

PEMBANGUNAN BITUNG SEBAGAI PELABUHAN HUB INTERNASIONAL

THE DEVELOPMENT OF BITUNG AS AN INTERNATIONAL HUB PORT

Zamroni Salim, Erla Mychelisda, Atika Zahra

Pusat Penelitian Ekonomi (P2E) Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI)

E-mail: zamronisalim@gmail.com, erlamychelisda@gmail.com, atika.27zahra@gmail.com

Abstract

This paper analyses the feasibility of Port Bitung to be promoted as an international hub port. Methode of analysis used in the study is descriptive analysis by investigating geographical strategic position, physical/natural indicators of feasibility, economic feasibility and the possibility of further development. From the analysis we found that Bitung Port is feasible to be developed as international hub port economically. Connectivity and transportation network, especially sea connectivity should be developed by the presence of industries and infrastructure, especially in the eastern part of Indonesia.

Keywords: Bitung, International hub port, connectivity

Abstrak

Tulisan ini mengkaji kelayakan Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara sebagai pelabuhan hub internasional. Metode analisis yang digunakan dalam kajian ini adalah metode deskriptif analisis dengan melihat posisi strategis secara geografis, indikator kelayakan secara fisik/alam, kelayakan ekonomis dan kemungkinan pengembangan pelabuhan Bitung. Hasil dari analisis menunjukkan bahwa Pelabuhan Bitung layak secara fisik/alam dan secara ekonomi/efisien secara ekonomi untuk dijadikan pelabuhan hub internasional. Konektivitas dan jaringan transportasi, khususnya konektivitas laut harus dikembangkan dengan dukungan pengembangan industri dan infrastruktur di daerah sekitar di Kawasan Timur Indonesia.

Kata kunci: Bitung, Pelabuhan hub internasional, konektivitas

PENDAHULUAN

Perdagangan terus menunjukkan trend positif meskipun perekonomian dunia sempat melemah beberapa waktu lalu. Berdasarkan data dari *World Trade Organization* (WTO) perdagangan global masih tetap tumbuh 2.8% (2014) menjadi 3.3% (2015) dan diprediksi tumbuh sebesar 4.0% tahun 2016 (WTO, 2015). Terlihat angka pertumbuhan nilai perdagangan global meningkat cukup tinggi. Hal ini mengindikasikan bahwa aliran perdagangan terus tumbuh melalui berbagai jalur produksi maupun konsumsi.

Posisi perdagangan yang cenderung tidak terpengaruh oleh penurunan perekonomian global tentu memberikan manfaat tersendiri bagi

sektor-sektor dan pelaku-pelaku yang terlibat di dalamnya. Sektor transportasi, pengapalan, dan logistik adalah beberapa sektor yang berkaitan erat dengan perdagangan. Dalam proses pengiriman barang antar daerah/wilayah, antar pulau dan antar negara jaringan transportasi, khususnya laut dan pelabuhan laut menjadi kunci utama bisa terus berkembangnya aktivitas pendukung perdagangan nasional dan internasional tersebut.

Indonesia semestinya bisa berperan lebih dalam aktivitas perdagangan ini, melalui jalur pergerakan barang (*transhipment*), khususnya yang melalui pelabuhan laut (*sea port*). Hal ini melihat posisi Indonesia yang merupakan negara kepulauan dan menjadi jalur lalu lintas

perdagangan global. Wilayah laut Indonesia di lalui oleh lebih dari 30% perdagangan global (Usadi, 2014). Posisi ini tentu saja menguntungkan Indonesia. Namun, bagaimana Indonesia bisa memperoleh hasil (*benefits*) dari jalur perdagangan dunia dan terlibat aktif dalam *transhipment* global tersebut? Pembangunan dan pengembangan pelabuhan laut yang ada di Indonesia merupakan langkah yang tepat untuk dilakukan. Bitung menjadi pelabuhan laut yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai pelabuhan hub internasional. Pelabuhan Bitung merupakan salah satu pelabuhan yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai pelabuhan hub internasional. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan nasional yang berada di Kota Bitung, Sulawesi Utara. Secara geografis, Kota Bitung berada $1^{\circ}23'23''$ - $1^{\circ}35'39''$ LU dan $125^{\circ}1'43''$ - $125^{\circ}18'13''$ BT.

Dari sisi geostrategis, pelabuhan Bitung mempunyai akses yang lebih luas dan jarak yang lebih pendek dibandingkan dengan pelabuhan besar di Indonesia, termasuk Pelabuhan Tanjung Priok di Jakarta dan Pelabuhan Tanjung Perak di Surabaya. Pelabuhan Bitung mempunyai posisi yang strategis sebagai pelabuhan hub internasional karena bisa melayani arus perdagangan di kawasan Asia Pasifik. Bisa dikatakan bahwa Pelabuhan Bitung merupakan pintu masuk dan keluar perdagangan barang dan jasa di kawasan Asia Pasifik. Dalam tulisan ini dibahas mengenai bagaimana pengembangan pelabuhan Bitung dan sejauh mana posisi Bitung bisa mendukung perdagangan dalam negeri, sekaligus menjadi hub untuk perdagangan global.

TINJAUAN PUSTAKA

Sejak diterbitkan Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, salah satu hal yang ditekankan adalah penguatan konektivitas nasional, dimana hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan keuntungan dari posisi Indonesia dilihat dari keterhubungan secara regional dan global/internasional. Di dalam Peraturan Presiden Nomor 48 Tahun 2014 disebutkan bahwa penguatan konektivitas nasional dapat diwujudkan melalui pembangunan pelabuhan hub internasional bagi

Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung, Sumatera Utara dan untuk Kawasan Timur Indonesia di Bitung, Sulawesi Utara. Hal ini dilakukan sebagai upaya pendorong dan penarik keseimbangan ekonomi wilayah yang lebih merata dan nantinya dapat menciptakan kemandirian dan daya saing ekonomi nasional yang lebih solid (Perpres No 48, 2014).

Penetapan Pelabuhan Bitung sebagai salah satu pelabuhan hub internasional disebabkan posisi strategis yang berada di gerbang Provinsi Sulawesi Utara untuk kawasan Asia Pasifik. Posisi ini mempermudah distribusi barang dan jasa ke pasar Asia Pasifik. Dalam rangka penguatan konvektivitas nasional dari sisi geo-strategis, Bitung merupakan salah gerbang konektivitas global yang memanfaatkan keberadaan SLoC Sea Lane of Communication (SLOC)¹ dan Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI)² secara optimal sebagai modal utama percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia (Bappeda Kota Bitung, 2014). Dengan adanya pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional, biaya logistik dapat ditekan karena jarak tempuh ke pusat-pusat pelabuhan seperti Shanghai, Hongkong, Tokyo, Honolulu, Vancouver, Panama, Vladivostok, San Francisco, dari Bitung lebih dekat dibandingkan dari Jakarta, Surabaya, atau Makassar. Untuk itu, apabila dijadikan pelabuhan hub internasional, maka biaya ekspor ke negara tujuan akan lebih murah (Pangemanan, 2014). Selain itu, keberadaan Pelabuhan Bitung nantinya diharapkan akan menurunkan beban kegiatan logistik yang terpusat di Pulau Jawa (*inner island*) dan mendistribusikan secara merata ke pusat-pusat hub internasional (Kemenko, 2014).

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 69 Tahun 2001, menetapkan sejumlah persyaratan untuk suatu pelabuhan dapat dikategorikan sebagai pelabuhan hub internasional. Persyaratan-persyaratan tersebut diantaranya menyangkut kedekatannya dengan

¹ Istilah yang menggambarkan rute maritim utama antara pelabuhan, yang digunakan untuk perdagangan, logistik dan angkutan laut (Klein, 2007). <http://www.usni.org/magazines/proceedings/2007-04>. Diakses pada 22 Juni 2015

² Jalur di wilayah perairan Indonesia yang dapat dilewati kapal dan pesawat udara asing. <http://pustaka.pu.go.id/new/istilah-bidang-detail.asp?id=6>. Diakses pada 22 Juni 2015

pasar internasional, jalur pelayaran internasional dan jalur ALKI dan hub internasional lainnya. Selain itu Pelabuhan hub internasional juga harus bisa berperan sebagai tempat alih muat penumpang dan barang internasional (kegiatan bongkar muat barang). Lebih lanjut Peraturan pemerintah tersebut juga mengatur persyaratan teknis, misalnya kondisi teknis pelabuhan yang terlindung dari gelombang dengan luas daratan dan perairan tertentu. Berdasarkan hal tersebut tepat bila Pelabuhan Bitung dijadikan sebagai salah satu pelabuhan hub internasional.

Belajar dari kesalahan pembangunan Ceres Terminal di port of Amsterdam, letak yang strategis memang merupakan hal penting yang harus dipertimbangkan dalam pembangunan IHP. Selama 21 bulan sejak dioperasikan, baru terdapat satu kapal yang singgah di pelabuhan tersebut. Konsep logistik yang keliru menyebabkan pengguna jasa pelabuhan memerlukan waktu yang lebih lama untuk mencapai pelabuhan, serta menimbulkan biaya yang lebih besar (Sumarno, 2014).

Lain halnya dengan *Port of Singapore Authority* (PSA), terletak di selat malaka yang merupakan *center of gravity* perdagangan dunia, pelabuhan ini berhasil mengoptimalkan posisi strategisnya. *Port of Singapore Authority* melayani tidak kurang dari 800 *shipping line* serta memiliki akses lebih dari 750 pelabuhan dunia. Saat ini, PSA menjadi salah satu pelabuhan tersibuk di dunia. Pembangunan IHP lainnya yang berhasil, yaitu Pelabuhan Antwerp di Belgia. Hal yang dapat dipelajari dari pelabuhan ini adalah bagaimana cara operator pelabuhan mengelola terminal yang begitu luas dengan baik. Infrastruktur seperti jalan dan dermaga disediakan oleh pemerintah, sementara fasilitas suprastruktturnya (alat bongkar muat) dibangun oleh pihak swasta. Inovasi dalam pengelolaan *hub port* dilakukan dengan mengandeng *shipping line* besar seperti CMA CGM, Maersk Sealine, NYK, dan sebagainya (Sumarno, 2014).

METODE PENELITIAN

Kajian tentang pembangunan dan pengembangan pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional ini menggunakan analisis deskriptif. Analisis deskriptif ini digunakan untuk melihat

status Pelabuhan Bitung sebagai hub internasional, faktor-faktor apa saja yang menentukan Pelabuhan Bitung layak ditetapkan sebagai hub internasional, peran pelabuhan Bitung sebagai hub domestik dan juga internasional dan kemungkinan peluang pengembangan pelabuhan tersebut. Pendekatan ekonomi logistik digunakan untuk melakukan analisis peranan pelabuhan Bitung sebagai hub yang ikut menentukan distribusi barang dan jasa di Indonesia dan global, khususnya Asia Pasifik. Data yang digunakan dalam kajian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara dengan para stakeholders Pelabuhan Bitung termasuk di dalamnya Dinas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pembangunan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional secara umum merupakan langkah yang tepat ditinjau dari sudut pandang ekonomi. Berdasarkan hasil wawancara dengan berbagai instansi di Kota Bitung, 2014 (Bappeda, Pengelola Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung), setidaknya ada empat alasan yang dapat digunakan untuk mendukung pernyataan ini. Pelabuhan hub internasional dapat berperan sebagai 1) pemotong jarak tempuh khususnya antara Indonesia dengan negara-negara Asia Pasifik, 2) pelabuhan laut yang kooperatif dan kompetitif dengan pelabuhan-pelabuhan laut yang sudah ada di sekitarnya, 3) tempat pembangkitan pendapatan baru (*new income generation*) terutama di Indonesia bagian timur, dan 4) pemberi berbagai dampak lanjutan (*multiplier effect*) yang pada umumnya positif. Masing-masing alasan ini akan dibahas lebih lanjut.

Pertama, Pelabuhan Bitung tidak hanya berfungsi sebagai hub domestik, tetapi juga sebagai salah satu dari dua hub internasional di Indonesia. Hal ini sangat sesuai dengan PP No. 32 Tahun 2011 tentang MP3EI 2011-2025 yang dibuat dalam era Pemerintahan Yudhoyono, bahwa untuk mempercepat pemerataan ekonomi, kegiatan logistik yang selama ini terpusat di pulau Jawa, harus didistribusikan secara merata ke pusat-pusat hub internasional. Sebagai hub domestik, pelabuhan Bitung direncanakan menjadi poros Indonesia bagian timur. Sebagai hub internasional, pelabuhan Bitung diarahkan

untuk dapat menghubungkan Indonesia bagian timur dengan berbagai negara lainnya, terutama negara-negara di Asia Pasifik. Beberapa *spoke* dari pelabuhan Bitung yang ada di luar negeri antara lain pelabuhan-pelabuhan di Jepang, Korea, China, Taiwan, Filipina Selatan, Papua Nugini, Australia, dan Selandia Baru, sedangkan dari domestik berupa pelabuhan *transhipment* dari enam koridor ekonomi Indonesia yaitu Batam, Surabaya, Lombok, Balikpapan, Bitung itu sendiri dan Morotai (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, 2014).

Apabila pelabuhan Bitung dapat memainkan perannya seperti yang direncanakan tersebut, pemotongan jarak yang signifikan akan dicapai untuk rute antara Indonesia dan negara-negara Asia Pasifik. Ini membawa berbagai penghematan antara lain dari segi waktu. Efisiensi jarak (mil laut) dan waktu (hari) yang diperkirakan terjadi setiap perjalanan menuju Kaohsiung, Hong Kong, Shanghai, Busan, Tokyo, Los Angeles, misalnya, ternyata tidak dapat diabaikan. Selanjutnya biaya (USD) yang diperkirakan dapat dihemat untuk setiap kali perjalanan menuju Kaohsiung, Hong Kong, Shanghai, Busan, Tokyo, dan Los Angeles juga sangat besar (Pangemanan, 2014). Secara rata-rata, penghematan untuk tujuan-tujuan tersebut lebih dari 40% (Tabel 2).

Kedua, pelabuhan-pelabuhan di Singapura dan Malaysia diperkirakan sudah mendekati kapasitas maksimum yang dapat ditangani mengingat perjalanan dari Asia ke Asia saja sudah lebih dari 30% (Tabel 1). Jika peran Singapura sudah dinasionalisasi, ekspor impor yang dilakukan Indonesia tidak perlu lagi melalui Singapura (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, 2014). Limpahan ini dan pertambahan

yang terus menerus setiap tahunnya akan dibidik oleh Pelabuhan Bitung. Seandainya tidak ada limpahan sekalipun, Indonesia dapat menjadi salah satu pemain kunci dalam urusan pelabuhan karena Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia dengan banyak potensi laut yang tidak banyak dimiliki negara lain, serta telah mencanangkan diri sebagai poros maritim dunia.

Menilik semua itu, Pelabuhan Bitung tidak hanya menjadi pesaing pelabuhan sekitarnya, tetapi juga dengan inovasinya, sekaligus dapat sebagai *partner* bisnis yang akan memberikan solusi bagi masalah kepelabuhan di sekitarnya. Adanya sinergi dengan pelabuhan laut lainnya (nasional dan internasional) bisa memberikan dampak positif, karena ada persaingan antar pelabuhan sehingga bisnis di pelabuhan akan selalu berusaha meningkat baik dalam aspek kualitas, kuantitas, maupun kontinuitasnya. Dari sisi lainnya juga ada kerja sama antar pelabuhan sehingga hal ini merangsang terjadinya kemudahan dan ketenangan berusaha.

Ketiga, pembangunan pelabuhan internasional bukanlah pembangunan satu-satunya di daerah Bitung. Suatu rencana yang lebih holistik telah dibuat. Rencana besar itu mencakup pula pembangunan-pembangunan lain yang dapat mendukung pembangunan pelabuhan internasional. Rencana pembangunan tersebut mencakup antara lain pembangunan KEK (Kawasan Ekonomi Khusus), KAPET (Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu) Manado-Bitung, KSN (Kawasan Strategis Nasional), KAN (Kawasan Andalan Nasional), BMK (Bendungan Multifungsi Kuwil), Pengendali Banjir Perkotaan, Pelabuhan Pendukung, Bandara, Tol Bitung-Manado, jalur kereta api, Bitung *Logistics*

Tabel 1. Rute Perdagangan Pelayaran Dunia

Nilai (bio US\$)	Amerika Utara	Amerika Tengah dan Selatan	Eropa	CIS	Afrika	Timur Tengah	Asia
Dunia	17.27%	4.48%	37.37%	3.13%	3.31%	4.06%	30.37%
Amerika Utara	48.63%	9.17%	16.05%	0.76%	1.61%	3.17%	20.62%
Amerika Tengah dan Selatan	25.44%	27.48%	17.41%	1.09%	2.86%	2.31%	23.40%
Eropa	7.80%	1.97%	69.51%	3.89%	3.35%	3.30%	10.20%
CIS	4.72%	0.89%	54.85%	19.01%	1.79%	2.55%	16.20%
Afrika	12.25%	4.97%	39.74%	0.33%	13.41%	2.81%	26.49%
Timur Tengah	10.08%	0.94%	12.64%	0.60%	3.33%	9.91%	62.51%
Asia	17.42%	3.50%	15.28%	2.16%	3.16%	4.65%	53.82%

Sumber: Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung (2014).

Community College (BLCC), PLTA, Panas Bumi, KWDAST (Kawasan Konservasi dan Wisata Daerah Aliran Sungai Tondano), Kawasan Penambangan, Agropolitan & Minapolitan (Sarundajang, 2014).

Semua proyek pembangunan tersebut merupakan sumber pendapatan baru. Sumber pendapatan ini berlangsung sekurang-kurangnya pada tahap prakonstruksi, konstruksi, dan pasca konstruksi. Pada tahap prakonstruksi terdapat kegiatan perancangan atau perencanaan sehingga terdapat peluang kerja terutama bagi para konsultan. Pada tahap konstruksi terdapat peluang berusaha khususnya bagi kontraktor. Pada tahap pascakonstruksi, peluang usaha terjadi bagi pengelola dan pelaksana kegiatan dari proyek-proyek yang telah dibangun sebelumnya. Seluruh proyek tersebut dapat berlangsung cukup lama. Untuk pembangunan pelabuhan saja, dibutuhkan waktu antara tahun 2003 sampai 2025 (Rajasa, 2006). Keuntungan sekitar pelabuhan juga akan meningkatkan peran daerah maupun industri yang akan berkembang di sekitarnya, yang nantinya dapat memperkuat ekonomi lokal regional (Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan, 2014).

Keempat, akan ada beberapa dampak lanjutan dari pembangunan pelabuhan internasional. Salah satu dampak tersebut adalah terbentuknya peningkatan pengawasan publik di laut. Kegiatan yang bersifat sporadis ini bisa saja menjadi penting misalnya jika dihubungkan dengan pencurian ikan oleh berbagai nelayan dari negara lain. Indonesia - yang memiliki sekitar 17,504 pulau dan wilayah perairan laut 5,8 juta km² - menderita kerugian 30 triliun rupiah setiap tahun (Hutajulu et al., 2014) akibat pencurian ikan. Pencurian ikan milik Indonesia tersebut bahkan ada yang memperkirakan mencapai 100 triliun (Republika Online, 2015) atau 300 triliun (Suhendra, 2015) setiap tahunnya. Selain itu, wilayah perbatasan terutama yang dilalui jalur kapal perjalanan akan menjadi lebih sering terlihat orang. Hal ini akan memicu perhatian ke daerah-daerah terluar, terpinggirkan dan terbelakang (3 T). Dengan adanya pemicuan perhatian tersebut maka tempat-tempat 3 T tersebut segera atau setidaknya secara bertahap makin berkembang. Selanjutnya, warga di daerah ini dapat memiliki

peluang yang lebih besar berhubungan dengan orang luar.

Dampak lanjutan memang tidak hanya dari sisi positif. Kemungkinan insiden lalu lintas laut, pencemaran laut, dan hal-hal negatif lainnya mungkin meningkat karena kepadatan dan frekuensi lalu lintas laut yang lebih tinggi. Meskipun demikian, dampak negatif tersebut diharapkan jauh lebih kecil dari dampak positifnya.

Keuntungan ekonomis pembangunan pelabuhan hub Internasional di Bitung

Mengapa pembangunan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional menjadi penting untuk segera dilakukan? Ada beberapa alasan mendasar yaitu:

1. Ketika peran Singapura (bagi Indonesia) dinasionalisasi, Indonesia tidak harus bergantung sepenuhnya dalam melakukan ekspor dan impor tidak perlu melalui Singapura. Proses *double handling* yang selama ini dilakukan di Singapura bisa dihindakan. Oleh karena itu, Pelabuhan Bitung harus didesain untuk bisa menampung/menjadi tempat bersandar kapal jenis besar (*mother vessel*).
2. Dalam jangka panjang kapasitas pelabuhan Singapura dan juga Malaysia akan jenuh/padat, sehingga dimungkinkan terjadi limpahan barang. Dengan kemampuan untuk memberikan pelayanan dan harga yang kompetitif, maka pelabuhan hub internasional kita akan memperoleh tambahan permintaan pelayanan.

Pergerakan impor dan ekspor Bitung cukup variatif dilihat dari negara asal maupun negara tujuan impor. Hal yang perlu digaris bawahi dalam kaitannya dengan pengembangan Bitung adalah bagaimana meningkatkan volume perdagangan melalui Bitung. Untuk peningkatan volume perdagangan berarti pelabuhan Bitung harus bisa difungsikan sebagai hub sesuai dengan peruntukannya untuk menampung barang-barang hasil produksi dari daerah sekitar. Demikian juga, Pelabuhan Bitung sebagai penghubung dengan wilayah lain di Indonesia seperti Pelabuhan Batam, Surabaya, Balikpapan, Lombok, dan Morotai, sekaligus penghubung kawasan regional

dan internasional lainnya seperti Pelabuhan Jepang, Korea, Taiwan, Australia, Asia Pasifik, dan Amerika. Sementara itu dari sisi impor, Pelabuhan Bitung sudah mulai bisa difungsikan

sebagai pemasok barang kebutuhan nasional ke berbagai wilayah distribusi di Indonesia. Posisi ini tentu saja bisa menciptakan efisiensi distribusi dan ekonomi pada umumnya.

Tabel 2. Data Perbandingan Pelabuhan Bitung dengan Pelabuhan Lain di Negara Tujuan

PELABUHAN BITUNG	PELABUHAN NEGARA TUJUAN						
	Darwin	Kaohsiung	Hongkong	Shanghai	Busan	Tokyo	Los Angeles
Via Tanjung Priok & Singapore (Mil Laut)		3.526	3.365	4.142	4.408	3.429	9.574
Bitung Direct (Mil Laut)	1.094	1.346	1.423	1.901	2.113	2.220	6.651
BEDA JARAK (Mil Laut)		2.180	1.942	2.241	2.295	1.209	2.923
BEDA JAM	346,46	336,11	349,11	351,46	364,24	378,76	
BEDA HARI	14,44	14,00	14,55	14,64	15,18	15,78	

Sumber: Pangemanan (2014)

Tabel 3. Posisi Pelabuhan Bitung Diantara pelabuhan lain di Indonesia dan Dunia

Pelabuhan	Negara	Volume (juta TEU), 2011	Volume (juta TEU), 2012
Shanghai	China	31.74	32.53
Singapura	Singapura	29.94	31.65
Hong Kong	China	24.38	23.10
Shenzen	China	22.57	22.94
Busan	Korea Selatan	16.18	17.04
Jebel Ali, Dubai	UEA	13.00	13.30
Rotterdam	Belanda	11.88	11.87
Port Kelang	Malaysia	9.60	10.00
Tanjung Pelepas	Malaysia	7.50	7.70
Tanjung Priok	Indonesia	5.62	6.10
Tanjung Perak	Indonesia	2.64	2.85
Kuala Tanjung	Indonesia		
Bitung	Indonesia		

Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI (2014)

Dari sisi ekonomis, Pelabuhan Bitung mempunyai keunggulan dibandingkan dengan Pelabuhan Tanjung Priok, bahkan Singapura. Sebagai perbandingan berikut ditampilkan data mengenai perbedaan jarak, waktu hari dan jam.

Dari sisi geostrategis, Pelabuhan Bitung mempunyai keunggulan sebagai pelabuhan hub internasional karena mampu menampung produksi barang dan jasa ekspor impor serta pusat distribusi barang dan penunjang logistik di Kawasan Timur Indonesia. Selain itu, posisi Bitung juga strategis untuk menghubungkan Indonesia dengan kawasan, Asia Pasifik. Pelabuhan Bitung juga sebagai pelabuhan kunci untuk mendukung

pengembangan kawasan bersama dalam konteks BIMP-EAGA³.

Secara fisik geografis, Pelabuhan Bitung juga memiliki posisi yang strategis karena berada di selat yang terlindungi dari arus dan gelombang laut yang besar sehingga proses bongkar muat barang menjadi lebih aman. Selain itu, dengan tingkat kedalaman yang mencapai 35 meter lebih,

³ Merupakan wilayah pertumbuhan ASEAN Timur yang diikuti oleh 4 negara yaitu Brunei Darussalam, Indonesia (Kalimantan Timur, Kalimantan Barat, dan Sulawesi Utara), Malaysia (Sabah, Sarawak, dan Labuan), dan Filipina (Mindanao dan Palawan). <http://www.bimp-eaga.org/>. Diakses pada 23 Juni 2015



Gambar 1. Rencana Pengembangan Bitung sebagai *International Hub Port* (IHP)

Sumber: Bappeda Kota Bitung (2014)

maka Pelabuhan Bitung bisa digunakan untuk bongkar muat kapal, termasuk kapal besar.

Proses pembentukan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional tidak terlepas dari dukungan (fisik) khususnya infrastruktur dan jaringan logistik. Beberapa sarana penunjang Pelabuhan Bitung yang mampu mendukungnya sebagai pelabuhan hub internasional adalah sebagai berikut:

Dasar hukum pengembangan pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional merujuk pada kerangka besar MP3EI yang menjelaskan arti penting dari Pelabuhan Hub Internasional bagi Indonesia dalam upaya meningkatkan kinerja logistik nasional. Secara legal, penetapan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional didasarkan pada Peraturan Presiden No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru (*Blue Print*) Pengembangan Sistem Logistik Nasional (Sislognas). Terdapat 2 pelabuhan yang ditetapkan sebagai pelabuhan hub internasional, diantaranya Pelabuhan Kuala Tanjung, Sumatera Utara, untuk menjadi hub di bagian Barat dan Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara, di bagian Timur Indonesia.

Berdasarkan Perpres No. 32 tahun 2011 tentang MP3EI, pembangunan pelabuhan hub internasional dilakukan untuk meningkatkan daya saing perekonomian Indonesia guna mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi di Indonesia. Upaya ini dilakukan dengan

melalui pembentukan Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang ditujukan untuk mewujudkan sistem logistik yang efisien dan produktif melalui pembangunan dan pengembangan pelabuhan di Indonesia.

Upaya pengembangan pelabuhan Bitung terus dilakukan. Ada beberapa kegiatan pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah/pemerintah daerah, BUMN (Pelindo) dan swasta untuk periode sampai 2017 adalah sebagai berikut (KEK):

- Pengerukan kolam pelabuhan nusantara sampai dengan kedalaman 6 LWS⁴
- Pengerukan alur atau kolam pelabuhan TPB⁵ sampai dengan kedalaman 12 LWS
- Pembangunan dan replacement dermaga samudera
- Pembangunan CY dan pembangunan lanjutan untuk dermaga TPB dengan ukuran 150x30 m2.

Secara khusus penetapan pelabuhan hub internasional adalah untuk mengurangi beban aktivitas logistik yang terkonsentrasi di Pulau Jawa sehingga perlu upaya pemerataan beban logistik ke daerah lainnya; pemerataan dan perluasan pembangunan ekonomi, penerapan asas

⁴ Low water spring (LWS) merupakan kedalaman air pada saat surut purnama; surut yang paling rendah permukaan airnya. (Kementerian Perhubungan, 2002)

⁵ Terminal peti kemas

cabotage secara lebih optimal dan pemanfaatan ekonomis Selat Malaka dan tiga Arus Lintas Kepulauan Indonesia (ALKI) secara lebih optimal (BAPPEDA Bitung, 2014). Pelabuhan Bitung

selama ini masih melayani lalu lintas barang termasuk ekspor dan impor untuk komoditas sektor primer: kopra, cengkeh, kayu dan lainnya (tabel 4); sektor sekunder seperti ikan kaleng dan minyak goreng dan sektor tersier khususnya

Tabel 4. Komoditas Primer di Indonesia Timur Melalui Pelabuhan Bitung

Pelabuhan	Komoditi yang diangkut
Gorontalo	Jagung, ikan, kayu
Balikpapan	Kayu olahan
Samarinda	Kayu olahan
Ternate	Kayu olahan, cengkeh, kopra
Sorong	Ikan, kayu
Biak	Ikan, kayu
Manokwari	Ikan
Jayapura	Ikan
Merauke	Kayu, tembaga

Sumber: Kawasan Ekonomi Khusus Bitung (2014)

Tabel 5. Rute Pergerakan Domestik dan Internasional Melalui Pelabuhan Hub Internasional Bitung

No	Kawasan Ekonomi	Moda yang digunakan	Transhipment	Jenis Kapal	Tujuan	Jenis Kapal	Negara Tujuan
1.	Sumatera	Rel, darat, laut	Batam				Jepang
2.	Jawa	Rel, darat, laut	Surabaya				Korea
3.	Kalimantan	Rel, darat, laut	Balikpapan		Pelabuhan Hub Internasional Bitung	mother vessel	Taiwan
4.	Sulawesi	Rel, darat, laut	Bitung				Australia
5.	Bali – Nusa Tenggara	Rel, darat, laut	Lombok				Asia Pasifik
6.	Papua – Kep Maluku	Rel, darat, laut	Morotai				Amerika

Sumber: Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI (2014)

Tabel 6. Banyaknya Lintasan Barang Menurut Perdagangan Luar Negeri Melalui Pelabuhan Bitung Tahun 2002–2013

Tahun	Impor	Ekspor	Jumlah
2002	144.722	531.420	676.142
2003	92.491	388.676	481.167
2004	10.615	387.995	398.610
2005	20.451	521.041	541.492
2006	57.180	412.191	469.371
2007	51.348	413.285	464.633
2008	14.489	293.854	308.343
2009	12.603	315.052	327.655
2010	24.818	366.290	391.108
2011	166.079,37	590.754,85	756.834,22
2012	50.739	437.953	524.692
2013	63.769	319.568	383.377

Sumber: BPS Kota Bitung, 2014.

Tabel 7. Potensi Pelabuhan Bitung

Perbandingan	Posisi Strategis Pelabuhan Bitung
Lokasi	Gerbang utama wilayah Timur Indonesia yang menjadi transhipment kegiatan ekspor impor sebagian pangsa pasar utama di Selat Malaka, Jepang, Korea, China, Taiwan, Australia, Asia Pasifik, dan Amerika serta hub bagi komoditas pelabuhan utama nasional di Batam, Surabaya, Balikpapan, Bitung, Lombok dan Morotai.
Kedalaman	Pelabuhan Bitung merupakan salah satu dari tiga pelabuhan alam yang ada di Indonesia yang memiliki kedalaman alur pelayaran mencapai 40 meter, tidak adanya pendangkalan, dan arus gelombang yang tenang. Berdasarkan persyaratan pelabuhan hub internasional, kedalaman untuk pelabuhan jenis ini minimal 12 m LWS.
Bongkar Muat	Berdasarkan keputusan kementerian perhubungan no 53 tahun 2002 pasal 10 ayat 1, untuk persyaratan sebagai International Hub Port (IHP) mempunyai kapasitas minimal sebesar 2.500.000 teus, sehingga perlu dilakukan review dengan menambah area sebelah kiri (pelabuhan cabang Bitung yang ada saat ini) sebagai perluasan lapangan penumpukan peti kemas sehingga total kapasitas dapat mencapai + 8.000.000 teus per tahun.
Industri	Terdapat kawasan Tanjung Merah yang nantinya menjadi basis tiga kelompok industri, berbasis sumber-sumber daya alam (20-25 persen), industri pendukung untuk pengolahan ikan (40 persen), dan industri kemasan (40 persen). Selain itu, Pelabuhan Bitung memiliki 3 jenis komoditi ; (1) sektor primer terdiri dari kopra, cengkeh, kayu, dan rotan; (2) sektor sekunder dimana terdapat pengalengan ikan dan minyak goreng (industri), dan (3) sektor tersier didominasi oleh pariwisata (Tondano, Bunaken, Likupang, dan P. Gangga).
Efisiensi	Dibandingkan dengan Pelabuhan Tanjung Priok, arus barang melalui Pelabuhan Bitung dapat memangkas jarak tempuh mencapai 30-60 persen dan menghemat waktu 14-15 hari.

Sumber: Data dari berbagai sumber (Bappeda, 2014, KSOP 2014)

pariwisata (yang disediakan oleh pelabuhan penumpang). Sebagai hub untuk wilayah timur Indonesia, Pelabuhan Bitung melayani pergerakan barang dan jasa untuk wilayah sekitarnya. Tabel 5 menggambarkan pergerakan komoditi yang berasal dari pelabuhan/daerah sekitarnya. Masih terbatasnya pelayanan Pelabuhan Bitung yang cenderung hanya untuk mengangkut komoditas primer tidak terepas dari terbatasnya pasokan barang manufaktur yang berasal dari daerah sekitar di kawasan timur Indonesia, khususnya di Sulawesi Utara sendiri (Bisnis.com, 2014).

Kawasan Ekonomi Khusus

Untuk mendukung terwujudnya Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional, di Bitung juga disiapkan suatu kawasan khusus yang memberikan kemudahan pergerakan arus barang dan produksi dalam bentuk Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) dengan dasar hukum yaitu UU No. 39 tahun 2009 dan peraturan pelaksanaannya yaitu PP No. 2 tahun 2011 yang direvisi menjadi PP No. 100 tahun 2012. Di daerah Bitung, lokasi yang dijadikan KEK adalah di kawasan industri

Tanjung Merah yang memiliki luas 512 hektare. Kawasan ini diproyeksikan untuk aktivitas ekonomi bagi tiga kelompok industri, yaitu industri berbasis sumber-sumber daya alam yang porsinya sekitar 20-25 persen, industri pendukung untuk pengolahan ikan (40 persen), dan industri kemasan (40 persen).

Dengan memperhatikan semakin meningkatnya arus perdagangan dunia, khususnya di kawasan Asia Pasifik, maka tingkat aksesibilitas menjadi hal yang sangat penting untuk diperhatikan oleh Indonesia, khususnya untuk pelabuhan yang memang sudah ditargetkan menjadi pelabuhan hub internasional. Akses kelautan yang mudah (*nautical access*), tingkat kedalaman perairan, dan kualitas sistem kendali pelayaran (*Vessel Traffic Guidance System*) adalah hal mutlak yang harus dipenuhi oleh suatu pelabuhan hub internasional (Kawasan Ekonomi Khusus). Secara umum ada empat faktor kunci yang harus diperhatikan yaitu kontainerisasi, infrastruktur yang memadai, peningkatan keamanan pelabuhan dan perkembangan teknologi.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dari hasil analisis yang meliputi kelayakan fisik (kedalaman, lingkungan), efisiensi dan kemungkinan pengembangan, Pelabuhan Bitung layak dijadikan pelabuhan hub internasional. Dilihat dari kedalamannya, Pelabuhan Bitung mempunyai kedalaman alami sampai 35 meter. Selain itu, Pelabuhan Bitung juga mempunyai posisi yang sangat bagus karena berada di Teluk Lembeh yang terlindung dari arus dan ombak besar dari laut lepas.

Pengembangan pelabuhan Bitung sebagai hub internasional sebaiknya didukung dengan pembangunan dan pengembangan pelabuhan lain, baik itu sebagai pelabuhan internasional, pelabuhan utama, maupun pelabuhan pengumpul. Pembangunan industri di sekitar kawasan Bitung bisa dikembangkan, termasuk kawasan KEK Bitung. Pembangunan industri di kawasan Timur Indonesia dengan segala infrastruktur pendukungnya perlu dilakukan. Hal ini perlu dilakukan mengingat, sebagai pelabuhan hub, Bitung merupakan titik temu dari berbagai barang dan jasa yang berasal dari berbagai pelabuhan yang ada, khususnya yang berada di wilayah timur Indonesia.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terimakasih yang kepada tim Kajian ASEAN-China Connectivity Development yang telah bersama-sama melakukan kajian tentang konektivitas di Indonesia. Ide tulisan dalam jurnal ini merupakan bagian dari kajian di lapangan. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada narasumber di lapangan, khususnya Bapak Prof. Dr. Noldy Norah yang banyak memberikan ide masukan dan koreksi terhadap kajian ASEAN-China Connectivity Development.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda Kota Bitung. (2014). *Bitung The New Gateway of Indonesia in Asia Pasific.* Bitung: Bappeda Kota Bitung
- Bappeda Kota Bitung. (2014). *Bitung Potensi Strategi dan Peluang Investasi..* Bitung: Bappeda Kota Bitung

Bisnis.com. (2014). Sektor Riil: Kurang Berkembang Di Sulut. <http://industri.bisnis.com/read/20141217/257/383638/sektor-riil-kurang-berkembang-di-sulut>. Diakses tanggal 23 desember 2014

BPS Kota Bitung, 2014. Bitung dalam angka 2014. Bitung: 195p

Hutajulu, M. et al. (2014). Analisis hukum pidana terhadap pencurian ikan di zona ekonomi eksklusif Indonesia wilayah pengelolaan perikanan Republik Indonesia (studi putusan NO: 03/PID.SUS.P/2012/PN.MDN). USU Law Journal, Vol.II-No.1 (Feb-2014).

Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung. 2014. *Pelabuhan Bitung.*

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian RI. (2014). *Identifikasi Pola Pengelolaan Rute Dalam Rangka Implementasi Pelabuhan Hub Internasional di Pelabuhan KualaTanjung dan Bitung.* Jakarta

Kementerian Perhubungan. (2002). *Keputusan Menteri Perhubungan Tentang Tataan Kepelabuhan Nasional Nomor KM 53 tahun 2002.*

Klein, John J. (2007). *Maritime Strategy Should Heed U.S. and UK Classics.* U.S Naval Institute Proceedings 133(4): 67-69.

Pangemanan, Audy RR. (2014). Peluang dan tantangan kegiatan eksport – import melalui pelabuhan Bitung.

Peraturan Presiden No. 32 Tahun 2011 tentang Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Jakarta: 9 p.

Peraturan Pemerintah Nomor 48. 2014. *Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025.*

Peraturan Pemerintah Nomor 69. 2001. *Kepelabuhanan.*

Rajasa, H. (2006). Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 50 Tahun 2006 tentang Rencana Induk Pelabuhan Bitung. Kemenhub, Jakarta: 6 p.

- Republika Online. (2014). Duh, 30 Persen Pencurian Ikan Dunia Terjadi di Indonesia. <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/14/07/18/n8vnic-duh-30-persen-pencurian-ikan-dunia-terjadi-di-indonesia>. Diakses 2 Februari 2015.
- Sarundajang. (2014). Peluang Investasi Pembangunan Infrastruktur dan Perekonomian di Provinsi Sulawesi Utara. : 85 p.
- Suhendra, Z. (2014). Jokowi-JK: Karena Pencurian Ikan, Negara Rugi Rp 300 Triliun/ Tahun. <http://finance.detik.com/read/2014/07/04/084730/2627544/4/jokowi-jk-karena-pencurian-ikan-negara-rugi-rp-300-triliun-tahun>. Diakses 2 Februari 2015.
- Sumarno, Edi. (2014). Perspektif 3 Transportasi Laut Maritim Indonesia. https://www.academia.edu/7243254/PERSPEKTIF_3_TRANSPORTASI_LAUT_MARITIM_INDONESIA. Diakses 7 Juni 2015. Jakarta: academia.edu.
- Usadi, Bambang (2014), Indonesia Poros Maritim Dunia Menuju Ekonomi Berbasis Kelautan. <http://jurnalmaritim.com/2014/08/indonesia-poros-maritim-dunia-menuju-ekonomi-berbasis-kelautan/>. Diakses 7 Juni 2015.
- WTO. (2015). Trade Statistics and Outlook: Modest trade recovery to continue in 2015 and 2016 following three years of weak expansion. PRESS/739 14 April 2015 accessed from https://www.wto.org/english/news_e/pres15_e/pr739_e.pdf on July 9, 2015