Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2009**ARIFATUL JANNAH**

Jurusan Pendidikan Sejarah

Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum

Universitas Negeri Surabaya

E-mail : arifatuljannah@mhs.unesa.ac.id**Agus Trilaksana**

Jurusan Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum

Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Keberadaan pelabuhan tidak terlepas dari kebutuhan manusia akan sarana transportasi. Pulau Madura merupakan pulau yang padat akan penduduk, sedangkan lapangan pekerjaan sangat minim dikarenakan tanah Madura yang gersang serta ketersediaan air yang kurang memadai menyebabkan masyarakat melakukan migrasi ke kota besar untuk menunjang perekonomian. Arus migrasi yang terus meningkat seiring dengan kebutuhan masyarakat akan pekerjaan serta sarana untuk mengangkut barang dagangan menyebabkan kebutuhan akan sarana transportasi juga meningkat. Banyaknya kebutuhan akan transportasi mendesak akan tersedianya sarana transportasi yang memadai seperti pelabuhan, dengan adanya pelabuhan menjadikan masyarakat dengan mudah untuk menyeberang ke tempat yang dituju, maka dari itu Pelabuhan Kamal sebagai pintu gerbang utama masyarakat Madura memberikan peranan yang sangat penting bagi kelancaran transportasi masyarakat Madura terutama masyarakat Bangkalan. Rumusan masalah penelitian ini yaitu 1) Bagaimana latar belakang dibangunnya Pelabuhan Kamal? 2) Bagaimana perkembangan Pelabuhan Kamal tahun 1996-2009? 3) Bagaimana dampak keberadaan Pelabuhan Kamal terhadap perkembangan Sosial Ekonomi Kabupaten Bangkalan tahun 1996-2009?. Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini yaitu, menjelaskan latar belakang dibangunnya Pelabuhan Kamal, mendeskripsikan perkembangan Pelabuhan Kamal tahun 1996-2009, dan menganalisis dampak keberadaan Pelabuhan Kamal terhadap perkembangan Sosial Ekonomi masyarakat Bangkalan tahun 1996-2009. Permasalahan-permasalahan tersebut diberikan penjelasan dengan melakukan analisis terhadap data-data dan sumber-sumber yang didapatkan melalui tahapan metode penelitian sejarah yang meliputi heuristik, kritik, interperstasi, dan historiografi. Berdasarkan hasil analisis terhadap data dan sumber-sumber yang didapatkan, diperoleh hasil bahwa Pelabuhan Kamal terus mengalami perkembangan yang ditandai dengan peningkatan fasilitas di Pelabuhan Kamal. Dampak keberadaan Pelabuhan Kamal terhadap perkembangan sosial ekonomi masyarakat Bangkalan yaitu: a. Bidang ekonomi: 1) Pertumbuhan industri; 2) Meningkatnya kegiatan perdagangan; 3) Meningkatkan pendapatan daerah; 4) Bangkalan masuk dalam kawasan Gerbangkertosusila. b. Bidang Sosial: 1) Membuka lapangan pekerjaan; 2) Meningkatkan akses urbanisasi.

Kata Kunci: Pelabuhan, Kamal, Bangkalan.**Abstract**

The existence of the port can not be separated from the human need for transportation. Madura Island is an island dense population, while employment was minimal due to the arid land Madura and inadequate availability of water causes the community to migrate to the big cities to support the economy. Migration flows continue to increase along with the needs of the community will work well as a means for transporting merchandise led to the need for transportation has also increased. The number of transport demand urgent availability of adequate transportation facilities such as ports, with port makes people easily weeks to cross over to the destination, then from the Port Kamal as the main gateway Madurese provide a very important role for the smooth transportation of the Madurese, especially Bangkalan community. The research problems are: 1) What is the background building of the Port Kamal? 2) How is the development of the Port Kamal years 1996-2009? 3) What is the impact on the development of the existence of Port Kamal Bangkalan Socioeconomic years 1996-2009 ?. The aim of this study is, explains the background of the construction of the Port Kamal, describes the development of the Port Kamal years 1996-2009, and analyzing the impact of the presence of the Port Kamal to the development of society Socioeconomic Bangkalan years 1996-2009.

These problems are given an explanation by analyzing the data and sources obtained through the stages of historical research methods that include heuristic, criticism, interperstasi, and historiography. Based on the analysis of the data and sources obtained, the result that the Port Kamal had been developed characterized by increased facility in the Port Kamal. The impact of the Port Kamal towards socio-economic development of society Bangkalan, namely: a. Economic field: 1) Growth of industry; 2) Increased trading activity; 3) Raising revenue; 4) Bangkalan included in Gerbangkertosusila region. b. Social Affairs: 1) Open jobs; 2) Increasing access to urbanization.

Keywords: Port, Kamal, Bangkalan.

:

PENDAHULUAN

Keberadaan pelabuhan tidak terlepas dari kebutuhan manusia akan sarana transportasi. Pelabuhan awalnya hanya merupakan suatu tepian, dimana kapal-kapal dan perahu-perahu dapat merapat dan membuang jangkar untuk bisa melakukan bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang dan kegiatan lain. Seiring berkembangnya kehidupan sosial dan ekonomi penduduk suatu daerah atau negara maka kebutuhan akan sandang, pangan dan fasilitas lainnya meningkat. Hasil produksi suatu daerah baik yang berupa hasil bumi maupun industri semakin banyak, sehingga diperlukan pemindahan atau pemasaran barang ke daerah lain, dengan demikian diperlukan sarana dan prasarana pengangkutan yang lebih memadai. Kapal yang semula sederhana dan kecil, sesuai dengan perkembangan teknologi meningkat menjadi kapal-kapal besar dengan teknologi yang lebih canggih. Sejalan dengan itu, pelabuhan sebagai prasarana angkutan laut juga berkembang.¹

Pelabuhan sebagai "Terminal Point" bagi kapal merupakan hal yang utama. Alasan dikeluarkannya PP No. 1/1969 karena masalah kepelabuhan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam sistem ekonomi yang merupakan penunjang bagi perkembangan industri, perdagangan, maupun pelayaran. Pelabuhan oleh Peraturan Pemerintah No. 1/1969 adalah lingkungan kerja dan tempat berlabuh bagi kapal-kapal dan kendaraan air lainnya untuk menyelenggarakan bongkar muat barang, hewan, dan penumpang.²

Berdasarkan Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, menyatakan: Pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat yang dipergunakan untuk tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan, keamanan pelayaran, kegiatan penunjang pelabuhan, dan sebagai tempat perpindahan intra dan

antarmoda transportasi. Kepelabuhan adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah".³ Dapat dinyatakan bahwa unsur terpenting dari pelabuhan adalah sebagai penunjang safety dan security, dan kualitas layanan bagi kapal, arus barang serta penumpang dan mendorong pembangunan perekonomian Nasional dan Daerah yang dapat menggerakkan dinamisasi roda bisnis. Peran pelabuhan menjadi salah satu unsur penentu terhadap aktivitas perdagangan. Pelabuhan yang dikelola secara efisien akan mendorong kemajuan perdagangan, bahkan industry di daerah belakang akan melaju dengan sendirinya. Apabila diamati perkembangan historis beberapa kota metropolitan terlebih di Negara kepulauan seperti Indonesia, maka pelabuhan turut membesarkan kota.

Keputusan Menteri (KM) No. 11 tahun 2002 menyatakan bahwa pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. Pelabuhan penyeberangan yang diusahakan adalah pelabuhan penyeberangan yang pengelolaannya dilakukan oleh badan usaha pelabuhan penyeberangan PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan yang selanjutnya disingkat dengan PT. ASDP (Persero).

Keputusan Menteri (KM) No. 52 Tahun 2004 menyatakan bahwa pelabuhan penyeberangan adalah pelabuhan umum untuk kegiatan angkutan penyeberangan. penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan adalah unit pelaksanaan teknis/satuan kerja pelabuhan penyeberangan atau badan usaha pelabuhan penyeberangan. Badan usaha pelabuhan penyeberangan adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) atau Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang khusus didirikan untuk mengusahakan jasa kepelabuhan di pelabuhan penyeberangan.

¹ Bambang Triatmodjo, *Pelabuhan*, (Yogyakarta:Beta Offset, 1996), hlm. 1-2.

² Wiwoho Soedjono, *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara*, (Jakarta:PT.Bina Aksara, 1983), hlm. 33.

³ D.A. Lasse, *Manajemen Kepelabuhan*, (Jakarta: PT. Raja Gafindo Persada, 2011), hlm. 3.

Pelabuhan memicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan rel kereta api, dan pergudangan distribusi ataupun konsolidasi barang. Jaringan sarana dan prasarana moda transportasi darat menjadikan pelabuhan sebagai titik simpul intramoda transportasi darat dan antarmoda darat-laut. Biaya jasa pelabuhan yang dikelola secara efisien dan profesional akan menjadi rendah, sehingga bisnis pada sektor lain bertumbuh pesat. Pelabuhan berperan sebagai *focal point* bagi perekonomian maupun perdagangan.

Fungsi pelabuhan sebagai pintu gerbang yang dilalui oleh orang dan barang ke dalam maupun keluar pelabuhan yang bersangkutan. Pelabuhan memfasilitasi pemindahan barang muatan antara moda transportasi darat dan moda transportasi laut, menyalurkan barang masuk ke luar daerah pabean secepat dan seefisien mungkin. Pelabuhan yang diselenggarakan secara baik akan bertumbuh dan akan menyuburkan bidang usaha lain sehingga area pelabuhan menjadi zona industry terkait dengan kepelabuhan.⁴

Madura merupakan sebuah pulau yang dalam administrasi pemerintahan di gabung dengan Jawa Timur. Pulau Madura merupakan kawasan yang padat penduduk, namun ketersediaan lapangan pekerjaan sangat rendah akibat dari tanah Madura yang gersang dan kurang subur. Kondisi ini mendorong masyarakat Madura bermigrasi ke Pulau Jawa untuk mendapatkan penghasilan dalam mencukupi kehidupan sehari-hari. Orang Madura merantau hampir disemua kota besar di Indonesia, dan di Jawa keberadaannya sangat mudah dijumpai, mengingat tingkat pendidikan mereka yang relatif rendah. Migran ke Jawa merupakan bagian penting dari tradisi merantau masyarakat Madura. Terlebih masyarakat Madura yang memiliki tradisi pulang kampung setiap Lebaran. Usaha dalam menunjang kelancaran migrasi masyarakat Madura dan kebutuhan akan transportasi untuk menyeberang ke Pulau Jawa adalah dengan adanya pelabuhan penyeberangan.

Pelabuhan Kamal di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan merupakan pintu gerbang utama masyarakat Madura. Pelabuhan ini sudah ada sejak zaman Hindia-Belanda dan sekarang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero). Pelabuhan penyeberangan Ujung (Surabaya)-Kamal (Madura) merupakan pelabuhan penyeberangan terpadat di Indonesia dan bahkan terpadat se Asia Tenggara, karna dalam satu hari (sebelum dioperasikannya jembatan Suramadu) dapat menyeberangkan 30.000 penumpang dari Ujung Surabaya-Kamal Madura pulang-pergi.⁵

⁴ Wiwoho Soedjono, *Op. Cit.*, hlm. 5-7.

⁵ Wawancara dengan Bapak Sumadio (Staf Manager usaha. Cabang Pelabuhan Ujung-Surabaya) pada tanggal 16 Desember 2015 di kantor PT.ASD Indonesia Ferry (Persero) Cabang Surabaya.

Pelabuhan penyeberangan Kamal merupakan aset Kabupaten Bangkalan, sehingga pelabuhan turut membesarkan Kabupaten tersebut untuk memicu bertumbuhnya jaringan jalan raya, jaringan sarana pelabuhan antarmoda darat-laut, industri, perdagangan, pertanian, pendidikan, arus urbanisasi, dan lain sebagainya. Selain itu Area sekitar pelabuhan juga sebagai zona perdagangan oleh masyarakat untuk mendapatkan penghasilan sehari-hari.

Lalulintas Ujung Surabaya-Kamal Madura dilayani oleh kapal-kapal penyeberangan (ferry) yang beroperasi penuh selama 24 jam. Jarak tempuh dari Pelabuhan Kamal Madura menuju Pelabuhan Ujung Surabaya sekitar 2,5 mil atau sekitar 30 menit. Pelabuhan Penyeberangan Kamal sangat berperan dalam kelancaran transportasi masyarakat Madura khususnya masyarakat Bangkalan, karna dapat mempermudah masyarakat Madura menuju ke Pulau Jawa untuk mencari penghasilan dan mendapatkan taraf hidup yang lebih baik. Pelabuhan Kamal berperan dalam mempercepat pengangkutan bahan-bahan pokok kebutuhan masyarakat khususnya masyarakat Bangkalan dari Pulau Jawa ke Pulau Madura. Pelabuhan Kamal sebagai sarana transportasi yang sangat efektif untuk penunjang kebutuhan masyarakat dari segi sosial ekonomi.

Pelabuhan Kamal sebagai pintu gerbang utama Masyarakat Madura memberikan dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan Kamal dapat menyerap tenaga kerja dan sebagai sarana penunjang ekonomi lain. Adanya Pelabuhan Kamal memberikan pengaruh dalam memajukan daerah dan pemerataan daerah. Kabupaten Bangkalan termasuk dalam wilayah Gerbangkertosusila, karna memiliki sarana angkutan laut yang dapat menunjang pemerataan ekonomi dan pembangunan di daerah tersebut.

METODE

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode penelitian sejarah yang terdiri dari empat tahapan yaitu heuristik, kritik, interperstasi dan historipgrafi. Tahap pertama adalah heuristik, melalui tahap ini diperoleh sumber-sumber penelitian baik sumber primer dan sekunder.

Sumber primer pada penelitian ini adalah data statistik harian dan bulanan penumpang, kendaraan, dan barang di Pelabuhan Kamal dari tahun 1996-2009, Surat Edaran tentang penetapan harga tiket yang berlaku, profile PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), dan wawancara dengan staf PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero). Data ini diperoleh dari PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Kamal, wawancara dengan staf PT.ASDP. Indonesia Ferry (Persero) cabang Surabaya

dan staf PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Kamal Bangkalan. Koran Harian Radar Madura pada tahun 2000-2009 yang diperoleh dari kantor Radar Madura dan data statistik yang diperoleh dari Badan Statistik Kabupaten Bangkalan dan Perpustakaan Daerah Surabaya.. Sumber sekunder diperoleh dari Perpustakaan Universitas Negeri Surabaya dan Perpustakaan Daerah Kota Surabaya.

Langkah selanjutnya adalah kritik sumber, pada tahap ini diuji keabsahan dan keaslian sumber. Dalam penelitian ini, penulis melakukan pengujian terhadap sumber-sumber sejarah yang telah dikumpulkan dengan memilah sumber-sumber yang berisi tentang informasi yang sesuai dengan tema penulisan yaitu Pelabuhan Kamal. Data yang diperoleh kemudian dikaji kredibilitas sumber melalui kritik intern (menelaah isi) yang akan menghasilkan sebuah fakta. Fakta tersebut yang nantinya dapat menjadi dasar untuk merekonstruksi sejarah.

Tahapan selanjutnya adalah interpretasi. Pada tahap ini data-data primer maupun sekunder diinterpretasikan menjadi fakta sejarah dan disesuaikan dengan penelitian. Periodisasi data-data yang telah dikumpulkan penting untuk dilakukan pada tahap ini agar realitas dari peristiwa yang terjadi pada masa tersebut dapat disusun secara berkesinambungan.

Tahap terakhir adalah historiografi yaitu menyampaikan sumber data sekunder maupun primer yang telah disusun dalam bentuk kisah sejarah atau penulisan sejarah. Kemudian menceritakan apa yang telah ditafsirkan, menyusun fakta-fakta dalam suatu sintesis sebagai satu kesatuan yang utuh dengan kata-kata dan gaya bahasa yang baik.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Sejarah Pelabuhan Kamal.

Pembangunan jalur kereta api dari Kamal Bangkalan dan Pelabuhan Kalianget yang terletak di sebelah tenggara kota Sumenep telah mengakibatkan suatu perubahan yang mendalam pada lalu lintas tersebut. Kalianget adalah pusat pembuatan garam di zaman Hindia-Belanda dan terletak di paling timur Pulau Madura. Sedangkan Kamal memiliki posisi yang strategis karna berhadapan langsung dengan Surabaya dan terletak di paling barat Pulau Madura, sehingga stasiun kereta api Madura berpusat di Kamal Kabupaten Bangkalan. Jalur kereta api yang ada di Madura sebagian besar sejajar dengan jalan raya dibagian selatan dibuka setiap bagian demi bagian antara tahun 1898 dan 1901. Periode pembukaan jalur Kereta Api di Madura adalah dimulai dari Kamal-Bangkalan pada tahun 1898, Bangkalan-Tanjung pada tahun 1899, Tanjung-Kwanyar pada tahun 1900, Tanjung-Kapedi pada tahun 1900, Kapedi-Tambangan pada tahun 1900, Tambangan-Kalianget pada

tahun 1899, Kwanyar-Blega pada tahun 1901, Tanjung-Sampang pada tahun 1901, dan Sampang-Blega pada tahun 1901. Jalur Kereta Api ini dikelola oleh Madoera Stoomtram Maatschappij (MSM).

Perjalanan Kereta Api ini disambut dengan kapal-kapal tambang yang berlayar antara Kamal Bangkalan dan Ujung/Perak Surabaya dan antara Kalianget dan Panarukan.⁶ Tahun 1913 Jaringan kereta api selesai dibangun. Pembukaan jalur kereta api tersebut telah membuat lalu lintas orang dan barang ke Surabaya dan sekitarnya meningkat dengan pesat sekali, kemudian setelah itu beroperasi kapal milik Madura Stoomtram Maatschappij (MSM).

Trayek Kereta Api Pamekasan-Kalianget dibongkar di zaman pendudukan Jepang dan tidak diperbaiki lagi, dengan demikian kapal tambang Kalianget-Panarukan kehilangan arti dan beberapa tahun kemudian dihentikan, maka arus lalu lintas lebih diarahkan ke Surabaya yang mudah berkembang menjadi kota metropolitan.⁷ Setelah masa kemerdekaan, transportasi di Madura hanya menyisakan jalur Pamekasan sampai Kamal.

Kebutuhan akan sarana transportasi yang lebih memadai semakin tinggi, maka dari itu tahun 1949 Pelabuhan Ujung-Kamal membangun Dermaga Couster (khusus Pnp dan Roda 2) (sebelumnya menggunakan dermaga kayu seadanya) Kapal yang dioperasikan adalah Kmp Bangkalan, Kmp. Paramaria, Kmp. Pamekasan, dan Kmp. Dahlia. Keempat kapal inilah yang melayani penumpang dan orang dari Pelabuhan kamal Ke Pelabuhan Ujung Surabaya.⁸

Tahun 1950 kendaraan, barang, dan orang, di Pelabuhan Kamal semakin ramai dan permintaan angkutan semakin bertambah seperti roda empat dan angkutan berat lain, maka di operasikan lagi kapal LCM sebagai usaha untuk memenuhi kebutuhan akan permintaan masyarakat. Tahun 1958 ada penambahan kapal yaitu KMP. Maduratna dan KMP. Yudha Negara.

Tahun 1960 PERJANKA bersama BPP (Badan Pengusahaan Pelabuhan) membangun dermaga RO-RO di Pelabuhan Ujung Surabaya. Tahun 1963 salah satu kapal milik PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) mengalami kerusakan berat sehingga mempengaruhi pada kelancaran angkutan penyeberangan. Karena itu pemerintah memberikan bantuan dengan mengoperasikan 2 buah kapal LCM milik angkatan darat yaitu AD 13 dan AD 29. Permintaan akan angkutan semakin meningkat

⁶ Reitsma, S. A. *Korte geschiedenis der Netherlandsch-Indische spoor en tramwegen*, (Weltevreden: Kolff, 1928). hlm. 67.

⁷ Huub De Jonge, *Madura dalam Empat Zaman: Perdagangan, Perkembangan, Ekonomi, dan Islam*, (Jakarta: PT. Gramedia. 1989). hal. 34.

⁸ Data PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Surabaya tahun 2007.

maka dari itu dibentuklah suatu badan swasta yaitu PT. Okara untuk meningkatkan Jasa Pelayanan kapal. Tahun 1966 dermaga di Kamal diperbaiki dan sekaligus dengan menambah 2 LCM yaitu KM Batu Poron dan KM batu Gali.⁹ Tahun 1972 terbentuk Instansi Inspeksi VIII LLASDF (Lalulintas Angkuta Sungai Danau dan Ferry) dibawah naungan DITJENDAT (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat), Instansi inilah yang mengatur operasional dan kelancaran lalu lintas Penyeberangan Ujung-Kamal. Tahun 1979 Dermaga RO-RO Ujung selesai dibangun. Selanjutnya menyusul dibangunnya dermaga RO-RO di Pelabuhan Kamal.

Tahun 1980 dibentuk Kanwil VIII DEPHUB (Departemen Perhubungan) Prop. Jatim maka inspeksi VIII LLASDF (Lalulintas Angkuta Sungai Danau dan Ferry) dibubarkan dan untuk pengendalian pengoperasian pelabuhan penyeberangan dibentuk Unit Pelayanan Teknis (UPT) yang disebut PELPENUKA Sistem penjualan yang diterapkan oleh PELPENUKA yaitu tiket dijual secara terpisah tidak terpadu artinya tiket disediakan oleh perusahaan masing-masing kapal, seperti PT. ASDP (Persero) yang mengoperasikan kapal Tongkol, PT. Dharma Lautan mengoperasikan Kapal Potre Koneng, dsb. PELPENUKA ini merupakan gabungan dari kapal-kapal baik dari perusahaan swasta maupun pemerintah. Awal dibentuknya PELPENUKA, lintasan pelabuhan masih sepi, dalam sehari kira-kira hanya mencapai 500 penumpang.¹⁰

Tahun 1985 dermaga RO-RO Kamal selesai dibangun dan tahun 1986 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 8 tahun 1986 tanggal 14 februari 1986 dibentuk Perum ASDP (Angkuta Sungai Danau dan dan Penyeberangan). Tahun 1987 tanggal 1 april 1987 berdirinya Cab. pelabuhan penyeberangan kelas II Ujung- Kamal. Tahun 1989 berdasarkan Keputusan Ditjendat No. PR 301/1/6/89 tanggal 22 february 1989 dilaksanakan penerapan tiket terpadu. Tiket terpadu adalah penjualan tiket hanya dilakukan oleh PT. ASDP dan tiket dapat dipergunakan untuk semua kapal penyeberangan pada kelas yang sama di satu pelabuhan.¹¹

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 1992 pengalihan bentuk dari PERUM menjadi PERSERO (Lembaga Negara RI No. 26/92), pembentukan perusahaan Pelabuhan menjadi PT. Persero ditindak lanjuti dengan penyusunan Akte Notaris Pendirian Perseroan Terbatas, Anggaran Dasar, Anggaran Rumah Tangga masing-masing. Tahun 1991 dibangun Dermaga Hydrolick Ujung dan Kamal. Tanggal 15

Oktober 1996 Dermaga Hydrolick Ujung dan Kamal selesai dibangun dan diresmikan oleh Gubernur Jawa Timur.

Berdasarkan KM. 11/2002 dan KM. 19/2003 tentang perubahan mengubah pasal 7 ayat (1) huruf d. Pasal 20 dan KM 52 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan pelabuhan penyeberangan. PT. ASDP bertugas sebagai pelaksana kegiatan pemerintahan di pelabuhan penyeberangan yang diusahakan, artinya PT. ASDP memberikan tanggung jawab penuh terhadap kelancaran transportasi, memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan, seperti menaik turunkan penumpang, bongkar muat barang, dan kegiatan lainnya. Semua jasa yang diberikan dan pemakain pelabuhan ini dikenai biaya. Seperti jasa dermaga, jasa pelayanan, jasa bongkar muat, dsb.¹² Pelabuhan penyeberangan Kamal yang di pegang oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) terus memberikan kemajuan dan fasilitas kepada masyarakat.

B. Perkembangan Pelabuhan Kamal

Masyarakat Madura yang awalnya hanya menggunakan perahu dan kapal tambang menginginkan adanya transportasi yang lebih baik dan lebih aman untuk membongkar muat barang dan orang, sehingga di bangunlah Pelabuhan Kamal yang berpusat di Kecamatan Kamal Bangkalan. Lokasi pelabuhan merupakan letak kedudukan geografis pelabuhan yang berupa wilayah daratan dan perairan yang memenuhi persyaratan kelayakan teknis, ekonomis, lingkungan, keamanan dan keselamatan lalu lintas. Lokasi pelabuhan penyeberangan terdiri dari wilayah daratan dan perairan dengan batas-batas yang ditentukan secara jelas berdasarkan koordinat geografis. Pelabuhan penyeberangan merupakan simpul dari lintas penyeberangan yang menghubungkan dua tempat melalui perairan berupa laut, selat maupun teluk.

Lintas penyeberangan merupakan ruang lalu lintas sebagaimana salah satu unsur dari jaringan transportasi. Penetapan lokasi pelabuhan pada umumnya melihat potensi dan perkembangan sosial ekonomi wilayah, potensi sumber daya alam, rencana tata ruang wilayah nasional, rencana tata ruang wilayah provinsi, rencana tata ruang wilayah kabupaten, dan perkembangan lingkungan. Pelabuhan penyeberangan Kamal Madura terletak di Kabupaten Bangkalan Kecamatan Kamal. Kecamatan Kamal dipilih karena letaknya strategis dan berhadapan langsung dengan pelabuhan Ujung (Tanjung Perak) Surabaya serta dekat dengan Gersik. Kecamatan Kamal terletak pada 8^o Lintang Selatan (LS) dan 115^o Bujur Timur (BT). Jarak tempuh untuk menyeberang ke Surabaya (Pelabuhan Ujung) hanya memerlukan waktu sekitar 25-30 menit

Pentingnya Kabupaten Bangkalan bagi pelayaran atau penyeberangan di Madura dikarenakan Kabupaten Bangkalan dekat dengan Surabaya (kota

⁹ *Ibid*

¹⁰ Wawancara dengan Bapak Halili (Staf Sumber Daya Manusia (SDM), Staf Keuangan, dan Supervisor Pelabuhan Kamal-Madura) pada tanggal 16 Desember 2015 di kantor PT.ASDP. Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Kamal (Madura).

¹¹ *Ibid*

¹² *Op.Cit.* Data PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Surabaya tahun 2007.

terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta), banyak pengaruh industri dari kota tersebut sehingga menyebabkan majunya Kabupaten Bangkalan. Adanya Pelabuhan Kamal meningkatkan kesejahteraan masyarakat karna dapat memberikan akses yang lebih baik sehingga dapat mengakomodasi (memenuhi kebutuhan) masyarakat melalui jaringan transportasi darat yang dipisahkan oleh selat (selat Madura). Pelabuhan Kamal juga mendorong masyarakat Madura khususnya masyarakat di Kabupaten Bangkalan untuk terus maju. Masyarakat Madura dapat dengan mudah untuk menyeberang ke Pulau Jawa dan sebaliknya masyarakat Pulau Jawa dapat dengan mudah menyeberang ke Madura. Pelabuhan Kamal juga memudahkan masyarakat untuk pulang ke kampung halaman saat hari raya tiba. Seiring perkembangan zaman dan semakin banyaknya penumpang di Pelabuhan Kamal, dibangunlah berbagai sarana dan prasarana yang dibutuhkan untuk kepentingan pelabuhan. Pelabuhan Kamal selalu meningkatkan fasilitasnya guna memberikan pelayanan terbaik untuk masyarakat.

C. Perkembangan Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2009.

1. Peningkatan Fasilitas Pelabuhan Kamal

Fasilitas pelabuhan merupakan sarana untuk melancarkan dan memudahkan pelaksanaan kepelabuhanan. Fasilitas pelabuhan diperuntukkan untuk masyarakat yang akan menggunakan jasa kepelabuhanan, dengan adanya fasilitas ini akan menunjang terlaksananya aktivitas kepelabuhanan dengan baik. Semakin baik fasilitas yang diberikan pelabuhan maka akan memicu masyarakat untuk terus menggunakan sarana pelabuhan sebagai angkutan penyeberangan. Kenyamanan dan kepuasan masyarakat akan jasa pelabuhan memberikan nilai tambah terhadap meningkatnya kualitas pelabuhan dan menarik pengguna jasa lain untuk terus memajukan pelabuhan.

Pelabuhan penyeberangan memberikan fasilitas kepada pemakai jasa penyeberangan, pelayanan Pelabuhan penyeberangan dapat dilakukan apabila fasilitas Pelabuhan penyeberangan telah siap untuk dioperasikan. Fasilitas pelabuhan penyeberangan Kamal terdiri dari fasilitas daratan berupa fasilitas pokok dan merupakan fasilitas yang harus dimiliki oleh pelabuhan dan fasilitas penunjang untuk mendukung operasional pelabuhan. Fasilitas di Pelabuhan Kamal terus mengalami peningkatan guna memberikan fasilitas yang terbaik kepada pengguna jasa pelabuhan.

a) Fasilitas Pokok

Fasilitas pokok pelabuhan penyeberangan Kamal meliputi, perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran, kolam pelabuhan, penimbangan kendaraan bermuatan, break water, fasilitas sandar (dermaga), fasilitas penyimpanan bahan bakar, terminal penumpang, jalan penumpang keluar/masuk kapal (*gang way*), instalasi air, listrik, telekomunikasi, fasilitas pemadam kebakaran, tempat tunggu kendaraan bermotor sebelum naik ke kapal, ruang tunggu penumpang, dan lain sebagainya.

b) Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang Pelabuhan Kamal meliputi, kawasan perkantoran untuk menunjang kelancaran pelayanan jasa kepelabuhanan, area pengembangan pelabuhan, loket penjualan tiket, frekuensi dan jadwal operasional kapal, persetujuan pengoperasian kapal, pengaturan pergerakan kapal, tempat pengolahan limbah, fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan penyeberangan, area pengembangan pelabuhan, pos kesehatan, dan lain sebagainya.

2. Peningkatan Fasilitas Dermaga Pelabuhan Kamal

Dermaga sangat berperan penting untuk pelabuhan karna, tanpa dermaga kapal tidak bisa dengan mudah untuk melakukan bongkar muat barang dan menaik turunkan penumpang. Dermaga berperan penting bagi kelancaran pelabuhan, semakin baik kualitas dermaga semakin lancar juga arus barang dan orang yang naik turun dipelabuhan tersebut. Apabila dermaga mengalami masalah, maka akan menghambat aktivitas pelabuhan, oleh karena itu diperlukan dermaga yang memiliki kualitas baik dan canggih untuk memberikan fasilitas kenyamanan dan keamanan bagi penumpang, orang, dan barang.

Dermaga di Pelabuhan Kamal mengalami peningkatan. Awalnya Pelabuhan Kamal hanya menggunakan dermaga dengan sistem mekanis yang masih sederhana yaitu dengan mengandalkan teknik jembatan ponton, dalam teknik ini penyangga jembatan dermaga dibuat dari semacam tabung yang diambangkan pada air. Teknik ponton dermaga lama memanfaatkan tabung besi berukuran besar sebagai dasar penyangga. Tabung ini siap menahan muatan dari kapal fery, berapapun jumlahnya. Ketinggian jembatan dermaga sangat ditentukan oleh ketinggian permukaan air laut. Saat air pasang, maka dermaga akan terangkat dan semakin tinggi, sebaliknya jika air laut surut maka jembatan dermaga kian rendah. Seiring dengan bertambahnya usia, tabung besi dermaga mengalami sedikit kerusakan (karatan), akibatnya beberapa dari tabung ini sering bocor atau rusak. Saat mengalami kerusakan tentu saja dermaga tidak difungsikan dan penyeberanganpun ditunda hingga selesainya perbaikan.¹³

Seiring berkembangnya pelabuhan dan semakin padatnya penumpang di Pelabuhan Kamal, maka dermaga turut mengikuti perkembangan tersebut guna memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasa pelabuhan, maka dibangunlah dermaga hidrolis (hidrolick) yang tidak lagi tergantung pada tinggi rendah air laut, dengan kecanggihan sistem hidrolis (hidrolick), petugas bisa mengatur mekanisme jembatan lewat ruang operasional. Petugas tinggal memencet tombol-tombol pada mesin hidrolis (hidrolick) bila hendak menyesuaikan ketinggian jembatan dengan ketinggian geladak dan ruang penumpang kapal ferry. Jembatan dermaga hidrolis (hidrolick) lebih luas, sehingga

¹³ Peresmian Dermaga Hidrolis Mundur Lagi Mundur Lagi dalam "Surabaya Post" pada 12 Oktober 1996.

kendaraan roda empat mampu keluar-masuk kapal ferry dengan leluasa.¹⁴ Dioperasikannya dermaga hidrolis (hidrolick) pada tanggal 15 oktober 1966, menjadikan penyeberangan Ujung-Kamal lebih baik, karena dengan dermaga hidrolis untuk memasang jembatan perantara dari darat ke kapal ferry petugas tinggal memencet tombol di ruang kontrol, maka secara otomatis dermaga hidrolis (hidrolick) ini dapat diatur posisinya saat kapal fery akan merapat untuk menurunkan penumpang. Beda halnya dengan dermaga lama (Konvensional), petugas dermaga harus melompat ke kapal ferry (untuk mengatur lintasan saat kapal merapat ke dermaga) dan hal ini tentunya akan membahayakan keselamatan petugas dermaga tersebut.

Pelabuhan Kamal memiliki empat dermaga yaitu, dermaga I berjenis dermaga ponton dengan kekuatan 20 ton. Dermaga II berjenis dermaga semu hydrolick dengan kekuatan 15 ton. Dermaga III berjenis hydrolick dengan kekuatan 35 ton. Terahir dermaga IV berjenis beton dengan kekuatan 40 ton. Pelabuhan Kamal barat mengoperasikan tiga dermaga (dermaga I,II,III), sedangkan Pelabuhan Kamal timur mengoperasikan satu dermaga (dermaga IV). Dermaga hydrolick di Pelabuhan Kamal sangat efektif digunakan, karna selain memiliki kekuatan yang lebih besar dermaga ini juga mampu mengikuti gerakan kapal saat besandar, sehingga lebih aman bagi penumpang, kendaraan, dan barang untuk melintasi dermaga tersebut. Dermaga IV di Pelabuhan Kamal timur hanya digunakan apabila penumpang sudah sangat padat (dermaga cadangan), seperti saat arus mudik dan arus balik lebaran.

3. Peningkatan Fasilitas Kapal (Armada) di Pelabuhan Penyeberangan Kamal

Pelabuhan Kamal merupakan pelabuhan penyeberangan yang berjarak tidak jauh (Jarak Pendek) sehingga kapal yang digunakan adalah kapal Ferry jenis Ro-Ro. Kapal Ro-Ro merupakan kapal yang dapat memuat kendaraan dan memungkinkan kendaraan dapat berjalan keluar masuk kapal dengan mudah. Kapal ini dilengkapi dengan pintu rampa (pintu untuk memasukkan kendaraan ke dalam kapal Ro-Ro) yang bisa langsung dihubungkan dengan movable bridge (dermaga apung ke dermaga). Kapal Ro-Ro dapat digunakan untuk angkutan truck, tangki, bus, mobil penumpang, sepeda motor, dan pejalan kaki. Jenis kapal Ro-Ro antara lain, Kapal penyeberangan ferry yang melayani lintasan tetap, kapal pengangkut mobil (car ferries), Kapal general kargo yang beroperasi sebagai kapal Ro-Ro. *Kapal ferry (Kapal Penyeberangan)* merupakan kapal transportasi jarak dekat, dalam system transportasi kapal ferry memiliki peran yang penting dalam system pengangkutan karna dapat menghubungkan antara kedua pulau, kedua provinsi, kedua kabupaten, dan lain-lain dengan waktu yang cepat dan biaya yang murah. Kapal yang dioperasikan oleh Pelabuhan Kamal yaitu kapal jenis ferry dan selalu mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Kapal ferry yang dioperasikan di Pelabuhan Kamal sampai tahun 2009 (sebelum diopersikannya jebatan Suramadu berjumlah 19 kapal dari 6 perusahaan.

¹⁴ *Ibid.*

Setiap tahun ada pergantian kapal ferry untuk meningkatkan fasilitas dan kebutuhan masyarakat, namun jumlahnya tidak kurang dari 18 kapal.

Kapal yang dioperasikan di Pelabuhan Kamal setiap tahun mengalami peningkatan dari tahun 1996-2009. Awal bulan januari tahun 1996 kapal yang dioperasikan hanya 12 kapal oleh 4 perusahaan (PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero), PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, dan PT. Pewete), yaitu KMP. Tongkol, KMP Tames, KMP Potre Koneng, KMP Jokotole, KMP Dharma Bajra, KMP Niaga Ferry I, KMP Niaga Ferry II, KMP Selat Madura I, KMP Selat Madura II, KMP Citra Mandala Bahari, KMP Aeng Mas, dan KMP Satria Nusantara..

Tahun 1997 ada peningkatan kapal lagi yang dioperasikan menjadi 17 kapal dari 5 perusahaan (PT. ASDP Indonesai Ferry Persero, PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Pewete, dan PT. Sindu Utama Bahari) yaitu KPM Tongkol, KMP Tames, KMP Gurame, KMP Potre Koneng, KPM Joko Tole, KMP Dharma Ferry, KMP Wichita Dharma, KMP Niaga Ferry I, KMP Selat Madura I, KMP Selat Madura II, KMP Citra Mandala Sakti, KMP Satria Nusantara, KMP bahari Nusantara, KMP Citra Mandala Bahari. KMP Aeng mas, KMP Niaga Ferry II.

Tahun 1998 ada peningkatan kapal lagi yang dioperasikan menjadi 19 kapal dari 6 perusahaan (PT. ASDP Indonesai Ferry Persero, PT. Adhiguna P.U, PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Pewete, dan PT. Sindu Utama Bahari) yaitu KMP Tongkol, KMP Tames, KMP ADH.Smadarma III, KMP Potre Koneng, KMP Jokotole, KMP Dharma Ferry, KMP Wichita Dharma, KMP Niaga Ferry I, KMP Satya Dharma, KMP Selat Madura I, KMP Selat Madura II, KMP Citra Mandala sakti, KMP Satria Nusantara, KMP Bahari Nusantara, KMP Persada Nusantara, KMP Citra Mandala Bahari, KMP Aeng mas, KMP Banyu Mas, dan KMP Niaga Ferry II.

Tahun 2000 tetap 19 Kapal dari 6 perusahaan (PT. ASDP Indonesai Ferry Persero, PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Pewete, dan PT. Sindu Utama Bahari, PT. Adiguna P.U) namun kapal yang diopersaikan ada beberapa nama yang berbeda dari taun sebelumnya, yaitu KMP Tongkol, KMP Tames, KMP Tengiri, KMP. Potre Koneng, KMP Joko Tole, KMP Dharma Ferry, KMP Niaga Ferry I, KMP Satya Dharma, KMP Selat Madura I, KMP Selat Madura II, KMP Citra Mandala Sakti, KMP Satria Nusantara, KMP Bahari Nusantara, KMP Mandala Pratama, KMP Persada, KMP Aeng Mas, KMP Banyu Mas, KMP Niaga Ferry II, KMP Sadarna III.

Tahun 2001 sampai 2004 tetap 19 Kapal dari 6 perusahaan (PT. ASDP Indonesai Ferry Persero, PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Pewete, dan PT. Sindu Utama Bahari, PT. Adhiguna P.U) namun kapal yang dioperasikan ada beberapa nama kapal yang berbeda yaitu KMP Tongkol, KMP Tengiri, KMP Potre Koneng, KMP Dharma Ferry, KMP Niaga Ferry I, KMP Satya Dharma, KMP Dharma Santoso, KMP Satria Nusantara, KPM, Selat Madura I, KMP, Selat Madura II, KMP Citra Mandala Sakti, KMP Bahari Nusantara, KMP

Suramadu Nusantara, KMP Mulia Nusantara, KMP Aeng Mas, KMP Banyu mas, KMP Niaga Ferry, KMP Adhiswadarma.

Tahun 2004 sampai 2007 Kapal dari 6 perusahaan (PT. ASDP Indonesai Ferry Persero, PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Pewete, dan PT. Sindu Utama Bahari, PT. Adhiguna P.U) kapal yang dioperasikan tetap 19 kapal, namun ada beberapa nama kapal yang berbeda dari tahun sebelumnya, yaitu KMP Tongkol, KMP Gajah Mada, KMP Potre Koneng, KMP Joko Tole, KMP Dharma Ferry, KMP Dharma Ferry, KMP Dharma Ferry I, KMP Wicitra Darma, KMP Satria Nusantara, KMP Selat Madura I, KMP Selat Madura II, KMP Citra Mandala Sakti, KMP Bahari Nusantara, KMP Suramadu, KMP Mulia Nusantara, KMP Adhiswadarma, KMP Banyumas, KMP Aeng Mas, KMP Niaga Ferry 2. Setiap tahun kapal mengalami perubahan, namun jumlahnya tidak kurang dari 18 kapal.

Tahun 2008-2009 (sebelum Suramadu dioperasikan) 19 kapal dari 6 perusahaan (PT. ASDP Indonesai Ferry Persero, PT. Dharma Lautan Utama, PT. Jembatan Madura, PT. Pewete B. Kencana, PT. Sindu Utama Bahari, dan PT. Prima Eksekutif) namun kapal yang dioperasikan memiliki nama yang berbeda dari tahun sebelumnya, yaitu KMP Tongkol, KMP Tengiri, KMP Gajah Mada, KMP. Potre Koneng, KMP Jokotole, KMP Dharma Ferry, KMP Dharma Rucitra, KMP Wicitra Dharma, KMP Satria Nst, KMP Selat Madura I, KMP Selat Madura II, KMP Citra M Sakti, KMP Bahari Nusantara, KMP Suramadu Nusantara, KMP Mulia Nusantara, KMP Aeng Mas, KMP Banyu Mas, KMP Niaga Ferry 2, KMP Adhiswadharma. Tahun ini PT. Adhiguna PU mengganti nama menjadi PT. Prima Eksekutif.

Catatan untuk pengoperasian kapal dalam sehari tidak semuanya kapal dioperasikan, normalnya kapal dioperasikan hanya 12-14, namun ketika penumpang sangat padat, seperti saat arus mudik dan arus balik lebaran, maka kapal yang dioperasikan sebanyak 18-19 kapal untuk mengatasi kemacetan di Pelabuhan.

Pengawasan terhadap dipenuhinya persyaratan kelayakan kapal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku dalam rangka memperoleh Surat Ijin Berlayar (SIB) serta mengawasi ketertiban dalam rangka keselamatan berlayar. Sebelum berlayar kapal sudah harus dilengkapi dengan surat ijin operasi (DITJENDAT), surat laut, surat ukur, sertifikat klas (BKI) (Lambung, Mesin, Garis Muat), Sertifikat keselamatan, sertifikat keselamatan kapal penumpang, sertifikat radio, sertifikat pembebasan radio, surat ijin komunikasi radio (DITJENPOSTEL), sertifikat MARPOL, sertifikat bebas tindakan sanitasi kapal, sertifikat dokument of compliance (DOC), safety management certificate (SMC).¹⁵

Armada (Kapal) di Pelabuhan Kamal dilengkapi dengan alat keselamatan, jacket keselamatan, ILR, speed boat, ring bouy, tabung pemadam, hydrant, parasut

¹⁵ Datan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Surabaya tahun 2007.

signal, red hand flare, smoke signal, epireb, SART, RADAR, GPS, radio VHF, radio SSB, dan lain sebagainya. Selain itu juga dilengkapi dengan alat pencegahan pencemaran, OWS (Oil Water Sparator), kotak sopep dan lain sebagainya.¹⁶

4. Peningkatan Harga Tiket Pelabuhan Penyeberangan Kamal.

Pengelolaan tiket di pelabuhan penyeberangan Kamal Menggunakan sistem tiket terpadu dengan berdasarkan kepada keputusan DITJENDAT (Direktur Jenderal Perhubungan Darat) No. PR. 301/1/8/1989). Tiket terpadu adalah penjualan tiket hanya dilakukan oleh PT. ASDP dan tiket dapat dipergunakan untuk semua kapal Penyeberangan pada kelas yang sama di satu pelabuhan. Awalnya penjualan tiket di Pelabuhan Kamal dilakukan oleh perusaan masing-masing, namun setelah ada keputusan dari DITJENDAT, maka tiket diberlakukan sistem tiket terpadu utuk mempermudah pengguna jasa Pelabuhan.¹⁷

Menghitung tarif diperlukan ukuran standart dan pengelompokan (penggolongan) agar supaya terhindar dari keberagaman obyek. Pengelompokan ini di klasifikasikan menurut jenisnya, seperti penumpang dikelompokkan menjadi penumpang dewasa dan penumpang anak-anak, kendaraan dikelompokkan menjadi kendaraan roda dua yang terdiri dari sepeda motor, sepeda ontel, dan sejenisnya, untuk golongan roda empat terdiri dari mobil, bus, truk, dan sejenisnya.

Penggolongan tarif angkutan kendaraan ditetapkan berdasarkan pembagian golongan sebagai berikut: Golongan I: sepeda, Golongan II: sepeda motor dibawah 500 cc dan gerobak dorong. Golongan III: sepeda motor besar (>500) dan kendaraan roda 3. Golongan IV: kendaraan bermotor berupa mobil jeep, sedan, minicab, minibus, mikrolet, pick up, station wagon dengan panjang sampai 5 meter dan sejenisnya. Golongan V: kendaraan bermotor berupa mobil bus, mobil barang (truk) atau tangki ukuran sedang dengan panjang sampai dengan 7 meter dan sejenisnya. Golongan VI: kendaraan bermotor berupa mobil bus, mobil barang (Truk) atau tangki ukuran panjang lebih dari 7 meter sampai dengan 10 meter dan sejenisnya. Golongan VII: kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk troton) atau tangki, kereta penarik berikut gandengan serta kendaraan alat berat dengan panjang lebih dari 10 meter sampai dengan 12 meter dan sejenisnya. Golongan VIII: kendaraan bermotor berupa mobil barang (truk tronton) atau tangki, kendaraan alat berat dan kereta penarik berikut gandengan dengan panjang lebih dari 12 meter dan sejenisnya.

Pelaksanaan tarif penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya melakukan mekanisme penetapan tarif dan kenaikan tarif berdasarkan pada Keputusan Menteri (KM) Perhubungan, Surat Keputusan (SK) Gubernur

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Wawancara dengan Bapak Halili (Staf Sumber Daya Manusia (SDM), Staf Keuangan, dan Supervisor Pelabuhan Kamal-Madura), pada tanggal 14 Januari 2016 di kantor PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero).

Pemerintah Provinsi, dan Keputusan Direksi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero).¹⁸ Penetapan tarif pelabuhan ini dipertimbangkan dengan melihat aspek kondisi ekonomi masyarakat. Biasanya setiap kenaikan tarif dikarenakan adanya kenaikan Bahan Bakar Minyak (BBM). Penetapan tarif di Pelabuhan Ujung-Kamal ditetapkan oleh Gubernur sejak Tahun 2001. Sebelum tahun 2001 Penentuan tarif didasarkan pada Surat Keputusan Menteri (KM) Perhubungan.¹⁹

Adapun tarif yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya pada tahun 2000, berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 56 Tahun 2000 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan untuk penumpang Ekonomi, Kendaraan, Alat berat/ besar dan barang atau hewan. Surat Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) No. KD. 02/OP.404/ASDP-99 tentang Tarif Jasa Penyeberangan pada lintas Penyeberangan Ujung-Kamal. Surat Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) No. KD. 54/OP.404/SDP-2000 tentang perubahan Lampiran II Ayat (a) Keputusan Direksi Nomor KD 02/OP. 404/ASDP-1999, mengumumkan untuk para pemakai jasa penyeberangan pada tanggal 1 september 2000 berlaku adalah: Penumpang Ekonomi Dewasa Rp. 1000, Penumpang Ekonomi Anak Rp. 700, Kendaraan Gol I Rp. 1.200, Sepeda Motor Gol Iia Rp. 1.500, Gol III Umum (Sedan, Jeep, dan sejenisnya) Rp. 16.600, Gol III Khusus (Pick Up) Rp. 17.000, Gol IV Umum (Bus Sedang) Rp. 20.200, Gol IV Khusus (Truck Sedang) Rp. 20.600, Gol V Umum (Bus Besar) Rp. 26.200, Gol V Khusus (Truck Besar) Rp. 26.700, Alat Berat Roda Karet Rp. 62.700, Alat Berat Roda Besi Rp. 92.700, Barang (Per Ton) Rp. 1.000.

Selanjutnya tarif yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya pada tahun 2001, Surat Keputusan (SK) Gubernur Pemerintah Provinsi Jawa Timur Nomor 34/2001 tanggal 29 Oktober 2001 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan untuk Penumpang kelas ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar dan hewan lintas kabupaten/kota di wilayah Provinsi Jawa Timur. Surat Gubernur Pemerintah Provinsi Jawa Timur nomor 500/111159/122/2001 perihal persetujuan kenaikan tarif Jasa Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal. Keputusan Direksi PT. ASDP (Persero) No. KD. 30/OP.404/ASDP-2001 tanggal 30 Oktober 2001 tentang tarif jasa pelabuhan Ujung-Kamal. Diumumkan kepada pemakai jasa bahwa terhitung mulai hari Kamis tanggal 1 November 2001. Tarif angkutan penyeberangan Ujung-Kamal disesuaikan menjadi: Penumpang Ekonomi Dewasa Rp.1.500, Ekonomi Anak (Pelajar, Mahasiswa, TNI, dan Polri) Rp. 1.000, Sepeda Pancal (Golongan. I)

Rp. 1.400, Sepeda Motor (Golongan Iia) Rp. 2.600, Sedan, Jeep, dan sejenisnya (Golongan III Kosong) Rp. 19.600, Pick Up (Gol III isi) Rp. 20.600, Bus Sedang (Gol IV kosong) Rp. 29.700, Truck Sedang (Gol IV Khusus) Rp. 30.700, Bus Besar (Gol V kosong) Rp. 46.750, Truck Besar (Gol V isi) Rp. 47.750, Alat Berat Roda Karet (Gol VIa) Rp. 82.600, Alat Berat Roda Besi (Gol VIb) Rp. 135.800, Barang (per ton) Rp. 1.500.

Selanjutnya tarif yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan Penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya pada tahun 2005,. Menindak lanjuti peraturan Gubernur Jawa Timur nomor 49 tahun 2005 tanggal 5 Oktober 2005 tentang Tarif Terpadu Angkutan Penyeberangan untuk penumpang kelas ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar lintas Kabupaten/Kota di wilayah Provinsi Jawa Timur, terhitung tanggal 6 oktober 2005 Tarif angkutan penyeberangan Ujung-Kamal mengalami penyesuaian yaitu Penumpang Ekonomi Dewasa Rp. 3000, Penumpang Ekonomi anak (Pelajar, Mahasiswa, TNI, dan Polri) Rp. 2.500, Kendaraan Gol I (Sepeda) Termasuk Pengendara Rp. 3.250, Gol Iia (Sepeda Motor) Termasuk Pengendara Rp. 4.500, Gol III (sepeda motor besar $\geq$ 500 cc, kend Roda 3 Rp. 4.500, Gol III (sepeda motor besar $\geq$ 500 cc, Kendaraan Roda 3 Rp. 12.500, Gol IV Penumpang (Sedan, Jeep, dan sejenisnya) Rp. 50.000, Gol IV (Pick Up) Rp. 48.000, Gol V penumpang (Bus ukuran Sedang) Rp. 70.000, Gol V Barang (Truck, Tangki ukuran sedang s/d 7 m) Rp. 70.000, Gol VI Penumpang (Bus Ukuran Besar) Rp. 98.000, Gol VI Barang (Truck/tagki ukuran besar s/d 10 m) Rp. 98.000, Golongan VII (Alat Berat Panjang 10 s/d 12 m) Rp. 160.000, Golongan VIII (Alat Berat Panjang lebih 12 m) Rp. 193.000, Barang (bagasi Per Ton/m³) Rp. 3000.

Selanjutnya Tarif yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya pada tahun 2007,. Menindak lanjuti peraturan Gubernur Jawa Timur nomor 10 tahun 2007 tanggal 8 maret 2007, tentang Tarif Terpadu Angkutan Penyeberangan untuk penumpang Ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar lintas kabupaten/kota di wilayah Provinsi Jawa Timur, terhitung tanggal 8 April 2007 Tarif angkutan penyeberangan Ujung-Kamal mengalami penyesuaian yaitu Penumpang Ekonomi Dewasa Rp. 3.500, Penumpang Ekonomi Anak (Pelajar, Mahasiswa, TNI, dan Polri) Rp. 2500, Kendaraan Gol I (Sepeda) Termasuk Pengendara Rp. 3.500, Gol Iia (Sepeda Motor dibawah 500 cc dan gerobak dorong) Termasuk Pengendara Rp. 5000, Gol III (sepeda motor besar $\geq$ 500 cc dan kendaraan Roda 3) Rp. 12.500, Gol IV kendaraan Penumpang (Sedan, Jeep, dan minicab, mikrolet, da sejenisnya) Rp. 60.000, Gol IV kendaraan barang (Pick Up, station dengan panjang sampai 5 meter dan sejenisnya) Rp. 58.000. Gol V penumpang (Bus ukuran Sedang) Rp. 84.000, Gol V kendaraan Barang (Truck tangki ukuran sedang sampai 7 meter) Rp.82.000, - Gol VI kendaraan Penumpang (Bus Ukuran Besar) Rp. 115.000, Gol VI Kendaraan Barang (Truck/tagki ukuran sedang s/d 10 m) Rp. 110.000, -Golongan VII (Alat Berat

¹⁸ Wawancara dengan Bapak Sumadio (Staf Manager Usaha cabang Pelabuhan Ujung-Surabaya), pada tanggal 10 Februari 2016 di kantor PT.ASDP Indonesia ferry (Persero) Cabang Surabaya.

¹⁹ Wawancara dengan Bapak Halili (Staf Sumber Daya Manusia (SDM), Staf Keuangan, dan Supervisor Pelabuhan Kamal-Madura), pada tanggal 19 Februari 2016 di kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Kamal (Madura)

Panjang 10 s/d 12 m) Rp. 160.000, Golongan VIII (Alat Berat Panjang lebih 12 m) Rp. 193.000, Barang (bagasi Per Ton/m³ Rp.3.500.

Selanjutnya tarif yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya pada tahun 2008,. Menindak lanjuti peraturan Gubernur Jawa Timur nomor 51 tahun 2008 tanggal 9 juni 2008, tentang Tarif Terpadu Angkutan Penyeberangan untuk penumpang ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar lintas kabupaten/kota di wilayah Provinsi Jawa Timur, terhitung tanggal 1 Juli 2008. Tarif angkutan penyeberangan Ujung-Kamal mengalami penyesuaian yaitu Penumpang Ekonomi Dewasa Rp. 4000, Penumpang Ekonomi Anak (Pelajar, Mahasiswa, TNI, dan Polri) Rp. 3000, Kendaraan Gol I (Sepeda) Termasuk Pengendara Rp. 4000, Gol IIA (Sepeda Motor dibawah 500 cc dan gerobak dorong) Termasuk Pengendara Rp. 6000, Gol III (sepeda motor besar ≥ 500 cc dan kend Roda 3) Rp. 13.000, Gol IV kendaraan Penumpang (Sedan, Jeep, dan minicab, mikrolet, da sejenisnya) Rp. 73.000, Gol IV kendaraan barang (Pick Up, station dengan panjang sampai 5 meter dan sejenisnya) Rp. 70.000, Gol V penumpang (Bus ukuran Sedang) Rp. 98.000, Gol V kendaraan Barang (Truck tangki ukuran sedang sampai 7 meter) Rp. 98.000, Gol VI kendaraan Penumpang (Bus Ukuran Besar) Rp. 132.000, Golongan VII (Alat Berat Panjang 10 s/d 12 m) Rp. 170.000, Golongan VIII (Alat Berat Panjang lebih 12 m) Rp. 195.000, Barang (bagasi Per Ton/m³ Rp. 4.500.

Selanjutnya tarif yang dilaksanakan di Pelabuhan Penyeberangan Ujung-Kamal PT. Angkutan Sungai Danau dan penyeberangan (Persero) Cabang Utama Surabaya pada tahun 2009,. Menindak lanjuti peraturan Gubernur Jawa Timur nomor 8 tahun 2009 tanggal 11 februari 2009, tentang Tarif Terpadu Angkutan Penyeberangan untuk penumpang Ekonomi, kendaraan, alat-alat berat/besar lintas kabupaten/kota di wilayah Provinsi Jawa Timur. Tarif angkutan penyeberangan Ujung-Kamal mengalami penyesuaian yaitu, Penumpang Ekonomi Dewasa Rp. 3.900, Penumpang Ekonomi Anak Rp. 2.900, Penumpang Pelajar, Mahasiswa Rp. 3000, Kendaraan Gol I Rp. 3.500, Kendaraan Gol II Rp. 5.800, Kendaraan Gol II/Mahasiswa Rp. 5.500, Kendaraan Gol III Rp. 12.400, Gol IV kendaraan Penumpang Rp. 71.500, Gol IV kendaraan barang Rp. 68.500, Gol V penumpang Rp. 94.000, Gol V kendaraan Barang Rp.93.000, Gol VI kendaraan Penumpang Rp. 127.000, Gol VI Kendaraan Barang Rp. 122.000, Golongan VII Rp. 163.000, Golongan VIII Rp. 188.000, Barang (bagasi Per Ton/m³ Rp. 4.400.

5. Peningkatan Penumpang Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2009

Pelabuhan Kamal Madura merupakan pintu gerbang (keluar masuknya) masyarakat Madura. Pelabuhan Ini setiap harinya selalu ramai oleh pengguna jasa pelabuhan apalagi saat arus balik dan arus mudik lebaran. Pelabuhan ini tercatat sebagai pelabuhan terpadat se-Asia Tenggara karna dapat menyeberangkan

puluhan ribu penumpang dalam sehari. Setiap tahun pelabuhan ini mengalami peningkatan sebanyak 5%.²⁰

Tabel 3.28
TOTAL PENUMPANG PELABUHAN KAMAL TAHUN 1996-2009.

Tahun	Penumpang	Roda 2	Roda 4	Bagasi
1996	7,729,558	844,706	574,870	832,144
1997	7,282,422	1,032,979	723,526	788,000
1998	6,784,492	1,058,982	757,131	636,347
1999	6,959,498	928,611	778,632	486,700
2000	6,960,841	906,804	772,837	708,177
2001	6,722,495	981,811	800,603	582,932
2002	6,285,340	1,079,687	758,549	556,232
2003	6,293,854	1,279,548	821,773	732,208
2004	6,122,525	1,481,616	869,051	865,353
2005	5,600,981	1,508,205	879,287	896,928
2006	4,985,623	1,568,727	744,521	679,935
2007	4,844,037	1,624,548	783,526	552,477
2008	5,223,925	1,777,321	810,569	495,707
2009	3,980,087	1,384,136	389,976	255,024

Sumber:

1. Tahun 1996-2000 Rekap Data Laporan Harian PT. ASDP Kamal-Bangkalan.
2. Tahun 2001-2003 Badan Pusat Statistik Surabaya (BPS) Surabaya. (Arus Penumpang dan Barang yang dimuat dan dibongkar di Pelabuhan Penyeberangan Kelas I Ujung-Kamal (dibongkar dari Kamal) menurut Jenisnya per bulan, Tahun 2001-2003)
3. Tahun 2004-2008 Data Angkutan Lima Tahun Terakhir sebelum Suramadu Beroperasi PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Ujung-Kamal.
4. Tahun 2009 Data Angkutan Lima Tahun Terakhir PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Ujung-Kamal. Tahun 2010

Berdasarkan Tabel tersebut dapat di jelaskan bahwa tahun 1996-1997 jumlah penumpang sangat tinggi, namun untuk kendaraan tahun 1996 masih rendah dan tahun 1997 kendaraan sudah mulai tinggi. Penumpang setiap tahun mengalami penurunan, dan setelah tahun 2001 sepeda motor mengalami peningkatan, karna masyarakat sudah banyak memiliki sepeda motor sendiri. Jumlah penumpang tertinggi terjadi pada tahun 1996, jumlah kendaraan roda dua tertinggi terjadi pada tahun 2008, jumlah kendaraan roda empat tertinggi terjadi pada tahun 2008, dan jumlah bagasi tertinggi terjadi pada tahun 2005. Tahun 2009 jumlah penumpang dan kendaraan yang menyeberang di Pelabuhan Kamal mengalami penurunan dikarenakan pada bulan juni telah dioperasikan jembatan Suramadu. Jumlah kendaraan di jembatan Suramadu meningkat, sebaliknya kendaraan dan penumpang yang menggunakan jasa penyeberangan ferry-Kamal-Ujung berkurang hingga 50%. Antrian panjang roda dua terjadi disepanjang *tollget* dijalan akses Suramadu sisi Madura. Mereka memilih perlintasan

²⁰ Wawancara dengan Bapak Halili (Staf Sumber Daya Manusia (SDM), Staf Keuangan, dan Supervisor Pelabuhan Kamal-Madura) pada tanggal 10 Maret 2016 di kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Pelabuhan Kamal (Madura)

Suramadu karena menganggap lebih efektif dan efisien.²¹ Pelabuhan Kamal berangsur-angsur sepi sehingga mengurangi jumlah armada (kapal).

E. Dampak Keberadaan Pelabuhan Kamal

1. Bidang Ekonomi

Kehadiran pelabuhan penyeberangan yang memadai dapat memberikan peran besar terhadap mobilitas barang dan orang disuatu daerah maupun suatu negara. Selain menjadi jembatan penghubung bagi suatu daerah maupun negara, Pelabuhan juga sebagai salah satu rantai perdagangan yang sangat penting. Sebagai titik temu antara transportasi darat dan transportasi laut, karna itu Pelabuhan menjadi sangat penting dalam mendorong pertumbuhan perekonomian terutama daerah terbelakang (*hinterland*) yang menjadi tempat perpindahan barang dan manusia dalam jumlah yang tidak sedikit. Pelabuhan penyeberangan Kamal sebagai salah satu system transportasi yang berperan untuk memajukan perekonomian wilayah Madura serta beberapa wilayah yang termasuk didalam administrasi Madura termasuk Kabupaten Bangkalan. Sebagai Pintu gerbang utama Madura, pelabuhan penyeberangan Kamal yang berpusat di Kecamatan Kamal Kabupaten Bangkalan menjadi titik arus orang, penumpang, dan barang sehingga dalam perkembangannya kabupaten Bangkalan dapat berkembang menjadi kota industry. Adapun dampak dari Pelabuhan Kamal terhadap perkembangan ekonomi masyarakat Bangkalan adalah sebagai berikut:

a) Pertumbuhan Industri

Pelabuhan penyeberangan Kamal dapat memicu dan melayani tumbuh dan berkembangnya industri di Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan penyeberangan Kamal sebagai jembatan penghubung Pulau Madura dengan Pulau Jawa, sehingga dapat memudahkan pengiriman hasil industri dari luar daerah Bangkalan dan sebaliknya hasil Industri dari Bangkalan ke daerah luar Bangkalan. Barang-barang dan produk-produk di kirim melalui pelabuhan penyeberangan Kamal, dengan begitu dapat memicu berkembangnya industry Madura khususnya Kabupaten Bangkalan.

Industri di Kabupaten Bangkalan terdiri dari industri pengolahan pangan, industri sandang, industri kimia dan bahan bangunan, industri logam, dan industri kerajinan umum. Adapun *industri pengolahan pangan* terdiri dari pengolahan ikan, tempe, tepung aci, krupuk udang, gula merah, terasi, emping melinjo. *Industri sandang* terdiri dari industry batik tulis, dan bordir. *Industri kimia dan bahan bangunan* terdiri dari bata putih, kapur, bata merah dan genteng. *Industri logam* terdiri dari pande besi dan kerajinan cincin. *Industri kerajinan umum* terdiri dari tas

tali, kasur, batu-batuan, sangkar burung, pecut, anyaman pandan, dan gerabah.²² Seiring kemajuan teknologi jumlah industri semakin bertambah dan semakin berkembang. Kemudahan akses transportasi menunjang pertumbuhan dan perkembangan industri di Kabupaten Bangkalan. Perkembangan jumlah perusahaan industri kecil dan tenaga kerja serta hasil produksi terus mengalami peningkatan dari tahun 1996-2008.

Hasil industri ini tidak hanya berkembang di Bangkalan dan Pulau Madura, namun sudah banyak diperdagangkan ke daerah luar Bagkalan, misalnya batik tulis tanjung umi sampai merambah ke pasar nasional karna kualitasnya bagus dan motifnya yang menarik.

b) Peningkatan Kegiatan Perdagangan

Kehadiran pelabuhan penyeberangan Kamal berperan besar bagi masyarakat Madura khususnya masyarakat Bangkalan, dengan adanya Pelabuhan Kamal dapat menunjang kelancaran mobilitas barang dan Manusia. Pelabuhan Penyeberangan Kamal sebagai sarana yang penting untuk menghubungkan antar pulau yaitu Pulau Madura dan Pulau Jawa, dan merupakan salah satu rantai perdagangan yang sangat penting dari seluruh proses perdagangan di Madura khususnya Bangkalan. Pelabuhan sangat tepat untuk menunjang pertumbuhan perekonomian dan perdagangan kota dan provinsi secara khusus, dan Negara secara umum.

Pelabuhan Kamal sebagai pintu gerbang dapat memberikan kemudahan kepada Masyarakat, karna dapat menghubungkan transportasi darat dan laut, serta dapat memperluas pasar, menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar maka kekurangan barang di Kabupaten Bangkalan dapat didatangkan dari daerah lain seperti Surabaya dan Sidoarjo. Pelabuhan Kamal memberikan layanan penyeberang yang cepat, efisien, dan murah serta dapat memberikan kestabilan harga. Harga barang juga ditentukan oleh biaya transportasi, semakin tinggi biaya transportasi maka semakin tinggi pula harga yang di jual kepada masyarakat dan sebaliknya.

Kondisi perdagangan di Kabupaten Bangkalan terus mengalami peningkatan. Hal ini ditunjukkan dari banyaknya surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) yang dikeluarkan. Perdagangan di Kabupaten Bangkalan berpusat di Kota Bangkalan dan tersebar di seluruh Kecamatan di Kabupaten Bangkalan.

Perdagangan disekitar area Pelabuhan Kamal juga terus mengalami peningkatan yang ditandai dengan semakin banyaknya penjual/pedagang dan adanya produk yang memiliki brand, seperti KFC dan dunking donut. Disekitar area pelabuhan terdapat pasar, toko cemilan, toko buah, toko souvenir khas Madura, warung nasi,

²¹ Suramadu Ramai, Pelabuhan Tambah Sepi dalam "Radar Madura" pada 22 Juni 2009. hal 37.

²² Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Bangkalan.

pejual es, penjual bakso, penjual pentol, penjual tahu, restoran, pasar, dan sebagainya. Selain itu terdapat penjual asongan yang menjajahkan gorengan, kopi, nasi, minuman, buah, rokok, dan sebagainya. Mereka mayoritas masyarakat Madura (paling banyak masyarakat Kamal) dan sebagian orang Jawa. Penjual terdiri dari laki-laki dan perempuan, dari anak-anak sampai lanjut usia yang mencari peruntungan dan mencari penghasilan di Pelabuhan Kamal.

Transaksi perdagangan semakin lancar dengan adanya Pelabuhan Kamal. Perdagangan dari Bangkalan ke luar Pulau Madura mengalami peningkatan. Hasil pertanian, perkebunan, dan ternak sapi semakin berkembang dan semakin di kenal di Pulau Jawa.

c) Peningkatan Pendapatan Daerah

Perkembangan Pelabuhan Kamal di Bangkalan mempunyai andil besar dalam meningkatkan pendapatan daerah. Pelabuhan Kamal sebagai media penyebrangan merupakan salah satu penyumbang penghasilan daerah harga pajak barang yang diangkut melalui Pelabuhan Kamal dan sebagainya akan memberikan sumbangan yang besar terhadap kenaikan pendapatan daerah di wilayah Bangkalan.

d) Bangkalan masuk dalam Kawasan GERBANGKERTOSUSILA.

Bangkalan termasuk dalam Kawasan GERBANGKERTOSUSILA (Gersik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, dan Lamongan). Kabupaten Bangkalan merupakan satu-satunya kabupaten diantara empat kabupaten lain di Pulau Madura yang terpilih dalam kawasan Gerbangkertokusila.

Wilayah Gerbangkertokusila merupakan wilayah Metropolitan terbesar kedua di Indonesia yang berpusat di Surabaya. Wilayah metropolitan pertama di Indonesia adalah Jabodetabek yang berpusat di Jakarta. Wilayah Gerbangkertokusila terdapat 7 wilayah administarsi, satu diantaranya berada di Pulau Madura yaitu Kabupaten Bangkalan dan sisanya berada di Pulau Jawa, yaitu Kabupaten Gersik, Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, Kabupaten Lamongan.

Tujuan diadakannya Gerbangkertokusila ini sebagai pemerataan pembangunan antar daerah. Selain itu juga sebagai upaya membuat Regionalisasi dengan menekankan kemandirian terhadap wilayah kabupaten/kota. Kawasan tersebut merupakan salah satu kawasan aglomerasi (pegumpulan atau pemusatan) di Provinsi Jawa Timur.

Salah satu alasan dimasukkannya Kabupaten Bangkalan dalam wilayah Gerbangkertokusila adalah tersedianya transportasi yang memadai dalam menunjang pemerataan pembangunan yaitu transportasi dibidang Laut dengan adanya Pelabuhan Kamal (Bangkalan

Madura) yang menghubungkan Bangkalan-Madura dengan Surabaya. Wilayah Gerbangkertokusila merupakan kawasan yang diandalkan di Provinsi Jawa Timur yang mengalami pertumbuhan ekonomi sangat pesat, dan menjadikan kawasan ini menjadi kawasan strategis Nasional. Peran wilayah Gerbangkertokusila yang semakin meningkat sebagai penggerak dan sekaligus kontributor pembangunan ekonomi di Jawa Timur. Perekonomian Kabupaten Bangkalan semakin meningkat ditunjang dengan adanya kawasan Gerbangkertokusila.

2. Bidang Sosial

Pelabuhan Kamal merupakan pintu gerbang utama di Pulau Madura. Pengguna jasa di pelabuhan ini tidak hanya masyarakat Madura, namun masyarakat di luar Pulau Madura seperti masyarakat Jawa. Adanya Pelabuhan Kamal memberikan kemudahan transportasi kepada masyarakat sehingga memberikan peningkatan dibidang sosial. Adapun peningkatan di bidang sosial yaitu:

a) Memberikan Lapangan Pekerjaan

Pelabuhan Kamal sebagai pusat kegiatan arus penumpang, kendaraan, dan barang yang selalu ramai dengan pengguna jasa pelabuhan. Pelabuhan Kamal sehari-hari banyak dikunjungi oleh penumpang dari berbagai wilayah, sebagai pintu gerbang di Pulau Madura menjadikan pelabuhan ini sebagai aktivitas sosial masyarakat untuk mendapatkan pekerjaan. Sekitar pelabuhan terdapat pasar, toko cemilan, toko buah, toko souvenir khas Madura, warung nasi, pejual es, penjual bakso, penjual pentol, penjual tahu, restoran, dan sebagainya. Terdapat penjual asongan yang menjajahkan gorengan, kopi, nasi, minuman, buah, rokok, dan sebagainya. Sekitar area pelabuhan banyak masyarakat yang menyediakan jasa sebagai pengangkut barang (kuli angkut) dari kapal ke darat atau sebaliknya dari darat ke kapal. Para penjual dan kuli angkut sehari-hari mencari nafkah di Pelabuhan Kamal untuk mendapatkan penghasilan.

PT. ASDP Indonesia Ferry (Prsero) cabang Kamal kurang lebih memiliki 265 karyawan (lapangan dan kantor). Karyawan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) terdiri dari masyarakat Madura dan Masyarakat Jawa. Banyaknya karyawan yang ada di Pelabuhan Kamal juga menyerap tenaga kerja, baik tenaga kerja dari Madura dan tenaga kerja dari Jawa.

Meningkatnya penumpang di Pelabuhan Kamal berbanding lurus dengan penyediaan transportasi kepada masyarakat guna memenuhi kebutuhan masyarakat akan sarana transportasi. Pelabuhan Kamal dimanfaatkan oleh masyarakat untuk mendapatkan penghasilan hidup sehari-hari. Jasa becak disekitar area Pelabuhan Kamal semakin banyak seiring dengan meningkatnya penumpang di

Pelabuhan Kamal, dokar, ojek, angkot, bus, dan sebagainya semakin berkembang, sehingga mereka memperoleh penghasilan hidup sehari-hari untuk memenuhi kebutuhannya

Bertambahnya industry, perdagangan, dan pertanian di Kabupaten Bangkalan juga berpengaruh pada meningkatnya lapangan pekerjaan masyarakat sehingga dapat meningkatkan penghasilan masyarakat yang semula belum mendapat pekerjaan sampai mendapatkan pekerjaan.

b) Meningkatnya Akses Urbanisasi.

Perkembangan Pelabuhan Kamal juga berdampak pada kehidupan sosial masyarakat setempat. Banyaknya lalu lintas penyeberangan menjadikan penduduk di wilayah Madura menjadi penduduk yang heterogen. Penduduk heterogen dengan membawa kebudayaan yang berbeda-beda tersebut mendorong munculnya interaksi-interaksi serta tingkat kualitas budaya yang lebih meningkat. Masyarakat Jawa sebagian melakukan migrasi ke Kabupaten Bangkalan dan sebaliknya masyarakat Bangkalan ke Luar wilayah Bangkalan. Masyarakat Jawa mencari peluang dan penghasilan di Bangkalan. Masyarakat Bangkalan juga mencari penghasilan di kota-kota besar seperti Surabaya, Jakarta, dan lain sebagainya. Selain mencari peluang dan pekerjaan, masyarakat Madura juga banyak yang menikah dengan masyarakat Jawa dan tinggal di Madura, dan sebaliknya. Kota Bangkalan sebagai pusat pemerintahan dan Kecamatan Kamal sebagai pusat aktivitas Pelabuhan Kamal menjadikan kota Bangkalan dan kecamatan Kamal sebagai lokasi yang tepat bagi masyarakat urban. Masyarakat yang melakukan migrasi ke wilayah ini mayoritas masyarakat Jawa. Akibat urbanisasi ini menjadikan bahasa di Kota Bangkalan dan Kecamatan Kamal beraneka ragam, bahasa yang digunakan pun mayoritas menggunakan bahasa Madura sebagian lagi menggunakan bahasa Indonesia, dan bahasa Jawa.

PENUTUP

Simpulan

Pulau Madura merupakan pulau yang padat akan penduduk, sedangkan lapangan pekerjaan sangat minim dikarenakan tanah Madura yang gersang serta ketersediaan air yang kurang memadai menyebabkan masyarakat melakukan migrasi ke kota besar untuk menunjang perekonomian. Sebagian besar masyarakat Madura bermigrasi ke Kota besar seperti Surabaya dan Jakarta. Kota ini memiliki wilayah perekonomian yang strategis dan merupakan pusat kegiatan serta banyak tersedia lapangan pekerjaan dan sebagai pusat produksi, distribusi, dan konsumsi. Selain dua kota besar ini

masyarakat Madura juga banyak bermigrasi ke jember, situbondo, gresik, banyuwangi, pasuruan, bahkan ke Kalimantan, Sumatera, Papua, dan lain sebagainya. Selain bermigrasi masyarakat Madura juga melakukan kontak dengan masyarakat Pulau Jawa untuk berdagang. Arus migrasi yang terus meningkat seiring dengan kebutuhan masyarakat akan pekerjaan serta sarana untuk mengangkut barang dagangan menyebabkan kebutuhan akan sarana transportasi juga meningkat.

Pelabuhan Kamal sebagai pintu gerbang utama masyarakat Madura ke Pulau Jawa dan sebaliknya dari Pulau Jawa ke Pulau Madura. melewati selat Madura dengan menggunakan kapal ferry, sehingga masyarakat dengan mudah menyeberang ke Pulau Jawa. Setiap tahun pengguna jasa di Pelabuhan Kamal mengalami peningkatan sebesar 5%. Pelabuhan Kamal terus memberikan peningkatan fasilitas guna memberikan pelayanan terbaik kepada pengguna jasa pelabuhan.

Adanya Pelabuhan Kamal berdampak pada Sosial Ekonomi masyarakat Bangkalan. Adapun *dampak ekonomi* Pelabuhan Kamal terhadap masyarakat Kabupaten Bangkalan yaitu, penambahan industry, peningkatan perdagangan, peningkatan pendapatan daerah, dan masuknya Kabupaten Bangkalan dalam wilayah GERBANGKERTOSUSILA. *Dampak sosial* Pelabuhan Kamal terhadap masyarakat Kabupaten Bangkalan yaitu mampu menyediakan lapangan pekerjaan, dan meningkatnya akses urbanisasi.

Saran

Pelabuhan Kamal sebagai pintu gerbang masyarakat Madura dan merupakan pelabuhan penyeberangan terpadat se Asia Tenggara (sebelum dioperasikannya jembatan Suramadu), namun setelah jembatan Suramadu dioperasikan, Pelabuhan Kamal berangsur-angsur mengalami penurunan hingga 50%. Sarana dan prasarana di Pelabuhan Kamal sudah banyak yang tidak dipergunakan akibat kurangnya perawatan serta banyak pegawai dan kapal yang direlokasi ke daerah lain akibat penurunan penumpang yang sangat drastis. Mata pencaharian masyarakat mulai hilang yang ditandai dengan banyaknya ruko dan toko yang ditinggalkan oleh pemiliknya.

Sekarang Pelabuhan Kamal sepi dan tidak seramai seperti dulu, karna dampak dioperasikannya Suramadu. Akibat kondisi Pelabuhan Kamal yang semakin terpuruk mengakibatkan adanya rencana PT.ASDP untuk menutup Pelabuhan Kamal. Saran dari Penulis yaitu agar supaya Pelabuhan Kamal di Revitalisasi (menghidupkan kembali) dengan cara Pelabuhan Kamal diberi wahana wisata yang unik sehingga dapat menarik pengunjung untuk mengunjungi wahana wisata tersebut. Pelabuhan Kamal memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai kawasan pariwisata

bahari. Selain itu disediakan Area Pelabuhan untuk bisa dijadikan sebagai museum pelabuhan yang berisi kapal-kapal kuno, kapal tongkang kuno, barang-barang yang berhubungan dengan pelayaran, dan buku-buku serta dokumentasi kuno juga bisa digunakan sebagai isi dari museum Pelabuhan Kamal. Pelabuhan dapat dijadikan sebagai sarana pendidikan, seperti sekolah pelayaran, dan sebagainya. Saran Penulis agar Pelabuhan Kamal jangan sampai di tutup dan tetap diopersikan, karna Pelabuhan Kamal sebagai sarana transportasi masyarakat yang ada sejak zaman Hindia-Belanda, Pelabuhan Kamal sebagai saksi sejarah perjalanan perkreata apian di Madura dan pelabuhan penyeberangan terpadat se Asia Tenggara.

Penelitian mengenai Pelabuhan Kamal tersebut masih dapat di katakana kurang. Data dan hasil penalaran yang sangat terbatas menjadikan penelitian ini jauh dari kata sempurna, sehingga diharapkan di kesempatan yang akan datang penelitian lebih lanjut mengenai Pelabuhan Kamal dapat dikembangkan dengan konsep yang lebih matang. pengetahuan dan hasil yang didapatkan dapat memberikan kontribusi yang lebih besar bagi masyarakat terutama kepada pendidikan.

DAFTAR PUSTAKA

Surat-surat

- Surat Edaran, Nomor UM.006/01/21/ASDP.SBA.2000, tentang Pelaksanaan Tarif Penyeberangan Ujung-kamal Tahun 2000
- Surat Edaran, Nomor UM.007/01/16/ASDP.SBA.2001, tentang Penyesuaian Tarif Penyeberangan Lintas Ujung-kamal Tahun 2001
- Surat Edaran, Nomor SE.01/OP.404/ASDP.SBA.2005, tentang Pelaksanaan Penyesuaian Tarif Penyeberangan Lintas Ujung-kamal Tahun 2005.
- Surat Edaran, Nomor UM.007/01/6/ASDP.SBA-07, tentang Pelaksanaan Penyesuaian Tarif Penyeberangan Lintas Ujung-kamal Tahun 2007.
- Surat Edaran, Nomor UM.007/01/VII/ASDP.SBA-08, tentang Pelaksanaan Penyesuaian Tarif Penyeberangan Lintas Ujung-kamal Tahun 2008.
- Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur, Nomor 8 Tahun 2009, tanggal 11 Februari 2009, tentang Tarif Terpadu Angkutan Penyeberangan untuk penumpang Kelas Ekonomi, Kendaraan, Alat-alat Berat/Besar Lintas Kabupaten atau Kota di Wilayah Jawa Timur.

Surat Keputusan Gubernur Jawa Timur, Nomor 188/53/KPTS/013/2006, tentang Batas-Batas Daerah Lingkungan Kerja Pelabuhan Penyeberangan Kamal Barat Kabupaten Bangkalan.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 32 Tahun 1999, tentang Penyelegaraan Pelabuhan Penyeberangan.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional.

Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 62 Tahun 2007, tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi.

Dokumen/Arsip

- Angkutan Lintas Ujung-Kamal Realisasi Tahun 2008 dan Realisasi Tahun 2009 Dampak Pengoperasian Jembatan Suramadu dan Pengendaliannya.
- Data PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Surabaya tahun 2007.
- Laporan Harian Jumlah Penumpang Kendaraan, dan Barang di Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2000
- PP RI No. 15 Tahun 1992, tentang Pengalihan Perusahaan Umum (PERUM) Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan menjadi Perusahaan Perseroan (PERSERO).
- PP RI No. 61 Tahun 2009, tentang Kepelabuhan
- Profil PT. ASDP Indonesia Ferry (PERSERO) Cabang Surabaya tahun 2007.

Surat Kabar (Koran)

- “Peresmian Dermaga Hidrolis Mundur Lagi... Mundur Lagi” *Surabaya Post* 12 Oktober 1996.
- “Pensiunnya Dermaga Konvensional” *Surabaya Post* 12 Oktober 1996.
- “Suramadu Ramai, Pelabuhan Tambah Sepi” *Radar Madura* 22 Juni 2009. .

Buku.

- Aminuddin Kasdi. 2011. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa University Press.
- Andang Subaharianto. 2004. *Tantanga Industrialisasi Madura: Membentuk Kultur, Menuju Leluhur*. Malang: Bayu Media Publishing.
- Bambang Triatmodjo. 1996. *Pelabuhan*. Yogyakarta:Beta Offset.
- Badan Pusat Statistik (BPS) . 1996-2008. *Bangkalan dalam Angka*, Kabupaten Bangkalan. Bangkalan: BPS.
- D.A. Lasse. *Manajemen Kepelabuhan*. 2011. Jakarta: PT. Raja Gafindo Persada.

- Dudung Abdurrahma. 1999. *Metode Penelitian Sejarah*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu.
- H.A Abbas Salim. 1995. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Herman A. Carel Lawalata. 1981. *Pelabuhan dan Niaga Pelayaran (Port Operation)*. Jakarta: Aksara Baru.
- Herman Budi Santoso. 2012. *Manajemen Pelabuhan dan Realisasi Ekspor Impor*. Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- Horridge. 1981. *The Prabu; Traditional Sailing Bouth of Indonesia*. Kuala Lumpur, etc: Oxford University Press.
- Huub De Jonge. 1989. *Madura dalam Empat Zaman: Perdagangan, Perkembangan Ekonomi, dan Islam*. Jakarta: PT. Gramedia Anggota.
- Kees Van Dijk, dkk. 1995. *Across Madura Strait*. Netherlands: Koninklijk institute vortall.
- Reitsma, S. 1928. *A, Korte geschiedenis der Netherlandsch-Indische spoor en tramwegen*, Weltevreden: Kolff.
- Sakti Adji Adisamita. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Badan Pusat Statistik (BPS). 1996,1997,1999,2000,2004,2005,2007,2008. Surabaya dalam Angka , Kota Madya Surabaya: BPS.
- Wiwoho Soedjono. 1983. *Pengangkutan Laut dalam Hubungannya dengan Wawasan Nusantara*. Jakarta:PT.Bina Aksara.

Jurnal

- Evi Akbarwati dan Putu Gede Ariastika 2013, *Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Kamal di Madura*, Jurnal Teknik POMITS, (on line), Vol. 2, No. 2.

Wawancara

- Wawancara dengan Bapak Halili (Staf Sumber Daya Manusia (SDM), Staf Keuangan, dan Supervisor Pelabuhan Kamal-Madura) pada bulan desember 2015-maret 2016, di kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Kamal.
- Wawancara dengan Bapak Sumaidio (Staf Manager usaha. Cabang Pelabuhan Ujung-Surabaya) pada bulan desember 2015-maret 2016, di kantor PT.ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Kamal.