

PENGEMBANGAN DAN PENINGKATAN KONEKTIVITAS ANGKUTAN BARANG DI JAWA TIMUR

DEVELOPMENT AND IMPROVEMENT OF FREIGHT TRANSPORT CONNECTIVITY IN EAST JAVA

Priyambodo

Balitbang Provinsi Jawa Timur
Jl. Gayung kebonsari No. 56, Surabaya
Email : pridenantes@yahoo.co.id

Diterima:....., Revisi 1:....., Revisi 2:....., Disetujui:.....

ABSTRAK

Kesiapan infrastruktur transportasi angkutan barang di Jawa Timur sangat penting untuk memperlancar arus barang, jasa, dan manusia. Sehingga tercipta iklim investasi yang kondusif dan menciptakan pertumbuhan ekonomi yang tinggi. Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kondisi konektivitas angkutan barang di Jawa Timur. Apa hambatan dan solusi terkait dengan pengembangan konektivitas angkutan barang serta bagaimana strategi mengembangkan dan meningkatkan konektivitas angkutan barang di Jawa Timur. Dengan menggunakan analisis deskriptif kualitatif hasil penelitian ini menyebutkan bahwa konektivitas angkutan barang di Jawa Timur masih belum bisa memenuhi harapan masyarakat karena terbatasnya sarana transportasi seperti misalnya beberapa kabupaten belum memiliki terminal angkutan barang. Ases jalan ke tempat tujuan sering terganggu dengan adanya kemacetan di jalan yang disebabkan oleh volume kendaraan yang meningkat serta adanya pasar tumpah, kondisi jalan yang rusak dan berlubang serta juga adanya biaya-biaya yang tidak resmi selama melakukan pengiriman barang. Pertumbuhan panjang jalan dan sistem transportasi angkutan masal tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor. Angkutan barang dengan menggunakan angkutan kereta api belum terwujud dengan baik. Volume lalu lintas cenderung meningkat dari tahun ke tahun. Untuk itu direkomendasikan, yaitu, pertama, mengupayakan agar pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten kota duduk bersama mensinkronkan kebijakan transportasinya. Kedua, segera merealisasikan dan memfungsikan terminal angkutan barang. Ketiga, segera merealisasikan pembangunan jalan lingkar dan jalan tol. Keempat, melakukan perbaikan jalan dan pelebaran jalan baik oleh pemerintah pusat, provinsi, maupun kabupaten dan kota serta meninjau kondisi kelas-kelas jalan.

Kata kunci: konektivitas, tingkat pelayanan, angkutan barang, jembatan timbang, jalan raya, pelabuhan

ABSTRACT

The readiness of the goods transport infrastructure in East Java is very important to ensure a smooth flow of goods, services, and people. It will create a conducive investment climate and create economic growth. The purpose of the research was uncertainty to find out the condition of the goods transport connectivity in East Java. What are the barriers and solutions related to the development of freight transport connectivity as well as how the strategies to develop and improve the connectivity transport goods in East Java. By using descriptive qualitative analysis of the results of these studies mention that connectivity transport goods in East Java is still not able to meet the expectations of society because of the limited means of transportation such as some counties have not had the goods transport terminal. Ases paths to a destination is often disturbed by the presence of congestion on the road caused by the volume of vehicles increased as well as the existence of the market spills over the damaged road conditions, and perforated as well as the existence of costs which are not officially during the delivery of the goods. The growth in length of roads and transport of mass transportation system is not worth the added number of motor vehicles. Transport of goods using railway transport has yet to materialize with both. Traffic volume tend to increase from year to year. It is recommended, the first, to intervene so that the Central Government, the provinces and districts of the city must synchronize its transport policy. Second, the immediate effect and enable the goods transport terminal. Third, the immediate realization of the construction of the ring road and the motorway. Fourth, make improvements of roads and road widening both by the Central Government, provinces, and district also review the condition of the road classes.

Keywords: connectivity, level of service, the transport of goods, the bridge weigh, highway, ports

PENDAHULUAN

Mempertimbangkan berbagai potensi dan keunggulan yang dimiliki serta tantangan yang dihadapi seperti diberlakukannya Asean Economy Community atau masyarakat ekonomi Asean (MEA) pada tahun 2015 ini, maka Provinsi Jawa Timur memerlukan transformasi ekonomi berupa percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi menuju ke sebuah provinsi atau masyarakat yang maju. Sehingga Provinsi Jawa Timur dapat meningkatkan daya saing sekaligus mewujudkan kesejahteraan bagi seluruh masyarakat Jawa Timur.

Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia atau MP3EI dilakukan dengan mengintegrasikan 3 (tiga) elemen utama, yaitu : (1) mengembangkan potensi ekonomi wilayah di enam koridor dimana salah satu koridornya adalah koridor ekonomi Jawa yang otomatis didalamnya termasuk Provinsi Jawa Timur; (2) memperkuat konektivitas nasional yang terintegrasi secara lokal dan terhubung secara global (*locally integrated, globally connected*); dan (3) memperkuat kemampuan SDM dan IPTEK nasional untuk mendukung pengembangan program utama di setiap koridor ekonomi (MP3EI).

Suksesnya pelaksanaan MP3EI di koridor Jawa Timur sangat tergantung pada kuatnya derajat konektivitas ekonomi regional Jawa Timur (intra dan inter wilayah) dengan pasar. Konektivitas di Provinsi Jawa Timur merupakan pengintegrasian 4 (empat) elemen yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan Wilayah (RPJMD/RTRWD), Teknologi Informasi dan Komunikasi.

Sebagaimana diketahui, bahwa konektivitas Jawa Timur merupakan bagian dari konektivitas nasional, dan konektivitas nasional merupakan bagian dari konektivitas global. Oleh sebab itu perwujudan penguatan konektivitas Jawa Timur perlu mempertimbangkan keterhubungan Provinsi Jawa Timur dengan pusat-pusat perekonomian lokal, regional, nasional, dan dunia (global) dalam rangka meningkatkan daya saing regional. Hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan keuntungan dari keterhubungan lokal, regional, dan global.

Konektivitas regional (Provinsi Jawa Timur) menyangkut kapasitas dan kapabilitas dalam mengelola mobilitas yang menyangkut unsur-unsur sebagai berikut : Personel/penumpang yang menyangkut pengelolaan lalu lintas manusia di, dari dan ke wilayah; Material/barang yang menyangkut mobilitas komoditi industri dan hasil industri; dan material/barang yang menyangkut lalu lintas makhluk hidup diluar manusia seperti ternak.

Sementara koridor ekonomi Jawa dimana di dalamnya termasuk Jawa Timur, kegiatan ekonomi utamanya adalah makanan minuman, tekstil, peralatan transportasi, perkapalan, telematika, dan alutsista.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah : bagaimana kondisi konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan kabupaten Pamekasan? Bagaimana hambatan dan solusi terkait dengan pengembangan konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan kabupaten Pamekasan? Bagaimana strategi mengembangkan dan meningkatkan konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan kabupaten Pamekasan?

Adapun tujuan penelitian adalah untuk mengetahui kondisi konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan kabupaten Pamekasan. Untuk mengetahui hambatan dan solusi terkait dengan pengembangan konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan kabupaten Pamekasan perlu dikembangkan dan ditingkatkan. Dan menganalisis strategi mengembangkan dan meningkatkan konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Pamekasan.

TINJAUAN PUSTAKA

Menurut Peter Salim (2008) dalam kamus Inggris-Indonesia "*The Contemporary English-*

Indonesian Dictionary” konektivitas berasal dari kata “*Connectivity*”, yaitu berkaitan dengan keterbukaan atau status koneksi. Artinya menyambung (kan,) atau menghubungkan antara satu titik dengan titik lainnya atau dari satu kota ke kota lainnya. Dimana ari segi geografis kota diartikan sebagai suatu sistim jaringan kehidupan yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata ekonomi yang heterogen dan bercorak materialistis atau dapat pula diartikan sebagai bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah dibelakangnya (Bintarto, 1983).

Sementara Adisasmita (2008) mengatakan bahwa ciri atau sifat esensial dari suatu kota adalah konsentrasi basis kegiatan ekonomi, sosial, dan politik, penduduk pada tata ruang. Secara umum diketahui bahwa tempat-tempat dimana terjadi konsentrasi penduduk sering dinamakan dengan berbagai istilah seperti, kota, pusat perdagangan, pusat industri, pusat pertumbuhan, simpul distribusi barang dan jasa, wilayah nodal, atau pusat pemukiman. Masing-masing istilah sangat tergantung dengan asosiasi kita terhadap apa yang akan ditonjolkan terhadap tempat-tempat konsentrasi tersebut.

Kemudian kata “*Connectivity*” diadopsi dalam bahasa Indonesia kurang lebih artinya bersifat menghubungkan atau adanya keterhubungan sesuatu dengan sesuatu lainnya. Jadi konektivitas adalah adanya “keterhubungan atau konektivitas”. Konektivitas menjadi penting sebagai kata kunci pembangunan antar wilayah, antar daerah di Indonesia yang memiliki ribuan pulau/kepulauan dan wilayah serta daerah yang tersebar diseluruh pelosok nusantara(Trans Media, Edisi 11 Tahun 2011).

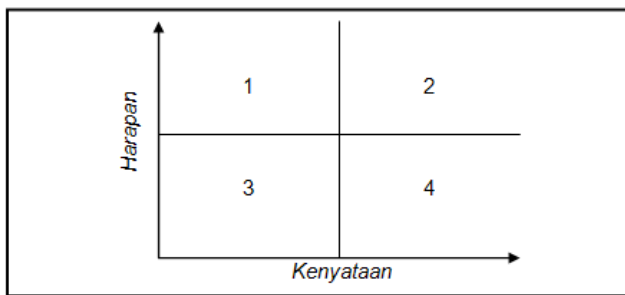
Bahwa konektivitas menjadi kunci sukses terbangunnya sistem yang baik di Indonesia. Ide Konektivitas untuk membuka akses terhadap sentra-sentra di Indonesia menjadi kunci utama pembangunan di Indonesia.Indonesia harus memprioritaskan konektivitas antara wilayah, ini penting sebab konektivitas memiliki tiga dimensi penting yakni pengurangan kemiskinan,

pembangunan wilayah dan peningkatan daya saing.

Konektivitas yang baik berarti sistem transportasi di dalamnya sudah terhubung dengan baik, dengan demikian infrastruktur transportasi menjadi bagian penting dan utama dari konektivitas. Dalam hal ini pemerintah telah memberikan dukungan infrastruktur transportasi menjadi bagian penting dan utama dari konektivitas, terlihat dari alokasi anggaran yang direncanakan untuk capaian sasaran-sarana prioritas infrastruktur yang akan digunakan untuk melaksanakan 16 program prioritas dengan sasaran yang akan dicapai antara lain sumber daya air, transportasi, perumahan dan pemukiman, penataan ruang, komunikasi dan informatika.

Peningkatan konektivitas akan memberikan keuntungan berupa meningkatnya akses barang dan jasa pada harga yang lebih rendah dan stabil, jasa transportasi yang efisien dan dapat diandalkan. Dalam tataran internasional.Rencana konektivitas juga telah disepakati oleh para menteri bidang energi Perhimpunan ASEAN yang tergabung dalam “*ASEAN Ministers on Energy Meeting*”(AMEM) ke-29 di Jerudong, Brunai Darusalam, Pehin Dato Mohammad Yasmin Umar, yang menjadi ketua AMEM ke-29 mengatakan bahwa “Ada kebutuhan untuk mempercepat konektifitas infrastruktur demi membuka pasar baru dan keamanan energi, seperti juga untuk mendorong proyek-proyek konektivitas regional di bidang listrik, minyak dan gas, juga ada kebutuhan untuk menfasiltiasi perdagangan energi, investasi dan layanan serta meningkatkan kerja sama dengan negara mitra untuk mendorong konektivitas energi Se-Asia Timur, “ kata Yasmin Umar dan masih banyak lagi upaya upaya serupa yang dilakukan pemerintah, organisasi nasional maupun internasional, untuk mewujudkan konektivitas agar secepatnya terwujud akselerasi dan pertumbuhan ekonomi lebih cepat dan efisien.

Konektivitas diukur secara kuantitatif dengan menggunakan analisis kuadran yang melihat dan membandingkan sejauh mana kenyataan atau realitas konektivitas angkutan barang yang dirasakan oleh pengusaha angkutan barang atau sopir angkutan barang apabila dibandingkan dengan tingkat harapan yang diinginkan.



Sumber: diadap dari Importance-Performance Grid, dan dikembangkan oleh Oliver (1997:36)

Gambar 1. Kuadran Harapan dan Kenyataan

METODOLOGI

Pendekatan penelitian adalah pendekatan kuantitatif dan kualitatif dengan penekanan pada pendekatan kuantitatif. Pendekatan kuantitatif atau pendekatan positivistic merupakan pendekatan penelitian dengan menggunakan metode ilmiah/scientific karena telah memenuhi kaidah-kaidah ilmiah yaitu konkrit/empiris, objektif, terukur, rasional, dan sistematis. Metode ini disebut metode kuantitatif karena data penelitian berupa angka-angka dan analisis menggunakan statistik (Sugiyono, 2008 : 7)

Sementara pendekatan kualitatif adalah suatu pendekatan penelitian yang lahir dan berkembang biak dari tradisi (*main stream*) ilmu-ilmu sosial yang sarat oleh pemikiran filsafat yang diwarnai idealisme, rasionalisme, humanisme, fenomenologisme, dan interpretivisme (Sanapiah Faisal dalam Burhan Bungin, 2001 : 30).

Pendekatan ini sering disebut dengan nama pendekatan naturalistik karena penelitiannya dilakukan pada kondisi yang alamiah (*natural setting*). Disebut sebagai pendekatan kualitatif, karena data yang terkumpul dan analisisnya lebih bersifat kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah pendekatan penelitian yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek-objek yang alamiah (sebagai lawannya adalah eksperimen) dimana peneliti adalah sebagai instrumen kunci, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna daripada generalisasi (Sugiono, 2008).

Lokasi penelitian adalah Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Pamekasan. Adapun alasan dipilihnya lokasi-lokasi di atas

karena kewilayahan, potensi ekonomi, dan geografi. Penelitian ini dilaksanakan selama 12 bulan terhitung sejak pembuatan proposal, pengumpulan data sampai dengan penulisan laporan hasil penelitian, yaitu bulan Januari sampai Desember 2015.

Dalam penelitian kualitatif tidak menggunakan istilah populasi, tetapi menggunakan istilah situasi sosial, yang terdiri atas tiga elemen yaitu : tempat, pelaku dan aktivitas yang berinteraksi secara sinergis. Situasi sosial tersebut, dapat dinyatakan sebagai obyek penelitian yang ingin diketahui “apa yang terjadi” didalamnya, misalnya rumah berikut keluarga dan aktifitasnya. Situasi sosial tidak hanya terdiri dari tiga elemen tersebut, tetapi bisa juga berupa peristiwa alam, binatang, tumbuh-tumbuhan dan sejenisnya. Sedangkan sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan responden, tetapi sebagai nara sumber, partisipan, informan, teman dan guru dalam penelitian. Sampel dalam penelitian kualitatif, juga bukan disebut sampel statistik, tetapi sampel teoritis, karena tujuan penelitian kualitatif adalah untuk menghasilkan teori (Basrowi dan Sukidin, 2002). Sementara menurut Sutrisno (1982) variabel penelitiannya adalah semua keadaan, faktor kondisi, perlakuan atau tindakan yang dapat mempengaruhi hasil eksperimen, sedangkan Arikunto S. (1998) mengemukakan bahwa variabel penelitian adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian. Adapun variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini dijelaskan pada tabel berikut :

Teknik Pengumpulan data yang digunakan pada penelitian adalah teknik observasi, wawancara/interview, kuesioner, dan dokumentasi. Selanjutnya data yang diperoleh dalam penelitian ini dianalisis secara diskriptif kualitatif dengan menggunakan teori saling berputar dan bergerak maju (Bogden, Taylor: 1975) dan analisis kuadran.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kabupaten Jember

Di wilayah Kabupaten Jember, angkutan barang terdiri dari produk pertanian seperti

tembakau dan kayu sengon, hasil industri seperti semen, dan kebutuhan pokok. Dalam pengiriman barang tersebut ada beberapa kendala atau problem angkutan barang yang harus dihadapi, yaitu :

Pertama adalah ketika melewati jembatan timbang (JT) Kalibaru Kabupaten Jember, informasi terkait dengan batas muatan angkutan barang belum tersosialisasikan secara baik dan jelas serta tidak sama perlakuannya antara satu angkutan barang dengan angkutan barang lainnya. Begitu juga jika terjadi kelebihan muatan sangsi juga kurang jelas. Sehingga kalau sopir mengajukan klaim ke perusahaan tidak bisa karena tidak ada bukti. Kalaupun ada tilang sebaiknya agar diberi bukti untuk klaim ke perusahaan, sesuai dengan peraturan yang ada. Jika terjadi kelebihan muatan maka kelebihan muatan sebaiknya diturunkan, oleh sebab itu JT perlu menyediakan dan mempersiapkan sebuah lapangan penumpukan yang mencukupi. Para sopir jika didenda di JT agar meminta bukti tilang kepada petugas JT.

Kedua, di JT Jubung Rambipuji di Jl. Raya Darmawangsa kondisi jalan atau lalu lintas menyulitkan para sopir ketika mau masuk atau keluar dari lokasi JT karena banyaknya kendaraan yang lalu lalang di depan JT Jubung Rambipuji. Untuk itu maka petugas perlu ditambah. Selain itu di JT Jubung Rambipuji perlu dicantumkan nomor pengaduan dan berapa batas-batas kelebihan (tonase) muatan seperti *running teks* dan *stiker line* sehingga para sopir mengetahui hak dan kewajibannya ketika menimbang barang di jembatan timbang. Selanjutnya problem lainnya adalah kondisi kemacetan lalu lintas dan jalan yang rusak serta berlubang.

Ketiga, adalah kondisi pengiriman barang di jalan raya Jember – Banyuwangi atau Probolinggo ketika mau masuk ke Indomaret terhalang oleh angkot-angkot oleh sebab itu perlu perhatian khusus Dishub Kabupaten Jember untuk menertibkan angkot-angkot tersebut. Indomaret perlu menyediakan juru parkir yang ditugaskan oleh Indomaret. sehingga bisa mengatur lalu lintas di tokonya.

Disamping itu Amdal lalu lintas perlu diperhatikan dan dipenuhi termasuk pusat-pusat pertumbuhan perekonomian yang kecil-kecil seperti toko-toko Indomaret.

Sementara Dinas Perindustrian Jember terkait dengan konektivitas angkutan barang menghimbau agar jangan sampai distribusi barang terhambat. Arus distribusi barang sangat diperlukan dan perlu atau harus diperhatikan. Untuk produk-produk yang cepat rusak seperti cabe, buah dan lain-lain perlu kecepatan khusus sehingga mereka ngebut karena barang yang diangkut cepat rusak. Ada produk-produk yang pengirimannya malam hari misalnya tembakau ke pelabuhan Tanjungwangi, pupuk batu piring di Kalisat lewat kereta api.

Amdal lalu lintas tidak muncul di Indomaret, yang muncul adalah ketentuan bahwa lahan parkir minimal mampu menampung 2 sampai 6 kendaraan roda 4. Pusat gudang Indomaret dan Alfamart berada di Karang Rejo Jember untuk distribusi wilayah Besuki, Lumajang, dan Probolinggo.

Untuk wilayah Jember angkutan luar kota terkendala di Kunitir dan Malasan. Sementara jalur Probolinggo – Lumajang merupakan kendala bagi pengiriman barang karena sering terguling, oleh sebab itu perlu dilebarkan. Untuk Surabaya kendalanya di Lumajang karena jalannya sempit dan rusak. Di Kabupaten Jember untuk mengurai kemacetan di jalan-jalan di pusat kota perlu dibangun jalan lingkar luar dan pembangunan terminal barang.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 2. Kondisi Jalan Lintas Lumajang Probolinggo

B. Kabupaten Probolinggo

Di wilayah Probolinggo, angkutan barang terdiri dari produk pertanian yaitu tembakau, mangga, anggur, dan semangka. Hasil perikanan yaitu ikan laut dan udang. Hasil sumber daya alam yaitu emas, tembaga, pasir, mangan, biji besi, dan belerang. Serta kebutuhan bahan pokok. Dalam pengiriman barang tersebut ada beberapa kendala atau problem angkutan barang yang harus dihadapi, yaitu : kemacetan dan jalan rusak, berlubang serta akses ke Pelabuhan Probolinggo agak sulit karena lokasinya berada di Kota Probolinggo dimana jalan aksesnya masih belum selesai dibangun.

Jalan lingkar yang lewat Kota Probolinggo menuju Pelabuhan Probolinggo pengelolaannya akan diambil alih oleh Pemprov Jatim begitu juga jalan lingkar yang melewati Kabupaten Probolinggo menuju Pelabuhan Probolinggo akan dikelola oleh Pemprov Jatim. Sementara jalan Provinsi dan Nasional yang lewat Kota/Kabupaten Probolinggo akan dikelola oleh Kota/Kabupaten Probolinggo, semacam ditukar guling.

Pelabuhan Probolinggo lokasinya ada di Kota Probolinggo, sementara yang berlokasi di Kabupaten Probolinggo adalah Pelabuhan milik PLTU Paiton. Dahulu pernah dikembangkan kegiatan di luar PLTU di Kabupaten Probolinggo, namun tidak ada perkembangan selanjutnya. Pada waktu itu ada dua DIPA yang munculnya di kabupaten, tetapi dalam perkembangan selanjutnya pelabuhan yang dibangun justru di Kota Probolinggo.

Konektivitas angkutan barang di Kabupaten Probolinggo perlu ditingkatkan, misalnya barang dari daerah Sukapura terpaksa menuju ke terminal yang berada di Kota Probolinggo, sebab Kabupaten Probolinggo belum mempunyai terminal. Selain itu kondisi prasarana jalannya adalah jalan kelas III tetapi, alat angkut truk yang lewat adalah truk dengan dimensi kelas II, untuk itu agar dipersiapkan tempat transit. Dari terminal

ke pelabuhan kelas jalannya adalah kelas III namun realitasnya kendaraan yang lewat adalah kendaraan berdimensi kelas II oleh sebab itu perlu ada tempat transit barang. Dari stasiun KA ke pelabuhan belum terkoneksi dengan baik. Konektivitas barang dari tempat asal ke pelabuhan rakyat masih menggunakan prasarana jalan kelas III. Belum ada trayek ke pelabuhan. Belum ada terminal di Kabupaten Probolinggo sehingga transit atau perpindahan barang dilakukan di jalan-jalan atau antar mobil di jalan.

Kabupaten/Kota harus mengikuti perkembangan pelabuhan karena pelabuhan dikelola oleh pusat, sehingga perlu koordinasi dan sinkronisasi program. Kendala pengiriman barang dari Kab/Kota Probolinggo adalah konektivitas angkutan jalannya. Selama ini bongkar muat di Pelabuhan Probolinggo adalah batubara yang distribusinya lewat laut dan dikirim ke Jember, Lumajang, dan lain-lain yang tidak lewat jalan darat di Kab/Kota Probolinggo. Di Kab Probolinggo belum ada terminal penumpang, barang, dan stasiun kereta api. Kabupaten Probolinggo hanya dilewati saja. Rencana jalan akan dibangun di lingkar utara langsung menuju ke pelabuhan. Dan problem di Kab/Kota Probolinggo hanya ada satu jalan yaitu jalan provinsi dan nasional/Daendels. Oleh sebab itu kondisi akses jalan yang seperti ini sulit menarik investor masuk ke Probolinggo.

Selanjutnya jika berbicara angkutan barang dari sisi pengemudi angkutan barang, bahwa setiap sopir diberi anggaran perusahaan untuk pengiriman barang tetapi di jalan sangat situasional, sehingga setiap ada pengeluaran yang tidak bisa dipertanggungjawabkan, akan menyulitkan sopir untuk mengklaim pengeluarannya karena tidak ada bukti pengeluaran.

Terkait dengan MEA, saat ini ada isu pengiriman tenaga sopir angkutan umum dan alat-alat berat dari negara Asean ke Indonesia sudah mulai ramai diperbincangkan, bahkan mereka dibayar dengan harga murah dan ini harus diantisipasi dan disikapi dengan serius

mempersiapkan diri. Sementara Pelabuhan Rakyat di Kabupaten Probolinggo problem yang mengemuka adalah abrasi.

C. Kabupaten Pamekasan

Angkutan barang di Kabupaten Pamekasan terdiri dari produk pertanian yaitu tembakau, hasil olahan laut yaitu garam, material konstruksi bangunan yaitu pasir, batu bata, koral, dan bahan kebutuhan bahan pokok. Dalam pengiriman barang ada beberapa kendala atau problem angkutan barang yang harus dihadapi, yaitu kemacetan karena ada pasar tumpah dan jalan rusak, berlubang, terminal barang belum berfungsi serta akses ke Pelabuhan Branta yang terhalang aktivitas pasar.

Pemerintah setempat mengalami kesulitan terkait parkir di Kabupaten Pamekasan misalnya di Jalan Joko Tole, Jalan Diponegoro, atau Jalan Trunojoyo. Di Kabupaten Pamekasan sudah dibangun terminal barang tetapi belum selesai sehingga belum beroperasi. Muatan pasir dari Pasirian jumlahnya adalah puluhan ton, namun tidak ada tindak lanjut atas muatan yang berlebih ini. Jika ada kelebihan muatan barang seharusnya diturunkan (*law enforcement*). Seorang pengguna jasa jembatan timbangpun mengeluhkan kondisi tersebut. Bila tidak sungguh-sungguh dalam menertibkan muatan lebih maka lebih baik tidak perlu ada jembatan timbang.

Provinsi sudah berusaha menertibkan operasional jembatan timbang dengan menerapkan Pakta Integritas, memasang CCTV di sekitar jembatan timbang. Jembatan timbang seharusnya memiliki gudang untuk barang yang diturunkan karena kelebihan muatan. Sekarang sudah ada aturan yang agak keras jika kelebihan disuruh kembali atau langsung ditindak. Pembayaran langsung ke petugas atau ke pengadilan. Dulu kelebihan langsung diturunkan sekarang didenda.

Bongkar muat di Pamekasan terjadi di Pelabuhan Branta Pesisir sementara di Pasean masih dalam taraf penyelesaian. Di Branta

bongkar muat pasir, sapi di pagegeng melalui kapal. Sebelumnya ada pelabuhan tradisional dimana sapi ditarik dan diangkat dimasukkan ke kapal termasuk ikan teri dan garam. Kendala di Branta Pesisir untuk pelabuhan angkutan penumpang tidak berjalan. Karena demandnya kurang. Di pintu gerbang pelabuhan Branta pesisir ada pasar dan disebelahnya terdapat TPI yang kondisinya tidak tertata dengan baik.

Transport di perkotaan sedang dibangun terminal barang yang lokasinya di Larangan Tokol tetapi fisik pembangunannya masih 50 % dan di Pamekasan tidak ada jembatan timbang. Banyak pasar tumpah di Blega yang perlu ketegasan dari provinsi dan kabupaten untuk menertibkan para pedagang dan memasukkan mereka ke dalam pasar, misalnya Pasar Kepo (sapi), Pasar Tanjung, Pasar Glunggungan. Jalan di pantai utara yang merupakan jalan provinsi mulai macet, yaitu di Klampis, Ketapang, Banyuath, Ketapang, Pasean karena lebar jalan sempit.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 3. Kondisi Jalan di Camplong Menuju Kabupaten Pamekasan

Di Madura ada fenomena banyak para peminta untuk amal dalam rangka pembangunan masjid dan lain sebagainya sehingga mengganggu pengguna jalan. Untuk itu perlu dipertanyakan izinnya dan ini tugasnya kepolisian. Kendaraan “plat kuning” lebih sedikit daripada plat hitam artinya pengguna kendaraan pribadi lebih banyak untuk itu kebijakannya harus pro angkutan umum, hal ini bisa jadi karena untuk mendapatkan kendaraan baru terutama kendaraan roda

dua sangat mudah oleh sebab itu kendaraan pribadi harus direm pertumbuhannya. Armada angkutan umum Kamal – Sumenep sekarang sudah berkurang.

D. Kabupaten Malang

Di wilayah Kabupaten Malang, angkutan barang terdiri dari produk ternak yaitu ayam, produk industri yaitu rokok, pertanian yaitu kayu dan kelapa. produk barang pecah belah, dan kebutuhan bahan pokok.

Untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitasnya Pemerintah Kabupaten Malang telah melakukan proses pembangunan jalan tol Janten di Kab Malang sudah pada tahap pembebasan lahan mencapai 20 % diharapkan tahun 2015 ini pembebasan lahan selesai dan pembangunan fisik mulai tahun 2016, sehingga tahun 2017 diharapkan selesai. Adanya jalan tol akan berdampak pada pengurangan kemacetan di Kabupaten Malang. Sementara Pemerintah Provinsi Jawa Timur saat ini juga melakukan kajian pembangunan jalan tembus Pasuruan ke Batu untuk membantu pengangkutan angkutan barang yang diharapkan simultan dengan jalan tol yang dibangun Kab Malang

Koridor Lawang – Malang – Kepanjen otomatis menjadi poros utama satu-satunya, seandainya poros Kebon Agung – Lok Pemkab Malang lewat Binamarga berusaha menyiapkan Kendal Payak tembus Pendaringan nanti bisa putar balik di belakang stadion truk, kecil bisa lewat Lawang – Karang Lo – Malang setiap tahun mulai ditingkatkan jalan-jalan sirip, tetapi belum bisa dilewati oleh truk-truk namun dengan berat 6 – 8 ton masih bisa lewat. Untuk Lingkar Timur Bina marga sejak th 2004 sudah memberikan konsep, tetapi harus disesuaikan dengan konsep jalan tol yang saat ini mulai dikembangkan.

Ke depan Pemkab Malang perlu memikirkan jalan tol dan pelabuhan serta terminal peti kemas juga pemanfaatan kereta api. Karena bila transportasi tidak ada fasilitas-fasilitas tersebut akan berpengaruh pada cost dan kecepatan.

Jika ingin menghilangkan kemacetan di Lawang – Singosari – Malang jalannya harus bagus dan yang berwenang di jalan raya harus ada kejelasan antara Dishub dan kepolisian. Jika kondisi sudah macet total biasanya petugas Dishub dan Kepolisian tidak ada.

Tentang MEA kita harus berfikir secara serius terkait dengan transportasi terutama bagaimana memanfaatkan peluang penggunaan pengiriman barang dengan menggunakan peti kemas. Jalan tol pintunya dimana dan jalan lingkar di Kabupaten Malang sudah waktunya dibangun. Pemkab Malang harus memiliki jalan lingkar dan pelabuhan sehingga tidak terfokus pada Tanjung Perak saja.

Terkait dengan tupoksi Dishub dan Polri, menurut UU 22 tahun 2009 Dishub hanya sebagai regulator, sementara yang menindak dilapangan adalah kepolisian. Manajemen rekayasa di jalan raya memang kewenangan Dishub seperti memasang rambu-rambu, sedangkan yang menindak pelanggaran di jalan adalah kepolisian lalu lintas. Dishubkan turun ke jalan kalau diminta oleh kepolisian lalu lintas.



Sumber: Dokumentasi Pribadi

Gambar 4. Kondisi Jalan Lintas Malang-Surabaya

Di RTRW Kab Malang sudah dicanangkan, bahwa di Malang selatan direncanakan akan dibangun pelabuhan dan harus dikonektivitaskan dengan pelabuhan-pelabuhan lain dan ALKI (jalan di laut) harus ditetapkan dulu. Pembangunan Peti Kemas ada wacana akan dibangun di daerah Lawang. Tentang KA mudah-mudahan bisa langsung dari Malang ke pelabuhan.

E. Kabupaten Madiun

Angkutan barang di Kabupaten Madiun terdiri dari produk pertanian yaitu beras dan jagung, hasil perkebunan yaitu kopi, kakao, karet, cengkeh, produk kehutanan yaitu kayu jati, mahoni, pinus, produk industri berbahan kayu, hasil pertanian, dan makanan olahan.

Kabupaten Madiun saat ini belum memiliki terminal cargo/barang untuk itu Dishub Pemkab Madiun menyiapkan perencanaan pembangunan terminal barang dengan membeli tanah seluas 3 hektar untuk dibangun terminal barang di sekitar Jalan Ngale, Desa Purworejo, Kecamatan Pinangageng. Tahun ini sudah lunas pembelian tanah tersebut.

Pemkab Madiun belum memiliki terminal barang, maka data angkutan barang tidak ada atau belum memiliki data tersebut. Data angkutan barang ini rata-rata belum tersedia di pemkab/kota atau di Pemprov Jatim. Tahun 2016 rencana pembangunan terminal barang akan dimulai karena hal ini terkait dengan interchange yang dekat dengan jalan tol di daerah Pohong. Kondisi koneksitas angkutan barang dengan bandara tidak ada jalan, sementara yang dipakai adalah jalan arteri.

Terminal barang terkait dengan droping barang terkait dengan RTRW lintas Caruban, lintas selatan sempat ada kajian dari arah Kaliputih, Kaliagung akses lintas selatan, lintas utara sudah ada lewat Mbajulan. Kemacetan di Madiun akan terurai jika jalan tol di atas segera dibangun.

Dengan dibangunnya jalan-jalan ring road baru di Madiun menyebabkan distribusi barang dari Madiun ke pelabuhan waktunya menjadi lama. Dan menyebabkan adanya traffic-traffic baru menghambat jalan ke bandara. Ini semua akan terurai apabila jalan tol sudah terealisasi. Mulai dari asal Madiun ke tempat tujuan. Jembatan yang baru dibangun di Oneng menuju ke Solo lewat kota Madiun ini menambah perjalanan 20 km sehingga waktu dan biaya menjadi bertambah. Angkutan barang dan angkutan umum menjadi lesu karena adanya peraturan-peraturan baru yaitu angkutan umum harus

berbadan hukum dimana sosialisasinya sangat kurang. Hambatan di daerah adalah dump truk yang jumbo di daerah tidak diperbolehkan, tetapi di kota-kota besar seperti di Surabaya diperbolehkan.

Problem di daerah terutama Kabupaten Madiun jalannya masih jalan kelas III sehingga yang dump truck yang jumbo tidak dibolehkan karena kelas jalannya kelas III ini berbeda dengan kelas jalan di kota-kota besar yang kelas jalannya lebih tinggi hal ini terkait dengan aturan tentang JBB.

Karena belum tersedia terminal barang maka bongkar muat barang dilakukan di daerah Balerejo (pagi hari) yang membongkar muat barang dari Jakarta ke Surabaya setiap pagi sejumlah 9 – 15 truk. Karena bongkar muat terjadi disepanjang jalan dari bulog ke selatan ke kejaksanaan sebelah utara sampai daerah Karangmalang dan hal ini mengganggu serta berdampak pada kemacetan dan kondisi ini pernah disegel Satpol PP, tetapi ternyata hal tersebut telah disewa distributor. Hal ini disebabkan karena selama ini Pemkab Madiun belum memiliki terminal barang.

F. Hambatan Dan Solusi Terkait Dengan Pengembangan Konektivitas Angkutan Barang

Konektivitas atau keterhubungan angkutan barang dari tempat asal ke tujuan dipengaruhi oleh kondisi sarana dan prasarana angkutan barang itu sendiri. Prasarana sangat tergantung pada kondisi jalan yang dilalui oleh kendaraan angkutan barang yang bersangkutan.

Hambatan yang terjadi atas pengembangan konektivitas angkutan barang adalah, *pertama*, kondisi jalan yang cenderung rusak, berlubang, dan sempit ditambah dengan ketidak sesuaian antara kelas jalan dengan tipe kelas kendaraan yang melewati jalan yang bersangkutan. Dan juga karena pertumbuhan panjang jalan dan sistem transportasi angkutan masal tidak sebanding dengan pertambahan jumlah kendaraan bermotor. Begitu juga angkutan barang dengan menggunakan angkutan kereta api juga belum bisa terwujud dengan baik.

Untuk problem ini solusi yang ditawarkan adalah menyeimbangkan supply dan demand transportasi dengan cara menciptakan sistem transportasi angkutan masal yang saat ini tengah dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya dengan membangun jaringan sistem transportasi angkutan masal dengan membangun jalan-jalan lingkaran luar barat dan lingkaran luar timur serta lingkaran dalam barat dan lingkaran dalam timur seperti membangun frontage road (lingkaran dalam) sisi barat dan timur Jl. A. Yani.

Kedua adalah karena volume lalu lintas yang

cenderung tinggi dimana jalan-jalan dipenuhi oleh pengguna jalan yang melakukan aktivitas secara bersamaan, mulai dari aktivitas bekerja, sekolah, berdagang, dan tujuan-tujuan lain berlalu lintas. Akibatnya jalanan menjadi macet sehingga menimbulkan waktu tempuh menjadi lama dan biaya transportasi menjadi tinggi. Dari hasil perhitungan didapat hasil sebagai berikut bahwa waktu tempuh dari Malang ke Surabaya rata-rata 3.30 jam dan bongkar muat barang rata-rata 1.5 jam dengan jarak tempuh rata-rata 157,2 km dengan biaya per km nya adalah sebesar Rp 2.612,- seperti terlihat pada tabel 1 di bawah ini.

Tabel 1. Perbandingan antara Jarak, Waktu, dan Biaya Angkutan Barang

Responden	Jarak Tempuh (km)	Waktu Tempuh (jam)	Waktu BM (jam)	Ongkos BM (Rp)	Ongkos Sopir dan BBM (Rp)
1	168	3	1	200.000	300.000
2	158	3	1	200.000	300.000
3	180	4	2	200.000	300.000
4	160	3	2	100.000	300.000
5	120	2	1	100.000	250.000
6	160	3	2	100.000	300.000
7	150	3	1	100.000	300.000
8	160	3	1	100.000	250.000
9	160	3	1	100.000	250.000
10	160	3	2	150.000	300.000
11	282	10	2	200.000	1.000.000
12	156	3	2	250.000	0.000
13	150	2	1	150.000	250.000
14	30	2	1	100.000	150.000
15	140	3	1	150.000	300.000
16	160	3.5	3	150.000	300.000
17	160	3.5	1	100.000	300.000
18	170	3	2	200.000	300.000
19	160	3	2	200.000	300.000
20	160	3	1	100.000	250.000
	157.2	3.30	1.5	147.500	263.158

Sumber : diolah dari data primer, Surabaya, 2015

Catatan : BM = bongkar muat

Untuk itu solusi yang ditawarkan adalah membangun sistem angkutan barang dengan memanfaatkan dan mengoptimalkan moda angkutan barang dengan menggunakan kereta api.

G. Strategi Mengembangkan dan Meningkatkan Konektivitas Angkutan Barang

Harapan pengguna jalan raya atas kinerja pelayanannya pada umumnya cukup tinggi, tetapi pada kenyataannya realitas yang

didapatnya biasanya lebih rendah dari harapan. Begitu juga harapannya pada kinerja jembatan timbang dan pelabuhan pada umumnya belum bisa memenuhi harapan pengguna jasa atas kinerja kedua institusi tersebut.

Dari uraian terkait tingkat pelayanan dapat diketahui bahwa rata-rata harapan atas pelayanan jembatan timbang adalah 4.4 dan realitas (kinerja) yang didapat oleh pengguna jasa jembatan timbang adalah 3.5 berarti masih ada selisih -0.9 . Selanjutnya untuk jalan raya harapannya adalah 4.5 dan kinerjanya 3.2 berarti ada selisih atau gap sebesar -1.3 . Sedangkan harapan atas pelayanan di pelabuhan adalah 3.8 dan kinerjanya adalah 2.8 berarti ada selisih atau gap -1 .

Besaran gap tersebut cukup tinggi ini menunjukkan bahwa kinerja pelayanan di ketiga instansi tersebut perlu ditingkatkan yang secara tidak langsung berpengaruh terhadap konektivitas angkutan barang. Begitu juga jika dilihat dari perbandingan antara jarak, waktu, dan biaya angkutan barang (Tabel 1) terlihat bahwa waktu tempuh dan bongkar muat angkutan barang masih terlalu lama dengan ongkos per km nya juga masih tinggi alias mahal dan ini belum termasuk jika selama dalam perjalanan ada biaya-biaya yang tidak terduga dan biaya tidak resmi. Jadi kondisi jalan yang sering kali macet, rusak, berlubang, adanya pungutan-pungutan tidak resmi selama pengiriman barang menyebabkan konektivitas barang menjadi terganggu. Terkait dengan kondisi angkutan barang di atas maka untuk mengembangkan dan meningkatkan konektivitas barang maka strateginya adalah sebagai berikut.

Pertama, mengupayakan agar pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten kota duduk bersama mensinkronkan kebijakan terkait dengan pengembangan sistem transportasi dengan masing-masing kabupaten kota mengajukan blue print perencanaan sistem transportasinya Sistralok secara menyeluruh dan terkoneksi dengan Sistrareg dan Sistranas. Dan pemerintah pusat dan provinsi agar memberikan asistensi kepada pemerintah kabupaten dan kota.

Kedua, secara umum permasalahan dan problem di seluruh kabupaten dan kota di Jawa Timur dan khususnya di lima lokasi penelitian adalah sama, yaitu belum memiliki terminal angkutan barang, kalau ada masih sebatas merencanakan dan membangun tetapi belum berfungsi. Untuk itu keberadaan terminal barang harus segera direalisasikan dan difungsikan.

Ketiga, begitu juga masalah kemacetan lalu lintas di jalan juga merupakan problem yang dihadapi di lokasi penelitian. Kemacetan ini lebih banyak disebabkan oleh karena volume kendaraan bermotor oleh sebab itu perencanaan dan pembangunan jalan lingkar dan jalan tol di lokasi penelitian harus segera diselesaikan.

Keempat, angkutan barang akan lebih efektif dan efisien dilakukan dalam bentuk angkutan barang masal dengan menggunakan moda transportasi angkutan kereta barang. Oleh sebab itu perencanaan dan pengembangan serta pembangunan angkutan barang agar segera direalisasikan terutama untuk kabupaten Malang dan Probolinggo.

Kelima, kemacetan lalu lintas di jalan yang disebabkan karena volume angkutan yang meningkat serta adanya pasar tumpah diperparah dengan kondisi jalan yang rusak, berlubang, dan sempit. Oleh sebab itu maka perbaikan jalan dan pelebaran jalan harus senantiasa dilakukan baik oleh pemerintah pusat, provinsi, maupun kabupaten dan kota serta meninjau kondisi kelas-kelas jalan.

KESIMPULAN

Konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Pamekasan masih belum bisa memenuhi harapan pengguna dan memiliki problem serta permasalahan yang sama yaitu belum memiliki terminal angkutan barang. Ases jalan ke tempat tujuan sering terganggu dengan adanya kemacetan di jalan yang disebabkan oleh volume kendaraan yang meningkat serta adanya pasar tumpah. Ditambah dengan kondisi jalan yang rusak dan berlubang serta juga adanya biaya-biaya yang tidak resmi selama melakukan pengiriman barang.

Hambatan konektivitas di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Pamekasan adalah hambatan adanya kondisi jalan yang cenderung rusak, berlubang, dan sempit ditambah dengan ketidaksesuaian antara kelas jalan dengan tipe kelas kendaraan yang melewati jalan yang bersangkutan. Solusinya adalah melakukan perbaikan jalan dan pelebaran jalan baik oleh pemerintah pusat, provinsi, maupun kabupaten dan kota serta meninjau kondisi kelas-kelas jalan. Strategi mengembangkan dan meningkatkan konektivitas angkutan barang di Kabupaten Malang, Kabupaten Jember, Kabupaten Probolinggo, Kabupaten Madiun, dan kabupaten Pamekasan adalah *Pertama*, mengupayakan agar pemerintah pusat, provinsi dan kabupaten kota duduk bersama mensinkronkan kebijakan transportasinya. *Kedua*, segera merealisasikan dan memfungsikan terminal angkutan barang. *Ketiga*, segera merealisasikan pembangunan jalan lingkar dan jalan tol. *Keempat*, melakukan perbaikan jalan dan pelebaran jalan baik oleh pemerintah pusat, provinsi, maupun kabupaten dan kota serta meninjau kondisi kelas-kelas jalan. *Kelima*, mengoptimalkan penggunaan kereta api untuk pengangkutan barang.

REKOMENDASI

Kepada Pemerintah Pusat direkomendasikan agar mengupayakan penyelesaian pembangunan jaringan transportasi meliputi sistem jaringan transportasi yang sudah ada dan yang akan dikembangkan di Jawa Timur. Rencana sistem jaringan transportasi darat meliputi: a. jaringan jalan; b. jaringan kereta api. Rencana jaringan jalan terdiri atas: a. jalan; dan b. terminal. Rencana jaringan kereta api terdiri atas: a. jaringan jalur kereta api umum; b. stasiun; c. *dry port*; dan d. terminal barang. Di bidang pelabuhan kepada Pemerintah Pusat agar memberikan sebagian kewenangan pengelolaan Pelabuhan Tanjung Tembaga di Kota Probolinggo kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

Kepada Pemerintah Provinsi Jawa Timur direkomendasikan untuk segera menyelesaikan rencana pengembangan jalan bebas hambatan antar kota meliputi: 1) Mantingan–Ngawi; 2) Ngawi–Kertosono; 3) Kertosono–Mojokerto; 4) Mojokerto–Surabaya; 5) Gempol–Pandaan;

6) Pandaan–Malang; 7) Gempol–Pasuruan; 8) Pasuruan–Probolinggo; 9) Probolinggo–Banyuwangi. Jalan bebas hambatan dalam kota meliputi: 1) Waru (Aloha)–Wonokromo–Tanjung Perak; dan 2) Bandara Juanda–Tanjung Perak. (3) Jalan nasional arteri primer meliputi: a. Surabaya–Malang; b. Surabaya–Mojokerto–Jombang–Kertosono–Nganjuk–Caruban–Ngawi–Mantingan; c. Surabaya–Lamongan–Widang–Tuban–Bulu (Batas Jateng); d. Surabaya–Sidoarjo–Gempol–Pasuruan–Probolinggo–Situbondo–Banyuwangi; dan e. Kamal–Bangkalan–Sampang–Pamekasan–Sumenep–Kalianget. Mensosialisasikan peran dan aturan-aturan terbaru terkait dengan peran dan fungsi jembatan timbang. Merealisasikan pembangunan jalan tembus dari Pasuruan ke Batu untuk membantu pengangkutan angkutan barang yang diharapkan simultan dengan jalan tol yang dibangun Kab Malang.

Kepada Pemerintah Kabupaten Jember, Probolinggo, Malang, Madiun, dan pamekasan direkomendasikan untuk meminimalisir kemacetan dan memperbaiki jalan-jalan yang rusak dan berlubang yang ada di wilayahnya serta terus menerus menertibkan angkot-angkot yang beroperasi di dalam kota. Pihak swasta yang akan membangun bisnis perlu menyediakan fasilitas perparkiran. Persyaratan Amdal lalin perlu diperhatikan dan dipenuhi oleh para pengusaha. Rencana pembangunan terminal di luar kota perlu segera direalisasikan. Juga pembangunan jalan lingkar perlu disegerakan untuk mengurangi kemacetan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Bersama ini kami selaku Peneliti Balitbang Provinsi Jawa Timur mengucapkan terima kasih kepada Dinas Perhubungan dan Komunikasi Kabupaten Malang, Madiun, Pamekasan, Probolinggo, dan Jember. Terima kasih juga kami sampaikan kepada para pengemudi angkutan barang di lima kabupaten di atas yang ikut FGD dan menjadi nara sumber. Atas segala bantuannya kepada Penulis selama melakukan penelitian dan pengumpulan data sekali lagi Penulis mengucapkan beribu-ribu terima kasih.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R. 2008. *Pembangunan Ekonomi Perkotaan*. Penerbit Graha Ilmu Jakarta.
- Arikunto, S. 1998. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek* PT. Rineka Cipta. Jakarta.
- Bintarto, R. 1983, *Interaksi Desa Kota dan Pemasalahannya*. Ghalia Indonesia Jakarta.
- Basrowi dan Sukidin. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif Perspektif Mikro Surabaya : Insan Cendekia*.
- Bogden, R. C. dan Taylor, S. J. 1975 *Introduction to Qualitative research Methods. A Phenomenological Approach to the Social Sciences*. New York. John Willey & Sons.
- Bungin, Burhan. 2001. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Penerbit Raja Grafindo Persada, Edisi Pertama, Jakarta.
- Oliver, R. L. 1997. *Satisfaction*. McGraw-Hill, Boston, MA
- Purwaningsih S. Legowo, Dr., MsTr., 2011. Konektivitas, *Trans Media*. Edisi 11, Hal. 16 – 18.
- Sugiono. 2008. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Penerbit CV. Alfabeta, Cetakan ke-4, Bandung.
- Sutrisno Hadi, 1982, *Metodelogi Research*. Percetakan Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Salim, Peter, 2008. *The Contemporary English-Indonesian Dictionary*. Penerbit Medika Eka Pustaka.
- Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia (MP3EI)