya Belanda, Inggris, dan Amerika Serikat) sejak akhir 1957 hingga pertengahan 1958 sebagai sanksi atas nasionalisasi perusahaan Belanda dan ketegangan Irian Barat memaksa Indonesia mengalihkan arah perdagangan dalam waktu singkat. Angka resmi Badan Pusat Statistik (1961) memperlihatkan betapa drastis perubahannya di Pelabuhan Tanjung

Emas: bagian ekspor ke Belanda yang pada 1955 masih 28,4 % merosot tajam menjadi hanya 4,1 % pada 1959. Di saat yang sama, Uni Soviet melonjak menjadi tujuan ekspor terbesar kedua dengan 18,7 %, disusul Republik Rakyat Tiongkok yang mencapai 14,2 % (BPS, 1961).

Perubahan statistik ini tercermin langsung pada jenis muatan yang keluar-masuk pelabuhan. Gula dan kopra yang biasanya dikirim ke Rotterdam dan Amsterdam mulai berkurang, digantikan oleh karet alam, kopi, dan rempah-rempah yang dimuat menuju Odessa, Shanghai, serta Tianjin. Sebaliknya, barang-barang konsumsi Eropa yang dulu mendominasi impor pelabuhan digeser oleh mesin tekstil, traktor, peralatan pertanian, semen, dan pupuk dari blok Timur (Kementerian Perhubungan, 1960).

Lindblad (2008) menyebut fenomena ini sebagai bentuk "dekolonisasi ekonomi secara paksa" yang justru mempercepat pemutusan hubungan perdagangan warisan kolonial. Goscha dan Ostermann (2012) menambahkan bahwa Tanjung Emas menjadi salah satu titik kunci dalam jaringan perdagangan baru Indonesia dengan dunia sosialis, sekaligus menjadi pintu masuk utama bantuan ekonomi dan teknologi dari Uni Soviet serta Tiongkok di awal era Demokrasi Terpimpin. Dari perspektif regional, Wasino (2016) menunjukkan pergeseran ini berhasil menyelamatkan ekspor komoditas perkebunan Jawa Tengah dari ancaman kebuntuan total akibat embargo, sekaligus membuka akses terhadap peralatan industri yang sangat dibutuhkan untuk memulai industrialisasi di wilayah tersebut.

Ironisnya, tekanan Barat yang bertujuan melemahkan perekonomian Indonesia justru mempercepat peralihan fungsi Pelabuhan Tanjung Emas: dari sekadar terminal ekspor kolonial menjadi gerbang masuk teknologi dan industrialisasi nasional.

1. Perubahan Volume Muatan dan Komposisi

Angka-angka resmi memperlihatkan betapa besar guncangan yang dialami Pelabuhan Tanjung Emas pada masa pergolakan 1957–1958. Ketika masih di bawah Havenbedrijf pada 1955, pelabuhan ini mencatat volume muatan 1.187.000 ton dengan pola klasik: ekspor hasil bumi ke Eropa mendominasi. Begitu embargo Barat berlaku penuh pada 1957, volume langsung terjun bebas ke 982.000 ton turun 17,3 % hanya dalam dua tahun akibat terhentinya layanan rutin KPM dan sepinya kapal Barat (BPS, 1961; Havenbedrijf Semarang, 1957).

Namun, pemulihannya terbilang cepat. Pada 1959, volume sudah kembali melampaui masa sebelum krisis, mencapai 1.241.000 ton atau naik 26,4 % dari titik terendah. Lonjakan ini terutama ditopang oleh frekuensi tinggi kapal-kapal Soviet dan Tiongkok serta kebijakan prioritas bongkar muat barang modal yang diterapkan PNP Cabang III Semarang (Kementerian Perhubungan, 1960).

Lebih dari sekadar angka volume, yang benar-benar berubah adalah isi muatan itu sendiri. Porsi impor barang modal mesin industri, traktor, suku cadang, peralatan pabrik melambung dari hanya 32 % pada 1955 menjadi 48 % pada 1959. Sebaliknya, ekspor bahan mentah turun dari 68 % menjadi 52 % (BPS, 1961). Pergeseran ini menandakan peralihan fungsi yang mendasar: Tanjung Emas tidak lagi sekadar "gudang" hasil perkebunan untuk Eropa, melainkan menjadi pintu masuk teknologi yang menopang industrialisasi Jawa Tengah. Wasino (2016) menekankan bahwa masuknya mesin-mesin melalui pelabuhan ini menjadi kunci berdirinya sejumlah pabrik tekstil dan penggilingan modern di wilayah Semarang dan sekitarnya pada akhir 1950-an. Lindblad (2008) menyebutnya sebagai bukti "dekolonisasi ekonomi secara paksa" berhasil mengalihkan ketergantungan ekonomi dalam waktu sangat singkat.

Jadi, naik-turunnya volume dan perubahan isi muatan Tanjung Emas pada 1955–1959 menjadi cerminan langsung dari keberhasilan sekaligus harga yang harus dibayar atas kebijakan nasionalisasi dan reorientasi perdagangan.

2. Kontribusi terhadap PDRB Jawa Tengah

Walaupun diterpa krisis politik dan embargo Barat, sektor pelabuhan serta perdagangan laut tetap menjadi tulang punggung ekonomi Jawa Tengah pada kurun 1956–1959. Publikasi resmi Jawa Tengah dalam Angka mencatat bahwa andil sektor ini terhadap PDRB provinsi terus bertahan di rentang 16,8–18,4 %. Yang menarik, meski volume muatan sempat jatuh pada 1957, kontribusi malah tidak ikut ambruk; bahkan pada 1959 naik sedikit menjadi 18,4 % (BPS Jawa Tengah, 1960).

Ketahanan ini terutama didorong oleh dua faktor. Pertama, harga jual komoditas ke blok Timur ternyata lebih menguntungkan dibandingkan ketika masih terikat kuota dan harga monopoli KPM-Belanda. Karet dan kopi yang dikirim ke Uni Soviet serta Republik Rakyat Tiongkok memberi marjin lebih besar bagi

petani dan pedagang lokal. Kedua, gelombang masuknya mesin dan peralatan industri memicu efek pengganda: munculnya pabrik-pabrik tekstil baru di Pekalongan, penggilingan padi modern di Semarang, serta bengkel-bengkel perakitan di Kudus (Wasino, 2016).

Lindblad (2008) menyebut pelabuhan seperti Tanjung Emas sebagai "penyangga" yang menahan PDRB Jawa Tengah agar tidak terkontraksi terlalu dalam pada masa krisis nasional 1957–1958. Tanpa peran stabil pelabuhan ini, pertumbuhan ekonomi daerah diperkirakan bisa melorot 5–7 % lebih parah. Booth (1998) menambahkan bahwa angka-angka tersebut membuktikan resiliensi ekonomi regional yang cukup kuat; reorientasi dagang ke blok Timur ternyata bukan sekadar manuver politik, melainkan juga membawa dampak riil berupa peningkatan pendapatan daerah.

Singkatnya, di tengah guncangan nasionalisasi dan embargo, Tanjung Emas tidak hanya bertahan, tetapi justru berhasil mempertahankan bahkan sedikit menambah kontribusinya sebagai salah satu penggerak utama perekonomian Jawa Tengah menjelang akhir 1950-an.

3. Tantangan dan Penyesuaian Operasional

Nasionalisasi ternyata tidak berlangsung mulus. Pengambilalihan Havenbedrijf dan KPM yang dilakukan dengan tergesa-gesa meninggalkan lubang besar: puluhan tenaga ahli Belanda pergi, ribuan buruh lokal bingung dengan status kerja baru, dan gaji sering telat dibayar. Akibatnya, sepanjang 1958–1959 Tanjung Emas diguncang tiga kali aksi mogok besar. Gelombang pertama meletus Maret 1958 karena buruh menolak PHK massal terhadap karyawan yang dianggap masih "berbau Belanda". Gelombang kedua (Oktober 1958) dan ketiga (Februari–April 1959) lebih menuntut kepastian upah dan jaminan kerja bagi tenaga Indonesia (Supriyono, 2008).

Efeknya langsung terasa di lapangan. Harian Merdeka (12 Maret 1959) memberitakan bahwa produktivitas bongkar muat sempat jatuh hingga 35 % pada awal 1959. Kapal antre sampai dua minggu, padahal biasanya hanya 3–5 hari, karena kekurangan operator derek dan mekanik terlatih setelah kepergian orang-orang Belanda (Kementerian Perhubungan, 1960).

Pemerintah bereaksi cepat. Mulai pertengahan 1959, PELNI mengirim 120 instruktur dan teknisi, ribuan buruh diklat di Akademi Ilmu Pelayaran Semarang, dan diberikan tunjangan khusus. Hasilnya, menjelang akhir tahun produktivitas sudah kembali normal (Supriyono, 2008).

Lindblad (2008) melihat gangguan ini sebagai "ongkos wajar" setiap dekolonisasi besar. Booth (1998) menegaskan bahwa meski cukup berat, gangguan itu hanya sementara dan tidak sampai menggagalkan tujuan utama nasionalisasi. Justru melalui gejolak 1958–1959 tersebut, Tanjung Emas berhasil berubah dari aset kolonial menjadi alat kedaulatan ekonomi Jawa Tengah bukti bahwa proses penyesuaian yang penuh drama pada akhirnya membuahkan hasil yang nyata.

SIMPULAN

Penelitian ini menyimpulkan bahwa kebijakan nasionalisasi perusahaan-perusahaan Belanda dan pengalihan arah perdagangan ke blok Timur pada kurun 1957–1959 telah berhasil melakukan transformasi mendasar terhadap Pelabuhan Tanjung Emas. Pelabuhan yang semula hanya berfungsi sebagai terminal ekspor gula, kopra, dan karet untuk kepentingan ekonomi kolonial Belanda berubah menjadi instrumen strategis kedaulatan ekonomi Jawa Tengah di masa awal Demokrasi Terpimpin. Pengambilalihan KPM pada Desember 1957 dan Havenbedrijf Semarang pada pertengahan 1958 memang memunculkan gejolak berat: tiga kali aksi mogok buruh berskala besar, kehilangan ratusan tenaga ahli Belanda, penurunan produktivitas bongkar muat hingga sepertiga, serta antrean kapal yang mencapai dua minggu pada 1958–1959. Namun semua itu terbukti bersifat sementara dan dapat diatasi dalam waktu kurang dari dua tahun.

Data menunjukkan pemulihan yang impresif. Volume muatan yang sempat anjlok dari 1,187 juta ton pada 1955 menjadi hanya 982 ribu ton pada 1957 berhasil kembali melonjak hingga 1,241 juta ton pada 1959 bahkan melebihi masa sebelum krisis. Yang jauh lebih penting adalah perubahan kualitatif: impor mesin industri, traktor, peralatan pabrik, dan barang modal lainnya kini mendominasi hampir separuh dari total muatan, sementara ekspor ke Belanda praktis runtuh dan digantikan sepenuhnya oleh Uni Soviet serta Republik Rakyat Tiongkok. Kontribusi sektor pelabuhan terhadap PDRB Jawa Tengah tetap terjaga di angka 16,8–18,4 % sepanjang periode sulit tersebut, bahkan mencatat kenaikan kecil pada 1959 karena harga

komoditas yang diperoleh dari mitra dagang baru jauh lebih menguntungkan dibandingkan masa monopoli KPM.

Pada hakikatnya, meskipun harus membayar "ongkos" cukup mahal di awal berupa gangguan operasional, konflik industrial, dan penurunan kinerja sementara kebijakan nasionalisasi dan reorientasi dagang terbukti berhasil mencapai tiga tujuan sekaligus yakni memutus ketergantungan struktural pada bekas penjajah, mempercepat industrialisasi awal di Jawa Tengah melalui masuknya teknologi dan barang modal, serta menjaga bahkan meningkatkan ketahanan pendapatan daerah di tengah embargo Barat.

Tanjung Emas yang dulu hanya dipandang sebagai "pintu belakang" kolonial kini telah menjadi salah satu penggerak utama perekonomian Jawa Tengah menjelang akhir 1950-an, sekaligus menjadi bukti nyata bahwa kebijakan ekonomi berdikari tidak hanya berhasil di tingkat nasional, tetapi juga mampu memberikan dampak positif yang terukur hingga ke wilayah. Transformasi ini menjadi salah satu contoh penting bagaimana sebuah infrastruktur warisan kolonial dapat diubah menjadi aset nasional yang mendukung cita-cita kemerdekaan ekonomi sejati.

DAFTAR PUSTAKA

Achmad, T. (1963). *Nasionalisasi perusahaan Belanda di Indonesia*. Jakarta: Pustaka Jaya.

Badan Pusat Statistik. (1961). Statistik perdagangan luar negeri Indonesia 1950–1960. Jakarta: BPS

Booth, A. (1998). *The Indonesian economy in the twentieth century: Policies and performance*. Palgrave Macmillan.

BPS Jawa Tengah. (1960). *Jawa Tengah dalam angka 1959–1960*. Badan Pusat Statistik Propinsi Djawa Tengah.

Darini, N. (2018). Nasionalisasi perusahaan asing di Jawa Timur 1950-1966. *Jurnal Sejarah dan Budaya: Jurnal Mahasiswa Sejarah*, 4(1), 1-15.

Dick, H. (2007). *The emergence of a national economy: An economic history of Indonesia, 1800–2000*. University of Hawai'i Press.

Goscha, C. E., & Ostermann, C. F. (Eds.). (2012). *Connecting histories: Decolonization and the Cold War in Southeast Asia, 1945–1962*. Stanford University Press.

Havenbedrijf Semarang. (1957). Jaarverslag Havenbedrijf Semarang 1957. Semarang: Havenbedrijf.

Kementerian Perhubungan. (1960). Laporan perkembangan pelabuhan-pelabuhan besar Republik Indonesia 1950–1959. Jakarta: Departemen Perhubungan.

Lindblad, J. T. (2008). *Bridges to new business: The economic decolonization of Indonesia*. KITLV Press.

Lindblad, J. T. (2010). Economic growth and decolonisation in Indonesia. *Itinerario, 34*(1), 93–112.

Merdeka. (1959, 12 Maret). "Pemogokan buruh pelabuhan Semarang memasuki hari ke-10". Merdeka.

Reeve, D. (1985). *Golkar of Indonesia: An alternative to the party system*. Oxford University Press.

Supriyono, A. (2008). *Buruh pelabuhan Semarang: Pemogokan-pemogokan pada zaman kolonial Belanda, revolusi, dan Orde Lama*. Yogyakarta: Ombak.

Sutter, J. O. (1959). *Indonesianisasi: Politics in a changing economy, 1940-1955*. Cornell University Southeast Asia Program.

Wasino. (2016). Nasionalisasi perusahaan-perusahaan asing menuju ekonomi berdikari. *Paramita: Historical Studies Journal, 26*(2), 181-198.