

TRANSPORTASI KAPAL PENYEBERANGAN DI PELABUHAN KAMAL-UJUNG KABUPATEN BANGKALAN TAHUN 2004-2018

SUFIATIN

Jurusan Pendidikan Sejarah
Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya
Email: sufiatinsufiatin@gmail.com

Sumarno

S1 Pendidikan Sejarah, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum
Universitas Negeri Surabaya

Abstrak

Pengoperasian jembatan Suramadu, memberikan besar bagi PT ASDP sebagai pengelola transportasi kapal penyeberangan serta bagi masyarakat di sekitar pelabuhan. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi transportasi kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal-Ujung Kabupaten Bangkalan tahun 2004-2018, merosotnya sarana transportasi kapal penyeberangan di Pelabuhan Kamal Ujung Kabupaten Bangkalan, dan dampak berdirinya jembatan Suramadu terhadap merosotnya transportasi kapal penyeberangan di Pelabuhan Kamal-Ujung Kabupaten Bangkalan tahun 2004-2018. Adapun hasil penelitian PT ASDP mengalami kerugian yang cukup besar karena penurunan penumpang yang awalnya mencapai 9,338,545 jadi 2,190,474 pada tahun 2018, pengurangan jumlah armada kapal yang semula 18 kapal sekarang jadi 3 kapal, jam operasional yang awalnya 24 jam jadi 16 jam, dan fasilitas lainnya. Sedangkan bagi masyarakat sekitar, sepihnya penumpang kapal mematikan sejumlah mata pencaharian yang ada. Sehingga banyak diantara mereka yang bermata pencaharian di sekitar pelabuhan melakukan alih profesi, pindah tempat bekerja, hingga ada yang jadi TKI.

Kata Kunci: Kata kunci : Pelabuhan Kamal, Kapal Penyeberangan, Jembatan Suramadu

Abstract

The operation of the Suramadu bridge provides a large amount for PT ASDP as the manager of ferry boat transportation as well as for communities around the port. The purpose of this study was to determine the condition of crossing ship transportation in Kamal-Ujung Bangkalan port in 2004-2018, the decline of ferry crossing transportation facilities in the Kamal Ujung Port of Bangkalan Regency, and the impact of the establishment of the Suramadu bridge on the decline of ferry boat transportation in Port Kamal-Ujung Regency Bangkalan in 2004-2018. The results of PT ASDP's research suffered a significant loss due to a decrease in passengers which initially reached 9,338,545 to 2,190,474 in 2018, a reduction in the number of ships which had originally been 18 ships to 3 ships, operating hours which were initially 24 hours to 16 hours, and other facilities. As for the surrounding community, the lonely passenger of the ship turns off a number of existing livelihoods. So that many of them who make their living around the port do profession transfers, move to work places, until someone becomes a migrant worker.

Keywords: Kamal Port, Ferry Boat, Suramadu Bridge

PENDAHULUAN

Manusia merupakan makhluk hidup yang bersifat sosial dan tidak pernah lepas dari aktifitas mobilitas sosial dalam kesehariannya. Dalam melangsungkan kehidupannya manusia memerlukan mobilitas atau perpindahan dari suatu tempat ke tempat lainnya baik untuk menempuh pendidikan, bekerja, berkunjung kesuatu tempat, berpariwisata, dan kegiatan lainnya.

Namun dibalik meningkatnya kebutuhan manusia terhadap sarana transportasi, berbanding terbalik dengan keadaan salah satu sarana transportasi kapal penyeberangan di Pelabuhan Kamal Kabupaten Bangkalan yang terus mengalami kemerosotan sejak berdiri dan dioperasikannya jembatan Suramadu.

Pelabuhan Kamal yang menjadi pintu keluar masuk bagi masyarakat Madura dan Surabaya yang ingin saling melakukan kegiatan mobilitas, sudah didirikan sejak pemerintahan HindiaBelanda tepatnya pada tahun 1913. Pembangunan pelabuhan Kamal dilakukan setelah pembangunan kereta api yang berpusat di Kamal Bangkalan diselesaikan. Berdasarkan pasal 20 dan KM 52 Tahun 2004 tentang penyelenggaraan pelaksanaan penyeberangan PT ASDP diberikan tugas penuh untuk mempertanggung jawabkan segala keseluruhan yang berkaitan dengan kelancaran transportasi kapal laut.¹

Transportasi kapal penyeberangan di Pelabuhan Kamal sempat mengalami puncak kejayaan pada masa sebelum tahun 2009. Penggunaanya bisa mencapai ribuan orang setiap harinya, dan kapal beroperasi selama 24 jam tiap hari. Ketika menjelang lebaran jumlah penumpang yang akan menggunakan transportasi kapal penyeberangan bahkan bisa meningkat hingga 25 ribuan penumpang. Penumpang yang beribu-ribu ini merupakan masyarakat Madura yang biasanya baru pulang merantau dan ingin merayakan hari raya di kampung halamannya.

Sejak Berdirinya Jembatan Suramadu, Kabupaten Bangkalan Memang mengalami kemajuan dalam bidang perekonomian. Namun disisi lain, berdirinya jembatan Suramadu juga memberikan dampak negatif terhadap transportasi kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal. Hal ini kemudian memicu merosotnya transportasi kapal penyeberangan di Pelabuhan Kamal-Ujung Kabupaten Bangkalan. Penurunan penumpang yang drastis memicu meruginya PT ASDP sehingga terjadi pengurangan jumlah kapal yang digunakan, pengurangan dermaga yang dipakai, serta pengurangan jam pengoperasian.

Dampak dari masalah ini tidak hanya PT ASDP saja yang ikut merasakan tapi juga ikut dirasakan oleh para supir angkutan, dan para pedagang yang berjualan di sekitar kawasan Pelabuhan Kamal.⁸ Penelitian yang sudah ada tentang pelabuhan Kamal- Ujung Kabupaten Bangkalan adalah "Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2009" yang ditulis oleh Arifatul Jannah dengan topik yang berbeda yakni penelitian tersebut membahas tentang

perkembangan serta pengaruh keberadaan pelabuhan Kamal terhadap perekonomian masyarakat sekitar.

Berdasarkan penelitian yang sudah ada dan latar belakang yang sudah dituliskan, penulis akan melakukan penelitian yang berjudul "Merosotnya Transportasi Kapal Penyeberangan Di Pelabuhan Kamal-Ujung Kabupaten Bangkalan Tahun 2004-2018" Hal ini karena selama tahun tersebut ada beberapa hal yang menarik untuk dilakukan penelitian. Akan tetapi terdapat beberapa penelitian terkait dalam aspek dan pembahasan yang berbeda.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan yaitu metode penelitian sejarah. Metode ini tergolong dalam metode historis. Beberapa tahapan meliputi Heuristik dari wawancara, Kritik Sumber yang disesuaikan dengan tema penelitian, Interpretasi, dan Historiografi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Grup Kecamatan Kamal memiliki peran penting sebagai tempat berlabuhnya kapal dan perahu di mulai sejak masuknya bangsa kolonial yang diawali oleh datangnya VOC. Sejak abad 17 Selat Madura menjadi salah satu jalur perdagangan kuno yang cukup penting dan dibangun menjadi sebuah pelabuhan. Pada masa itu pelabuhan Kamal disebut dengan pelabuhan Parinduan. Di tempat ini dilakukan bongkar muat ekspor-impor barang berupa komoditas arang, siwalan, tembakau, dan garam yang dibawa ke pulau seberang. Sedangkan komoditas impor yang dibawa dari luar Jawa berupa komoditas padi, jagung, dan tebu.²

Sejak pelabuhan Kamal dikelola oleh PT ASDP, pelabuhan Kamal berkembang cukup pesat. Perkembangan itu nampak cukup jelas, apalagi saat sebelum Suramadu dioperasikan yang menjadikan pelabuhan Kamal menjadi satu-satunya jalur menuju ke Surabaya. Jadi pengelola PT ASDP selalu melakukan perbaikan infrastruktur dan meningkatkan fasilitas demi kenyamanan pengguna kapal penyeberangan serta kelancaran dalam bermobilisasi.

Pelabuhan terus mengalami kemajuan pesat akibat meningkatnya kebutuhan akan transportasi bagi masyarakat yang ingin melakukan mobilitas sosial ke luar Madura. Pelabuhan tentunya memiliki peran penting bagi kehidupan masyarakat sekitar kecamatan Kamal. Sehingga memberikan pengaruh baik kecil maupun besar terhadap masyarakat sekitar.

Pelabuhan juga berperan sebagai penunjang berjalannya aktivitas mobilitas sosial baik kegiatan mobilitas barang atau manusia yang ingin berpindah ke suatu tempat yang lain.³ Pelabuhan Kamal dalam hal ini juga sangat memberikan peran yang teramat

¹ Data PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Surabaya tahun 2007

² Huub de Jonge. Madura dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam Suatu Studi Antropologi Ekonomi. 1989. Jakarta: PT. Gramedia. Hlm.85

³ Elfrida Gultom, Pelabuhan Indonesia sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis, Kanun Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 9, No. 3, 2017, Hlm. 420

Berdasarkan besar, pelabuhan Kamal sangat menunjang berlangsungnya aktivitas mobilitas masyarakat yang ingin bepergian ke luar Madura

Pengaruh yang bisa dilihat secara nyata akibat adanya pelabuhan Kamal yang berkembang dengan pesat adalah perkembangan dalam bidang ekonomi, membuka lapangan pekerjaan, dan mudahnya transportasi.

Namun kondisi perekonomian masyarakat Madura masih sangat terpuruk. Berdasarkan data yang dilaporkan oleh Badan Pusat Statistik Jawa Timur, 4 kota yang ada di pulau Madura termasuk dalam daftar enam besar kota/kabupaten termiskin.⁴ Hal ini yang kemudian menjadi dasar pemikiran para pemimpin Negara dan menjadi salah satu alasan gigihnya keputusan untuk membangun sebuah jembatan penghubung antara Surabaya dan Madura. Dengan harapan Surabaya yang merupakan sebuah kota metropolitan dapat memberikan dampak yang positif bagi kemajuan pulau Madura.

Rencana pembangunan jembatan Suramadu sebenarnya sudah mulai dipikirkan oleh Prof. Dr. Ir Sedyatmo, sejak jaman pemerintah Presiden Ir. Soekarno tepatnya pada tahun 1960.⁵ Pada tahun 1965, sebagai bentuk respon dari pemerintah terhadap gagasan yang diungkapkan oleh Prof. Dr. Ir. Sedyatmo. Diadakan uji coba desain jembatan Sumatera-Jawa oleh ITB, sebagai bentuk tindak lanjut dari pemerintah. Pembangunan jembatan Suramadu tidak berlangsung secara mulus, dan cepat. Dalam prosesnya banyak menemui berbagai macam hambatan yang memperlambat pembangunan dan penyelesaian. Bahkan pembangunannya berlangsung hingga beberapa kali periode pergantian presiden.

Setelah melalui proses panjang sekitar 6 tahun lamanya jembatan Suramadu akhirnya selesai dibangun. Pada tahun 2009 akhirnya jembatan Suramadu resmi sudah mulai bisa digunakan. Peresmian ini dilakukan oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

Pada tahun 2015 pengguna jembatan Suramadu semakin meningkat, hal ini disebabkan adanya kebijakan baru yang ditetapkan oleh Presiden Joko Widodo. Presiden Joko Widodo menetapkan kebijakan untuk menggratiskan pengendara motor yang melintas di jembatan Suramadu, kebijakan ini diambil setelah mendengarkan aspirasi dari berbagai elemen masyarakat Madura, seperti saran dari tokoh masyarakat, ulama, dan juga. Ikatan Keluarga Madura. Berbagai elemen masyarakat tersebut meminta kepada bapak Presiden agar pengendara motor yang melintasi Suramadu agar digratiskan.

Setahun setelah mengeluarkan kebijakan penggratiskan bagi kendaraan roda 2, Presiden Joko Widodo melakukan pemotongan tarif penyeberangan bagi kendaraan roda 4. Pemotongan tarif tersebut sebanyak 50%. Kebijakan pemotongan tarif ini dilakukan pemerintah sebagai bentuk usaha untuk memperlancar arus industri dan mempercepat pembangunan infrastruktur serta pembangunan ekonomi di Madura. Presiden Joko Widodo

juga menyampaikan harapannya dengan mengeluarkan kebijakan ini, agar Madura semakin membaik, investasi yang datang semakin banyak, properti, tourisme, dan lainnya akan berkembang dengan baik. Jadi pertumbuhan ekonomi di Madura akan semakin terlihat lebih membaik dari sebelumnya.

Selang beberapa tahun kemudian, tepatnya pada tahun 2018 keinginan Presiden Joko Widodo untuk menjadikan jembatan Suramadu sebagai Tol Umum dapat terealisasi. Tepat pada tanggal 20 Oktober 2018, Presiden Joko Widodo resmi menandatangani Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2018 tentang Jembatan Surabaya-Madura. Pasal 1 Perpres tersebut berbunyi “pengoperasian jembatan Surabaya-Madura diubah menjadi jalan umum tanpa tol”.⁶ Kebijakan ini diambil dengan mempertimbangkan percepatan pengembangan wilayah SurabayaMadura. Penggratiskan jembatan Suramadu sebagai bentuk pengoptimalan jembatan ini sendiri sebagai pusat perkembangan pekonomian.

Kemajuan dalam bidang perekonomian juga mulai meningkat seiring banyaknya investor yang datang ke Madura, serta mudahnya pendistribusian barang industri mendukung cepatnya proses pembangunan perekonomian dan infrastruktur daerah. Namun di sisi lain keberadaan jembatan Suramadu ini memberikan dampak yang cukup fatal bagi aktivitas yang terjadi di Pelabuhan Kamal. Pelabuhan Kamal yang awalnya menjadi salah satu pusat aktivitas perekonomian di Kabupaten Bangkalan. Saat ini mengalami perubahan signifikan yang cukup drastis. Hal itu terlihat dari eksistensi Pelabuhan Kamal yang mulai menurun sejak jembatan Suramadu dioperasikan.

a. Tabel penumpang tahun 2004-2009

Tahun	Penumpang	Roda 2	Roda 4	Bagi
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

⁴ Radar Madura, 18 Juli 2017, 4 Kabupaten Di Madura Masuk Daerah Termiskin

⁵ Kompas, 27 Oktober 2018, Sejarah Jembatan Suramadu, dari Soekarno hingga Jokowi

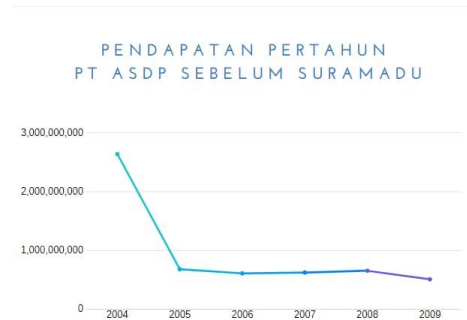
⁶ Republika, 06 November 2018, “Ini Dia Perpes yang Gratiskan Suramadu”

2008	5,223,925	1,777,321	810,569	495,707
2009	3,980,087	1,384,136	389,976	255,024

b. Tabel penumpang tahun 2010-2018

Data Penumpang Di Pelabuhan Kamal				
Tahun	Penumpang	R2	R4	Baga si
2010	2,020,362	805,869	223,319	6,529
2011	1,794,291	784,344	108,540	10,475
2012	1,449,088	729,395	178,228	17,424
2013	1,081,234	723,702	92,143	23,393
2014	797,592	677,649	99,143	42,374
2015	676,186	640,502	86,638	21,086
2016	596,264	548,756	50,411	9,660
2017	489,884	547,403	44,346	10,551
2018	486,059	546,879	43,996	9,617

c. Tabel data pendapatan ASDP sebelum Suramadu



d. Tabel data pendapatan ASDP sesudah Suramadu



Merosotnya Transportasi kapal penyeberangan tidak hanya memberikan dampak bagi PT ASDP saja, masyarakat sekitar juga ikut merasakan imbas dari sepi penumpang di pelabuhan Kamal. Masyarakat yang kesehariannya bermata pencaharian disekitar pelabuhan, hampir sebagian besar kehilangan pekerjaan mereka karena penghasilan mereka yang menurun secara drastis.

1. Dampak Bagi Para Pedagang (pedagang asongan dan pedagang kaki lima)

Suasana pelabuhan Kamal yang sepi akibat digratiskannya jembatan Suramadu, memberikan dampak bagi para pedagang yang berjualan di sekitar pelabuhan. Sejumlah pedagang asongan dan pedagang kaki lima yang berjualan di sekitar pelabuhan, lebih memilih meninggalkan pekerjaannya akibat kerugian yang dialami. Kios-kios yang dulu dipakai untuk berjualan para pedagang, sekarang kosong, karena ditinggal berjualan ke tempat lain atau karena pemiliknya sudah tidak berjualan lagi. Menurut seorang pedagang yang bernama Aziz, saat pelabuhan masih ramai penumpang. Ada lebih dari sekitar 150 orang pedagang asongan yang berjualan di sekitar pelabuhan.

1. Dampak Bagi Supir Angkot dan Tukang Ojek

Sepinya penumpang kapal penyeberangan juga memberikan dampak negatif bagi supir angkutan umum, dan para tukang ojek yang sudah siap siaga menunggu penumpang di depan dermaga. Terminal angkutan yang berada disebelah utara pelabuhan Kamal biasanya selalu ramai dengan penumpang yang baru turun dari kapal dan ingin meneruskan

perjalanannya. Sekarang terminal itu hanya ramai dengan mobil angkutan yang berbaris rapi, kondisinya juga sudah tidak terawat dan tidak sebagus dulu. Penumpang yang semakin sepi membuat penghasilan yang didapat para sopir angkutan turun hingga mencapai 60%.

2. Dampak Bagi Tukang Becak

Bukan hanya para pedagang, supir angkot, dan tukang ojek saja. Para pekerja yang berprofesi sebagai tukang becak, juga ikut merasakan dampak dari sepi pelabuhan Kamal. Sepinya penumpang membuat penghasilan para tukang becak berkurang, apalagi mereka juga harus berbagi penumpang dengan pekerja lain seperti tukang ojek dan supir angkot. Jadi penghasilan yang didapat sangat sedikit dan tidak cukup untuk pemenuhan kebutuhan hidup mereka.

Penurunan pendapatan juga dirasakan oleh pak Saniman, seorang tukang becak yang bekerja di pelabuhan Kamal. Pasca jembatan Suramadu, bapak Saniman hanya mampu menghasilkan 50.000 dalam sehari. Penghasilan yang hanya sedikit itu belum mampu untuk membiayai hidup keluarga pak Saniman. Jadi bapak Saniman, mengerjakan 2 profesi sekaligus agar mampu memenuhi kebutuhan hidup keluarganya.

3. Dampak Bagi Mahasiswa dan Masyarakat yang Bekerja di Surabaya

Selain masyarakat yang bermata pencaharian disekitar pelabuhan, para mahasiswa dan para pegawai yang harus bermobilitas ke Surabaya, juga ikut merasakan imbas merosotnya transportasi kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal. Jika mahasiswa atau para pegawai yang ingin bermobilitas ke Surabaya memiliki jadwal kelas atau jam masuk pagi. Mereka harus datang pagi-pagi sekali agar mendapatkan kapal di jam operasi yang pertama. Jika mereka telat 1 menit saja, harus menunggu 1 jam lagi untuk keberangkatan kapal selanjutnya.

4. Dampak Bagi Bus Damri sebagai Salah Satu Angkutan Umum Di Sekitar Pelabuhan Tanjung Perak

Perusahaan umum pengelola bus damri juga ikut terkena imbas dari sepi pelabuhan tanjung perak. Bus yang biasanya mengangkut penumpang melalui rute dari pelabuhan Tanjung perak ke terminal Purabaya, juga merasakan dampak signifikan dari sepi penumpang kapal penyeberangan. menurut salah seorang kernet damri yang bernama bapak Sendy mengatakan saat ini penumpang bus damri sudah berkurang dari sebelum dioperasikannya jembatan Suramadu. Apalagi saat ini juga ada transportasi yang bisa dipesan secara online, maka semakin mengurangi jumlah penumpang. Penghasilan yang didapat dalam sehari juga berkurang hingga 40% dari penghasilan sebelum dioperasikannya jembatan Suramadu.

PENUTUP

Pelabuhan Kamal, merupakan pelabuhan yang dibangun di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan Kamal dibangun pada tahun 1949, dengan 4 armada kapal yang dioperasikan. Adanya transportasi kapal penyeberangan, bukan hanya membantu masyarakat dalam bermobilisasi. Namun pelabuhan Kamal sempat menjadi pusat perekonomian bagi masyarakat yang tinggal di sekitarnya.

Pelabuhan Kamal sempat mencapai puncak kejayaan di tahun 2000-2009 awal. Pada saat itu Transportasi kapal penyeberangan di Pelabuhan Kamal-Ujung yang dikelola oleh PT ASDP, sempat beroperasi dengan 18 armada kapal. Berkembang pesatnya transportasi kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal, memberikan pengaruh positif bagi masyarakat di sekitarnya.

Eksistensi transportasi kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal-Ujung mulai mengalami penurunan atau kemerosotan menjelang akhir tahun 2009. Sejak saat itu jembatan Suramadu mulai dioperasikan. Pada tahun 2015 ada kebijakan penggratisan tarif bagi pengguna kendaraan roda 2 yang melintas di jembatan Suramadu. Hal ini semakin membuat transportasi kapal penyeberangan menjadi sepi penumpang.

Puncak merosotnya transportasi kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal-Ujung terjadi pada akhir tahun 2018, dimana pemerintah mengeluarkan kebijakan untuk meresmikan jembatan Suramadu sebagai jalan umum bukan lagi sebagai tol. Semua kendaraan yang melintasi suramadu digratiskan, sehingga kapal penyeberangan benar-benar mengalami sepi penumpang. Pada tahun 2018 hanya ada 3 armada kapal yang dioperasikan di pelabuhan Kamal-Ujung. Kapal penyeberangan hanya dioperasikan dari pukul 05.30-21.00, hal ini dilakukan untuk mengurangi tingkat kerugian yang dirasakan PT ASDP.

Dampak merosotnya transportasi kapal penyeberangan tidak hanya dirasakan oleh PT ASDP sebagai pengelola kapal penyeberangan di pelabuhan Kamal-Ujung, tapi masyarakat di sekitar juga ikut merasakan imbas dari beroperasinya jembatan Suramadu. Selain menyebabkan kerugian yang cukup besar bagi PT ASDP, sepi penumpang kapal penyeberangan menyebabkan beberapa orang disekitar pelabuhan jadi kehilangan mata pencaharian. Para pedagang, supir angkot, dan tukang becak mengeluarkan pendapatan mereka yang berkurang akibat adanya jembatan Suramadu. Beberapa dari mereka bahkan melakukan alih profesi, ada pula yang menjadi TKI untuk memenuhi kebutuhan hidup pasca kehilangan mata pencahariannya akibat sepi penumpang kapal di pelabuhan Kamal.

DAFTAR PUSTAKA

Arsip

Arsip Data PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) cabang Surabaya

Sumber Buku

Adisasmita, Rahardjo. 2010. *Dasar-dasar Ekonomi*

- Transportasi*. Yogyakarta :Graha Ilmudisasmita, Rahardjo. 2015. Analisis Kebutuhan Transportasi. Yogyakarta: Graha Ilmu
- Adisasmita, Sakti adji. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta:Graha Ilmu
- Adisasmita, Sakti adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*.Yogyakarta: Graha Ilmu
- Aziz, Rudi dan Asrul. 2012. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Depublish
- Djaenuderadjat, Enjad. 2013. *Atlas Pelabuhan-Pelabuhan Bersejarah Di Indonesia*. Jakarta: Direktorat Sejarah dan Nilai Budaya, Direktorat Jendral Kebudayaan, Kementerian Pendidikan dan, Kebudayaan
- Huub de Jonge. Madura dalam Empat Zaman: Pedagang, Perkembangan Ekonomi, dan Islam Suatu Studi Antropologi Ekonomi. 1989. Jakarta: PT. Gramedia. Hlm.85
- Kasdi, Aminudin. *Memahami Sejarah*. Surabaya: Unesa University Press
- Kuntowijoyo. Perubahan Sosial Pada Masyarakat Agraris: Madura. 2002. Yogyakarta: Mata Bangsa. Hlm. 181
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Padang: PT Glora Aksara Pratama
- Nurdiyanto, dkk. 2013. *Pembangunan Pelabuhan Surabaya dan Kehidupan Sosial Ekonomi Di Sekitar Pada Abad XX*. Yogyakarta: Balai Pelestarian Nilai Budaya
- Reid, Anthony. *Sejarah Modern Awal Asia Tenggara: Sebuah Pemetaan terjemahan Sori Siregar*. 2004. Jakarta: LP3ES. Hlm. 104.
- Tukan, Marcus. 2015. *Pelabuhan Berbasis Model Ekonomi Kepulauan*. Surabaya: Unesa University Press
- Sumber Jurnal**
- Adit, Juzt, “*Sejarah Awal Pembangunan Suramadu*”, 02 Januari 2015, akses 03April 2019
- Akbarwati, Evi dan Putu Gede Ariastita, “*Revitalisasi Kawasan Pelabuhan Kamal Di Madura*” Jurnal Teknik POMIITS, Vol. 2, 2013, Hlm. 104
- Al-Humaidy, M. Ali, “*Jembatan Suramadu Antara Konflik dan Dehumanisasi Masyarakat Madura*”, 2009, Jurnal Karsa, Vol. XVI, No. 2, Hlm. 33
- Gultom, Elfrida, *Pelabuhan Indonesia sebagai Penyumbang Devisa Negara Dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Kanun Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 9, No. 3, 2017, Hlm. 420
- Jannah, Arifatul, “*Pelabuhan Kamal Tahun 1996-2009*” Jurnal Pendidikan Sejarah, Vol. 4, 2016, Hlm 504
- Jusna dan Nempung, Tibertus, “*Peranan Transportasi Laut Dalam Menunjang Arus Barang Dan Orang Di Kecamatan Maligano Kabupaten Muna*” Jurnal Ekonomi, Vol. 1, April 2016, Hlm. 189
- Kadir, Abdul, “*Transportasi: Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*” Jurnal Perencanaan & Pengembangan Wilayah WAHANA HIJAU, nVol. 1, April 2006, halm. 121.
- Priyambodo “*Operasional Pelabuhan Pengumpul dan Pengumpan di Propinsi Jawa Timur*” jurnal Penelitian Transportasi Laut, Vol. 19 September 2017, Hlm. 100
- Saifi, 2006, “*Perubahan Sikap Badan Silaturahmi Ulama Pesantren Madura (BASSRA) terhadap Pembangunan Jembatan Surabaya-Madura (SURAMADU) (Study kasus Tentang Perubahan Sikap Ulama Madura)*,”Hlm. 2
- Sutarwati, Sri, Hardiyana, dan Novita Karolina, *Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Udara Terhadap Penumpang Maskapai Garuda Indonesia yang Mengalami Keterlambatan Penerbangan Di Bandara Udara Internasional Adi Sumarmo Solo*, Jurnal Ground Handling Dirgantara, Vol. 3, No. 2, 2016, Hlm. 16
- Syamsudin, Muh., “*Agama, Migrasi dan Orang Madura*”,Jurnal Aplikasi Ilmu-ilmu Agama, Vol. VIII, No. 2 Desember 2007:150182
- Wira, Bino Para, AAB Dinariyana, dan Ketut Buda Artana, “*Kajian Keselamatan Aktivitas Transportasi Laut terhadap Collision pada Bouy No. 15 Alur Pelayaran Barat Surabaya*” Jurnal Teknik ITS, Vol. 4, 2015, Hlm. 6
- Jawa Pos, 27 Oktober 2018, “*Penyeberang Ujung-Kamal, Nasibmu Kini*”
- Kabar24, 14 November 2012, “*43.000 Kendaraan Lintasi Jembatan Suramadu Setiap Hari*”
- Kompas, 5 Maret 2009, “*Madura Pasca Pembangunan Suramadu*”
- Kompas, 05 Juni 2009, “*Berat Kendaraan Lewat Suramadu Dibatasi*”
- Kompas, 27 Oktober 2018, *Sejarah Jembatan Suramadu, dari Soekarno hingga Jokowi*
- Koran Madura, 11 Februari 2016, *Nasib Pelabuhan Kamal Terpuruk*
- Opini Harian Surya, 10 Juni 2009, “*Nu dan Suramadu*”
- Tempo.co, Rabu 10 Juni 2009, *Peresmian Suramadu Dihadiri 14 Gubernur*
- Tribunnews.com, Selasa 10 November 2015, *Pelabuhan Kamal Mati Suri Pedagang Merugi*
- Radar Madura, 18 Juli 2017, *4 Kabupaten Di Madura Masuk Daerah Termiskin*
- Republika, 06 November 2018, “*Ini Dia Perpes yang Gratiskan Suramadu*”
- Tempo, 13 Juli 2004, “*Jembatan Suramadu Ambruk, Satu Pekerja Tewas*”
- Tribun bisnis, 07 November 2018, “*Jokowi Terbitkan Perpres Tentang Perubahan Jembatan Suramadu Jadi Jalan Umum Tanpa Tol*”
- Tirto id, 10 Juni 2009, “*Berdirinya Jembatan Suramadu, Penghubung Jawa dan Madura*”
- Tirto id, 10 Juni 2009, “*Berdirinya Jembatan Suramadu, Penghubung Jawa dan Madura*”
- Wawancara**
- Wawancara dengan Wawancara dengan Ibu Hatiyeh (Penjual Buah)

Wawancara dengan Bapak Saniman (Tukang Becak)

Wawancara dengan Bapak Rachman (Supir Angkutan)

Wawancara dengan Ibu Hartini (Pedagang Ikan)

Wawancara dengan Ibu Juhariyah (Pedagang Asongan)

Wawancara Ibu Rangen (Pedagang Asongan)

Wawancara dengan Bapak Karsen (Pedagang Asongan)

Wawancara dengan Bapak Meskari (Tukang Becak)

Wawancara dengan Bapak Moh Yasin (Tukang Becak)

Wawancara dengan Bapak Sulibeidi (Tukang Becak)

Wawancara dengan Bapak Salamun (Supir Angkot)

Wawancara dengan Bapak Abdul Aziz (Supir Angkot)

Wawancara dengan Bapak Marsudi (Supir Angkot)

Wawancara dengan Tri Sendy (Kernet Damri)

Wawancara dengan Bapak Kusnadi (Pengemudi bus Damri)

Wawancara dengan Bapak Rusad Hadi (Purna staff Damri)

