

KAJIAN PENGEMBANGAN PELABUHAN BITUNG SEBAGAI PELABUHAN INTERNASIONAL

Bambang Siswoyo *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Indonesia's position that lies between the Pacific and Hindian oceans, the continents of Asia and Australia, it is very special in his capacity as part of a world cruise. In this condition Bitung harbor deemed strategic enough to be developed as a port open to international trade, where the support of Eastern Indonesia as a potential commodity hinterland that supports it.

This study uses descriptive analysis with a look from different angles so that the analysis carried out there are some aspects that are the hallmarks and potential of the Port of Bitung to be developed as an international hub port.

Based on the observations of several aspects including cost aspects, aspects of the distance to various cities in Asia trade, the port of Bitung potential aspects, and aspects of the potential of commodities, development of the port of Bitung in North Sulawesi as a port open to international trade import export that can be used for the development of eastern Indonesia would be potential traffic of international shipping and international trade flows as it is quite reasonable, in which area (Bitung) have proximity to major trade cities in the Asia Pacific region which acts as a distribution center of commodities in Asia, support for port infrastructure in accordance with the conditions where the deep natural harbor no need for dredged during the year, the port protected by islands Lembe of the waves and waves and wind, on the basis of excellence it is likely able to bring prosperity to Indonesia, especially for the eastern region of Indonesia.

Key words: Port of Bitung, mileage and condition of superiority of nature.

PENDAHULUAN

Posisi Indonesia yang berada di antara samudera Pasifik dan Hindia, benua Asia dan Australia, sangatlah istimewa dalam kedudukannya sebagai bagian dari dunia pelayaran. Posisi tersebut sangat strategis, bagi bangsa Indonesia untuk mengembangkan diri, sebagai bangsa pelaut dan juga potensi yang dimiliki faktor geografis Indonesia. Pengembangan pelabuhan di Indonesia sebagai pelabuhan terbuka untuk lalu lintas pelayaran internasional dan sebagai alur perdagangan internasional sangatlah cukup beralasan, dimana

banyak daerah yang mempunyai kedekatan dengan Negara-negara besar dan juga mempunyai peran sebagai pusat distribusi barang komoditi di kawasan Asia, sehingga mampu membawa kemakmuran bagi Indonesia.

Meskipun posisi Indonesia sangat istimewa, potensi itu hingga sekarang belum dimanfaatkan dan diberdayakan secara optimal. Hal ini bisa dilihat pada keterbatasan infrastruktur yang dimiliki Indonesia untuk berkompetisi di pasar Asia Pasifik yang sangat ramai dan bakal

berlipat kali tingkat keramaian dimasa depan.

Pada saat ini salah satu bukti, ekspor Indonesia terbesar (sekitar 90% dari total ekspor) masih bergantung pada pelabuhan Singapura dan Tanjung Pelepas Malaysia. Padahal, Indonesia memiliki beberapa wilayah/daerah yang memungkinkan untuk dikembangkan guna menekan biaya transportasi yang selama ini menjadi beban dalam melakukan ekspor. Posisi Indonesia mempunyai potensi mengembangkan daerah dengan membangun pelabuhan sebagai pelabuhan untuk ekspor, Sulawesi Utara dengan Pelabuhan Bitung yang merupakan pelabuhan alami yang mempunyai tingkat kedalaman kolam pelabuhan cukup untuk kapal besar mempunyai peluang untuk menjadi pelabuhan hub internasional untuk ekspor impor, terutama untuk wilayah Kawasan Timur Indonesia.

Dengan mengembangkan pelabuhan Bitung dapat meminimkan biaya yang selama ini menjadi beban eksportir dari Kawasan Timur Indonesia, dengan penurunan biaya transportasi berarti menaikkan daya saing ekspor yang dapat meningkatkan daya saing ekonomi nasional.

Maksud kajian adalah menemukenali potensi pelabuhan Bitung untuk dikembangkan sebagai pelabuhan internasional. Tujuan kajian adalah mengevaluasi potensi pelabuhan Bitung untuk dikembangkan sebagai pelabuhan internasional.

TINJAUAN PUSTAKA

1. Faktor Penunjang Pengembangan Pelabuhan

Dalam rangka mendukung pengembangan pelabuhan menjadi pelabuhan internasional, ada empat faktor yang menjadi perhatian dalam usaha pengembangan bisnis pelabuhan, antara lain :

a. Kontainerisasi

Kontainerisasi (penggunaan kontainer dalam kargo angkutan laut) telah meningkatkan efisiensi dalam penanganan kargo. Saat ini penggunaan kontainer, hanya dengan 1 *gantry crane* sudah mampu menangani 25-30 kontainer/ jam, yang berarti setara dengan 500-600 ton kargo. Kegiatan ini membutuhkan lebih sedikit tenaga kerja. Tetapi kapal, terminal dan peralatan bongkar muat harus diadaptasi untuk mengakomodasi kontainerisasi secara efektif dan efisien.

b. Infrastruktur yang Memadai

Jenis *general cargo* masih mendominasi pangsa barang yang dikapalkan, sementara untuk *bulk cargo* seperti minyak mentah, bijih besi, batu bara dan komoditi pertanian juga masih besar pangasanya dan ini merupakan barang yg tidak cocok untuk dimuat dalam kontainer. Untuk dapat menangani *bulk cargo* diperlukan terminal yang dilengkapi peralatan dan sistem tersendiri. Pengembangan infrastruktur sebagai akibat semakin besarnya ukuran kapal, sehingga besaran, lebar, hingga kedalaman alur menuju pelabuhan harus senantiasa dapat memastikan keamanan pelayaran. Selain itu peralatan navigasi juga harus tersedia dan

terpelihara. Pelabuhan juga harus memiliki infrastruktur fisik pelindung yang dapat untuk memfasilitasi keselamatan dan keamanan pelayaran di kondisi cuaca dan gelombang laut yang buruk sekali pun. Dukungan fasilitas transportasi darat, yang tertata baik, seperti sistem jalan, jalur kereta api dan sarana transportasi lain dari dan menuju pelabuhan menjadi tuntutan tidak hanya untuk alasan efisiensi pelayanan namun juga untuk keamanan dan keselamatan angkutannya.

c. Peningkatan Keamanan Pelabuhan

Keamanan pelabuhan telah menjadi isu prioritas dalam perdagangan internasional, terutama terhadap aksi terorisme telah menjadikan daya saing suatu negara berkurang. Sejak Juli 2004, sistem keamanan transportasi maritim internasional yang baru telah dicetuskan IMO, dengan seluruh pelabuhan dan kapal yang terlibat dalam aktivitas perdagangan internasional wajib mengikutinya. Hal ini harus diperhatikan terutama bagi pelabuhan yang ingin berkembang sebagai pelabuhan internasional.

d. Perkembangan Teknologi

Sistem otomatisasi operasional di terminal pelabuhan sudah menjadi prasyarat untuk bersaing. Kegiatan bongkar muat kontainer kini semakin otomatis dengan bantuan komputer. Di beberapa pelabuhan besar dunia, begitu kontainer diturunkan dari kapal, maka *Automatically Guided Vehicle* (AGV)

sudah siap untuk membawanya secara otomatis ke tempat yang ditentukan tanpa satu orang pengemudi pun akses yang lebih baik ke moda transportasi lain seperti jalur kereta api, jalan tol, jalur pelayaran sungai ataupun antar pantai juga sangatlah penting. Saat ini pelabuhan harus dapat berperan sebagai pusat logistik dalam jaringan rantai pasokan global jika ingin sukses. Kegiatan dokumen di pelabuhan harus cepat dan komputerisasi sehingga urusan menjadi mudah terkait otoritas pelabuhan, bea cukai, syahbandar, keamanan laut, imigrasi, dan lainnya. Pada saat ini, sebuah kapal harus difasilitasi untuk dapat mengurus dan mendapat pengesahan atas berbagai dokumen yang diperlukan secara *online* melalui "single window" website.

2. Peran Otoritas Pelabuhan

Undang-Undang No.17 tentang Pelayaran adalah pengembangan Otoritas Pelabuhan untuk mengawasi dan mengelola operasi dagang dalam setiap pelabuhan. Tanggung-jawab utama mereka adalah untuk mengatur, memberi harga dan mengawasi akses ke prasarana dan layanan pelabuhan dasar termasuk daratan dan perairan pelabuhan, alat-alat navigasi, kepanduan (*pilotage*), pemecah ombak, tempat pelabuhan, jalur laut (*pengerukan*) dan jaringan jalan pelabuhan. Selain itu, otoritas pelabuhan juga akan bertanggung jawab untuk mengembangkan dan menerapkan rencana induk pelabuhan (termasuk menentukan daerah kendali

darat dan laut) sekaligus menjamin ketertiban, keamanan dan kelestarian lingkungan pelabuhan. Operator pelabuhan, di sisi lain, dapat berpartisipasi dalam menyediakan antara lain penanganan kargo, sarana penumpang, layanan tambat, pengisian bahan bakar dan persediaan air, penarikan kapal sekaligus penyimpanan dan bangunan di atas pelabuhan lainnya.

Dalam hal ini, otoritas pelabuhan Indonesia tidak mendapat pengecualian dan memiliki peranan dan fungsi yang sama dengan otoritas pelabuhan di manapun. Namun demikian, persoalan yang perlu mendapatkan perhatian yang sangat besar adalah apakah otoritas pelabuhan Indonesia akan memiliki kapasitas teknis dan finansial yang diperlukan untuk menjalankan fungsi-fungsi tersebut secara efektif.

Sangatlah penting bahwa para otoritas pelabuhan memiliki kapasitas untuk menghasilkan sumber-sumber pendanaannya sendiri, dan tidak sepenuhnya bergantung pada transfer dana dari pemerintah pusat. Sebagai contoh, biaya operasional dapat dibiayai sebagian dari biaya dan ongkos yang dibayar oleh para operator terminal, termasuk biaya yang sekarang dibayar oleh pelabuhan-pelabuhan swasta (khusus) kepada Pelindo. Infrastruktur dasar yang baru dapat dikonsesikan oleh otoritas pelabuhan dengan cara yang serupa dengan BOT (bangun-operasikan-alihkan). Namun demikian, hal ini akan menuntut pembangunan kapasitas di dalam yang besar pada pihak otoritas pelabuhan serta sejumlah ijin yang diperlukan dari pemerintah pusat. Otoritas pelabuhan dapat mengeluarkan surat

obligasi untuk membiayai dan membangun infrastruktur dasar.

3. Beberapa Penyebab Buruknya Kinerja Pelabuhan Di Indonesia

Beberapa faktor yang menghambat kinerja sistem pelabuhan komersial Indonesia, yaitu :

- **Batasan-batasan geografis.**

Kedalaman pelabuhan tampaknya menjadi masalah besar di hampir setiap pelabuhan di Indonesia. Indonesia memiliki pelabuhan-pelabuhan perairan dalam alami yang sangat sedikit dan sistem sungai yang rentan terhadap pendangkalan parah yang membatasi kedalaman pelabuhan, sehingga diperlukan pengerukan. Bila tidak dilakukan pengerukan, kapal seringkali harus menunggu sampai air pasang sebelum memasuki pelabuhan, yang menyebabkan lebih banyak waktu non-aktif bagi kapal.

Geografi fisik terutama membatasi bagi pelabuhan-pelabuhan Indonesia di pantai utara Jawa, yang melayani wilayah paling padat penduduk dan wilayah dengan tingkat industri tertinggi di Indonesia. Hal ini disebabkan oleh tanah pesisir/dasar laut yang sangat aluvial dan tidak stabil, ditambah dengan perairan-perairan pantai yang dangkal.

- **Masalah Tenaga Kerja.**

Pemanfaatan tenaga kerja di pelabuhan yang secara efektif melembagakan penggunaan fasilitas pelabuhan secara tidak efisien dan membatasi kemungkinan-

kemungkinan peningkatan efisiensi. Di banyak pelabuhan, hanya tersedia satu giliran tenaga kerja dan peluang untuk lembur dibatasi. Untuk pelabuhan-pelabuhan yang dimaksudkan untuk beroperasi selama 24 jam, enam jam dari setiap 24 jam terbuang karena waktu-waktu istirahat yang kaku dan tidak digilir untuk memastikan pelayanan kapal secara berkesinambungan (Nathan Associates 2001).

- **Kurangnya keamanan.**

Pengiriman kargo dari Indonesia biasanya menarik premi asuransi 30-40 persen lebih tinggi dari kargo yang berasal dari Singapura. Hal ini disebabkan tidak hanya oleh perampokan di laut, tetapi juga oleh kegiatan di pelabuhan yang dilakukan kelompok-kelompok kejahatan terorganisir, pencurian umum dan pencurian kecil (*pilferage*) sekaligus pemogokan dan penghentian kerja (Carana 2004). Seperti disebutkan selanjutnya, pelabuhan-pelabuhan utama yang terlibat dalam ekspor-impor sekarang harus memperbaiki keamanannya untuk memenuhi persyaratan keamanan internasional baru, yang dikenal sebagai ISPS.

- **Korupsi.**

Sebab lain waktu non-aktif adalah penundaan karena ketidakadilan dan korupsi dalam alokasi tambatan/berth (Nathan Associates 2001). LPEM-FEUI (2005) mencatat bahwa penggunaan pungutan liar untuk mengurangi waktu antri yang disebabkan kurangnya sarana infrastruktur

utama seperti derek jembatan dan ruang penyimpanan juga merupakan hal yang umum. Biaya-biaya semacam itu masih ditambah lagi dengan banyak sekali pungutan liar yang diminta di pelabuhan untuk prosedur ekspor dan impor yang terus disorot di laporan-laporan media.

- **Kurangnya prasarana pelabuhan.**

Banyak pelabuhan regional kekurangan sarana peti kemas, yang mengharuskan perusahaan-perusahaan pelayaran untuk menggunakan peralatan sendiri, baik yang berada di kapal maupun yang disimpan di pelabuhan. Hanya 16 dari 111 pelabuhan komersial yang mempunyai penanganan peti kemas jenis tertentu, terkadang terjadi rusaknya peralatan sisi-pelabuhan utama (seperti derek jembatan) dan keterlambatan dalam mendapatkan suku cadang pengganti.

Kekurangan tempat untuk penyimpanan dan pengisian peti kemas adalah masalah lain yang dihadapi sebagian besar pelabuhan Indonesia. Hal ini seringkali mengharuskan pemakaian armada truk putar untuk mengantar kargo langsung kepada pelanggan atau pos pengangkutan peti kemas (CFS) langsung dari kapal yang menyebabkan lebih banyak keterlambatan, kemacetan pelabuhan yang lebih parah (baik di sisi darat maupun laut) dan biaya penanganan yang lebih meningkat (Carana 2004).

- Lokasi pelabuhan.

Hampir semua pelabuhan besar Indonesia berlokasi dekat dengan daerah-daerah perkotaan besar yang aksesnya melalui jalan-jalan raya kota yang padat. Masalah kemacetan demikian seringkali diperparah oleh kedatangan kapal penumpang, karena hanya beberapa pelabuhan regional yang memiliki sarana terpisah untuk kapal barang dan penumpang. Di pelabuhan-pelabuhan dengan tingkat okupansi tambatan kapal yang tinggi, kehadiran kapal penumpang dan barang yang bersamaan menyebabkan lebih banyak keterlambatan, dan memperlama waktu persiapan perjalanan pulang kapal barang.

METODOLOGI

Dengan menggunakan analisis diskriptif untuk melakukan analisis permasalahan kajian ini dengan melihat beberapa aspek keunggulan dan kelemahan yang dimiliki oleh pelabuhan Bitung. Beberapa aspek yang dianalisis, antara lain : analisis biaya, analisis jarak, analisis potensi Pelabuhan Bitung, dan analisis potensi komoditi. Data untuk melakukan analisis berasal dari data sekunder atau data kepustakaan dari beberapa referensi.

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

Kota Bitung terletak pada posisi geografis $1^{\circ}23'23''$ - $1^{\circ}35'39''$ LU dan $125^{\circ}1'43''$ - $125^{\circ}18'13''$ BT. Wilayah daratan Kota Bitung mempunyai luas 31.350,35 ha, terbagi dalam delapan wilayah kecamatan serta 69 kelurahan, yang sebelumnya terbagi atas lima kecamatan. Kecamatan-kecamatan tersebut yaitu Kecamatan Madidir memiliki 8 kelurahan, Kecamatan Matuari memiliki 8 kelurahan, Kecamatan Girian memiliki 7 kelurahan, Kecamatan Lembah Selatan memiliki 7 kelurahan, Kecamatan Lembah Utara memiliki 10 kelurahan, Kecamatan Aertembaga memiliki 10 kelurahan, Kecamatan Maesa memiliki 8 kelurahan, dan Kecamatan Ranowulu, memiliki 11 kelurahan.

Dalam perpektif regional maupun internasional Provinsi Sulawesi Utara berada pada posisi strategis karena terletak di bibir pasifik (*pacific reem*) yang secara langsung berhadapan dengan negara-negara asia timur dan negara-negara pasifik. Posisi demikian menguntungkan Sulawesi Utara, karena secara geografis akan menjadi pintu gerbang perdagangan di kawasan timur Indonesia di wilayah Asia Pasifik.



Gambar 1. Propinsi Sulawesi Utara



Gambar 2. Posisi Asia Timur

Predikat sebagai pintu gerbang tersebut ditopang dengan adanya Pelabuhan Samudra Bitung yang mampu menampung jenis kapal laut dalam ukuran besar, serta Bandara Internasional Sam Ratulangi. Untuk pelabuhan samudra Bitung sudah diperluas dengan dibangun-nya fasilitas pelabuhan kontainer yang mampu bongkar muat komoditi ekspor dan impor bagi kapal-kapal yang menggunakan fasilitas pelabuhan tersebut. Dengan tersedia kurang lebih 10 dermaga yang rata-rata mempunyai kedalaman 10-12 m pada waktu normal dan lebih dalam bila kondisi laut pasang. Selanjutnya dalam rencana makro Nasional di Sulawesi Utara (Bitung) akan dibangun *International Hub Port (IHP)*.

Dalam era globalisasi perdagangan, semua pihak (*stakeholders*) harus mengantisipasi perkembangan dan manfaat positif di era perdagangan bebas (*free trade zone*) seperti AFTA (*Asean Free Trade Area*), NAFTA, APEC serta pertumbuhan ekonomi global yang memanfaatkan fasilitas perdagangan yang ada di Sulawesi Utara.

Keunggulan komparatif yang ada dengan didukung sejumlah fasilitas penunjang yang ada harus dikelola secara optimal agar dapat memberikan kontribusi dalam memacu akselerasi pembangunan propinsi Sulawesi Utara. Keunggulan

posisi strategis tersebut perlu dioptimalkan sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi, perdagangan, pariwisata, jasa, industri manufaktur, dan bidang lain di Sulawesi Utara khususnya dan Indonesia pada umumnya.

Hubungan transportasi laut dilakukan melalui Pelabuhan Lokal, Nusantara dan Pelabuhan Samudra/Internasional. Pelabuhan Utama yang melayani angkutan laut di Sulawesi Utara dan wilayah Indonesia Timur bahkan luar negeri adalah Pelabuhan Bitung. Saat ini fasilitas pelabuhan Bitung tengah dikembangkan terutama fasilitas bongkar muat peti kemas. Pelabuhan Bitung dapat digunakan sepanjang tahun karena merupakan Pelabuhan Alam, dan dapat menampung jenis kapal sampai dengan 60.000 ton. Disamping Pelabuhan Bitung, di Propinsi Sulawesi Utara terdapat banyak pelabuhan lainnya (lokal) yaitu; Pelabuhan Manado, Tahuna, Labuang Uki, Torosik, Ulu Siau, Lirung, Melonguane dan Beo.

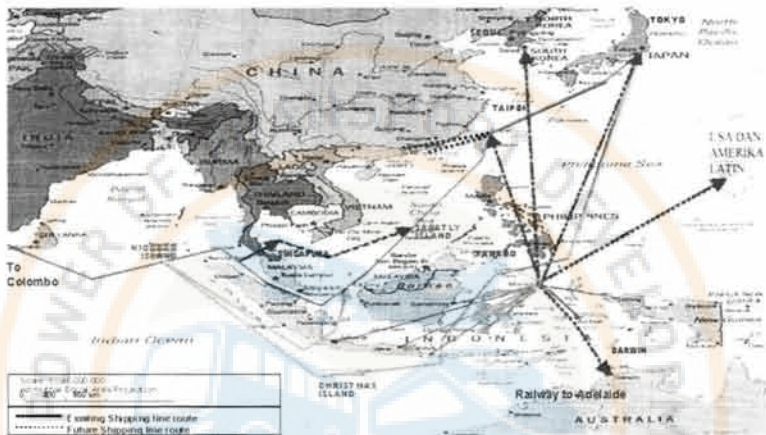
Diharapkan pelabuhan Bitung ke depan akan berfungsi sebagai *cargo consolidation centre* di kawasan Asia Pasifik. Disamping itu saat ini juga dibangun pelabuhan perikanan Bitung yang nantinya akan menjadi pintu keluar masuk perdagangan ikan di Sulawesi Utara.

Tabel 1. Beberapa pelabuhan di Sulawesi Utara

No	Nama Pelabuhan/ Port	Lokasi/Location
1.	Pelabuhan Samudra Bitung	Bitung
2.	Pelabuhan Manado	Manado
3.	Pelabuhan Labuang Uki	Lolak Bolmong
4.	Pelabuhan Torosik	Bolmong
5.	Tahuna	Sangihe
6.	Ulu Siau	Sangihe
7.	Melonguane	Talaud
8.	Lirung	Talaud
9.	Beo	Talaud

Sumber : Badan Pusat statistik, Sulut Dalam angka 2009.

menjangkau daerah-daerah di Sulut. Eksistensi jalan trans Sulawesi sebagai jalur transportasi darat, yang menghubungkan Propinsi Sulawesi Utara dengan Propinsi lainnya di wilayah Sulawesi. Jalur Trans Sulawesi ini merupakan salah satu jalur perdagangan dan distribusi di wilayah Sulawesi. Keberadaan jalur trans Sulawesi, terutama untuk memperlancar



Gambar 3. Alur pelayaran dari Bitung ke berbagai negara

Disamping keberadaan dukungan infrastruktur bandara dan pelabuhan laut yang ada, transportasi darat relatif sudah mobilitas masyarakat, barang dan jasa se Sulawesi, baik dalam hubungan perdagangan, jasa dan lain-lain.

Tabel 2. Jarak dari kabupaten/ kota dengan ibukota propinsi, pelabuhan udara dan pelabuhan laut di Propinsi Sulawesi Utara

No	Kab/ Kota	Ibukota Kab/kota	Jarak ke Ibukota Propinsi/ Manado (Km)	Ke Pelabuhan Udara Sam Ratulangi (Km)	Ke Pelabuhan Samudra Bitung (Km)
1.	Bolaang Mongondow	Kotamobagu	184	194	225
2.	Minahasa	Tondano	32	42	45
3.	Sangihe	Tahuna	550	560	550
4.	Talaud	Melonguane	450	460	450
5.	Manado	Manado	-	10	41
6.	Bitung	Bitung	41	50	-
7.	Tomohon	Tomohon	25	35	66
8.	Minahasa Selatan	Amurang	70	80	111
9.	Minahasa Utara	Airmadidi	15	20	26
* Kota Tomohon, Kab. Minsel dan Minut disatukan dengan dengan Kab. Minahasa					

Sumber : Badan Pusat statistik, Sulut Dalam angka 2009, diolah.

Angkutan laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting bagi Indonesia terutama di wilayah bagian timur sebagai negara kepulauan. Untuk itu pemerintah telah berusaha meningkatkan pengadaan kapal dengan membeli dan juga membangun kapal. Jumlah kapal yang masuk keluar pelabuhan Bitung tahun 2009 tercatat sebanyak 4.143 buah kapal naik sebesar 3,24 % dibanding tahun 2008. Komposisi jenis kapal yang singgah adalah :

- 3,33 % kapal luar negeri;
- 53,99 % pelayaran dalam negeri;
- 24,55 persen pelayaran khusus;
- 15,50% pelayaran rakyat;
- 2,63% pelayaran perintis.

Jumlah barang yang dimuat tahun 2009 sebanyak 1.746.830 ton, naik jika dibanding tahun sebelumnya yang 1.618.442 ton. Demikian juga barang yang dibongkar sepanjang tahun 2009 sebanyak 3.381.329 ton, atau naik dari tahun sebelumnya 3.309.262 ton. Dari keseluruhan barang yang dibongkar, sebagian besar merupakan barang dari pelayaran dalam negeri yang berjumlah 3.294.425 ton atau 97,43 %. Sedangkan kegiatan muat barang, sebagian besar merupakan barang muatan dalam negeri sebanyak 984.767 ton sekitar 6,37 %, serta muatan luar negeri 716.989 ton atau 41,04 %.

Jumlah penumpang turun/naik mengalami penurunan, dimana pada tahun 2009 mencapai 217.691 orang dan sebagian besar penumpang naik turun tersebut merupakan penumpang dalam negeri sekitar 189.266 orang.

PEMBAHASAN

A. Aspek Biaya

Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting bahwa Pelabuhan Bitung sangat strategis karena letaknya, terutama keunggulan yang dimiliki yaitu faktor kedekatan jaraknya dengan kota-kota dagang utama di Asia Pasifik yang memungkinkan terjadinya penekanan biaya transportasi dan memungkinkan pengiriman barang bisa lebih cepat. Dampaknya, *cash flow*-nya pun menjadi lebih cepat pula. Kondisi ini merupakan potensi yang luar biasa belum dikembangkan, dimana saat ini apabila akan melakukan ekspor ke berbagai negara di Asia maupun di luar Asia, seperti Australia, barang yang akan diekspor dari daerah harus dibawa ke Jakarta, Pelabuhan Tanjung Priok terlebih dahulu. Selanjutnya muatan/komoditi harus diturunkan untuk dipindah ke gudang penimbunan/penyimpanan, untuk menunggu beberapa hari kedepan sambil mencari kapal pengangkut yang lebih besar yang akan membawa ke Singapura, selanjutnya di Singapura muatan kapal akan diturunkan lagi untuk atau berganti kapal lagi (*mother vessel*) untuk membawa barang/muatan ke negara tujuan ekspor. Kondisi ini akan membuat konsekuensi mahalnya biaya angkutan, biaya bongkar muat dari penimbunan/penyimpanan dan juga barang akan menjadi kotor dan bau serta kemungkinan lain mutu barang turun sehingga menyebabkan barang ekspor tersebut nilainya menjadi berkurang terkadang sampai tidak diterima di negara tujuan.

B. Aspek Jarak

Perbandingan jarak dari Bitung dan pelabuhan lainnya ke berbagai kota pusat perdagangan di Asia Pasifik serta dari

Tanjung Priok yang menjadi jalur konvensional pengiriman muatan/barang untuk ekspor saat ini sebelum masuk ke Singapura. (lihat tabel 3 dan 4).

C. Aspek Potensi Pelabuhan Bitung

Indonesia Bagian Timur (IBT) masih bergelut dengan sejumlah kendala untuk

Tabel 3. Perbandingan jarak Pelabuhan Tanjung Priok ke pelabuhan utama Dunia

No	Nama Pelabuhan/Port	Jarak Tempuh (mil laut)
1.	Pelabuhan Tanjung Priok - Kaoshiung	3.526
2.	Pelabuhan Tanjung Priok - Hongkong	3.365
3.	Pelabuhan Tanjung Priok - Shanghai	4.142
4.	Pelabuhan Tanjung Priok - Busan, Korea	4.408
5.	Pelabuhan Tanjung Priok - Tokyo	3.429
6.	Pelabuhan Tanjung Priok - Los Angeles	9.574

Sumber : Potensi Sulut, Media Indonesia 23 Maret 2011

Tabel 4. Perbandingan jarak Pelabuhan Bitung ke pelabuhan utama dunia

No	Nama Pelabuhan/Port	Jarak Tempuh (mil laut)
1.	Pelabuhan Bitung - Kaoshiung	1.346
2.	Pelabuhan Bitung - Hongkong	1.423
3.	Pelabuhan Bitung - Shanghai	1.901
4.	Pelabuhan Bitung - Busan, Korea	2.113
5.	Pelabuhan Bitung - Tokyo	2.220
6.	Pelabuhan Bitung - Los Angeles	6.651

Sumber : Potensi Sulut, Media Indonesia 23 Maret 2011

Pada dasarnya bahwa jarak antara Tanjung Priok ke beberapa kota pusat ekonomi dunia itu lebih jauh, terlebih lagi ongkos transportasi lewat jalur konvensional yaitu melalui Tanjung Priok-Singapura-negara-negara tujuan, masih harus ditambah lagi dengan biaya bongkar muat di Tanjung Priok sebagai proses *restuffing* (pemindahan barang ke kontainer milik *main line operator*), dan biaya bongkar muat di Singapura untuk proses pemindahan barang dari kapal-kapal *fedder* ke *mother vessels* yang membawa barang-barang ekspor ke negara tujuan, dengan adanya perlakuan yang sedemikian rupa ini biaya transportasi menjadi lebih tinggi dan waktu kirim juga semakin lama.

dapat mengekspor barang ke luar negeri. Hambatannya bukan karena wilayah itu tidak memiliki produk andalan, melainkan karena sarana dan prasarana pelabuhan yang belum memadai.

Selama ini, ekspor barang dari Indonesia Timur harus melewati etape panjang, barang-barang yang akan dikirim ke luar negeri, terlebih dahulu harus diangkut ke pelabuhan Tanjung Perak Surabaya atau Tanjung Priok Jakarta, baru kemudian diekspor. Hal itu menyebabkan harga barang yang akan diekspor melonjak karena biaya yang dikeluarkan meningkat. Seperti biaya angkutan ke pelabuhan di Surabaya atau Jakarta ditambah biaya bongkar muat karena harus dilakukan beberapa kali. Pada akhirnya, akan berdampak pada daya

saing produk asal Indonesia Timur di luar negeri. Mahalnya biaya transportasi menyebabkan harga jual menjadi tinggi.

Untuk menyikapi hal itu, pemerintah perlu berupaya membangun pelabuhan di kawasan Indonesia Timur agar dapat memfasilitasi kapal-kapal untuk keperluan ekspor dan impor. Salah satu pelabuhan yang memenuhi syarat adalah Pelabuhan Samudera, Bitung, Sulawesi Utara. Pelabuhan Bitung mempunyai beberapa keunggulan untuk menjadi pelabuhan pengumpul dan *hub port internasional*, artinya, daerah-daerah di Indonesia Timur seperti Ambon, Ternate, dan Gorontalo dan sekitarnya dapat mengirimkan barang yang akan diekspor melalui Bitung, kemudian baru dari Bitung dikirim ke luar negeri.

Selanjutnya, Pelabuhan Bitung dinilai layak untuk dikembangkan menjadi *hub port* karena mempunyai sejumlah keunggulan, antara lain :

- Pertama, merupakan pelabuhan alam yang memiliki kedalaman yang memadai untuk lego jangkar. Ketika air surut, kedalamannya mencapai 8 meter dan saat pasang menjadi 10 meter bisa lebih, sehingga tidak perlu dikeruk.
- Kedua, kolam di sekitar dermaga tidak terganggu oleh ombak dan angin kencang, hal ini meskipun pelabuhan tersebut berhadapan langsung dengan lautan Pasifik, karena ada Pulau Lembe yang terletak persis di hadapan pelabuhan tersebut, empasan ombak dan angin kencang terhalangi.
- Ketiga, kolam pelabuhan tidak perlu dikeruk karena kondisi alam yang memungkinkan arus laut mengha-nyutkan endapan di dasar kolam pelabuhan.

- Keempat, pasokan air bersih untuk suplai ke kapal yang sandar di pelabuhan melimpah, hal ini akan mengurangi biaya kebutuhan air kapal.

Kemudian Pelabuhan Bitung telah melakukan pengembangan seperti menambah panjang dermaga menjadi 292 meter. Pada tahun 2010 telah dilakukan penambahan panjang dermaga, yaitu sepanjang 65 meter. Saat ini Pelabuhan Bitung juga didukung oleh sekitar 10 dermaga, dan jika pengembangan Pelabuhan Bitung selesai, komoditas ekspor dari daerah Indonesia Timur dan sekitarnya dapat langsung dikirim ke luar negeri tanpa melalui Surabaya atau Jakarta.

D. Aspek Potensi Komoditi

Beberapa komoditas ekspor andalan Sulawesi Utara seperti ikan olahan, kopra, CPO dan lain-lain bisa langsung dilakukan ekspor. Pembangunan Pelabuhan Bitung menjadi *hub port* akan menguntungkan daerah di Kawasan Indonesia Timur (KTI). Sebab pelabuhan itu berhadapan langsung dengan Laut Pasifik sehingga kapal dapat langsung berangkat ke negara tujuan tanpa harus berkelok-kelok, dimana jarak antar pelabuhan (seperti tertera pada tabel sebelumnya) cukup menunjang, sehingga komoditi tidak mengalami penurunan nilai/mutu.

Seiring dengan kegiatan lintas barang perdagangan luar negeri, lintas barang perdagangan dalam negeri yang melalui Pelabuhan Bitung pada tahun 2009 secara kumulatif juga mengalami kenaikan. Kegiatan bongkar muat yang pada tahun 2008 mencapai volume 3.662.995 Ton, pada tahun 2009 naik menjadi 4.190.643 Ton. Kegiatan muat barang juga

mengalami kenaikan dari 895.668 Ton pada tahun 2008, menjadi sebanyak 966.690 Ton di tahun 2009 atau naik sebesar 7,35 persen. Begitu juga dengan kegiatan bongkar naik dari 2.767.307 Ton menjadi 3.223.953 Ton.

Kemudian dari sisi pariwisata wilayah Sulawesi Utara juga memiliki potensi alam laut yang cukup mengundang perhatian dunia dan juga potensi wilayah lain di Sulawesi yang bisa ditempuh dengan transportasi darat maupun udara dari Manado.

Meski begitu, kesiapan Bitung menjadi *hub port* belum didukung sarana jalan raya yang memadai. Saat ini, jalan raya sepanjang 45 kilometer yang menghubungkan Bitung dan Manado sebagian besar baru terdapat dua lajur. Padahal, barang yang masuk ke Bitung, didistribusikan ke Manado sehingga kerap terjadi kepadatan dan antrean panjang terutama ketika dilintasi truk pengangkut kontainer.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Beberapa kesimpulan yang dapat diberikan dalam kajian ini, antara lain :

1. Berdasarkan analisis potensi wilayah Pelabuhan Bitung mempunyai keunggulan dapat menjadi *hub port* di wilayah Kawasan Indonesia Timur, dengan ditunjang oleh fasilitas pelabuhan alam dan ditunjang fasilitas daratnya yang memadai, dimana Pelabuhan Bitung merupakan pelabuhan samudera yang mempunyai kedalaman yang cukup memadai dan tidak memerlukan pengerukan sepanjang tahun.
2. Untuk melakukan ekspor komoditi, berdasarkan jarak antar pelabuhan

besar yang merupakan kota dagang di Asia Pasifik, cukup berpotensi karena jaraknya lebih dekat bila dibanding dari Pelabuhan Tanjung Priok dan Pelabuhan Tanjung Perak.

3. Berdasarkan analisis jarak dengan kota perdagangan di Asia Pasifik, dari sisi biaya berdasarkan jarak Pelabuhan Bitung lebih menguntungkan pengusaha yang melakukan ekspor-impor.
4. Berdasarkan analisis potensi wilayah, Sulawesi Utara mempunyai komoditi yang cukup banyak untuk dilakukan ekspor dan juga potensi wisata alam laut yang cukup memukau.
5. Dalam rangka mendukung pengembangan pelabuhan internasional ada empat faktor yang menjadi perhatian utama dalam usaha pengembangan bisnis pelabuhan, yaitu : kontainerisasi, infrastruktur yang memadai, peningkatan keamanan pelabuhan, dan perkembangan teknologi

B. Saran

1. Pembangunan Pelabuhan Bitung menjadi *hub port* akan menguntungkan daerah di Kawasan Indonesia Timur (KTI), karena pelabuhan ini berhadapan langsung dengan Laut Pasifik sehingga kapal dapat langsung berangkat ke negara tujuan tanpa harus berkelok-kelok ke Surabaya dan Jakarta.
2. Potensi komoditas Kawasan Indonesia Timur akan dapat dikembangkan dan langsung diekspor, sehingga dapat meningkatkan pendapatan perkapita masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

UU 17/2008 Tentang Pelayaran;

UU Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang *Pemerintahan Daerah*;

Metodologi Penelitian-Analisis Kuantitatif, Lembaga Pendidikan Doktor, Universitas Gajah Mada, 1984 Yogyakarta - Indonesia

Singarimbun, Masri, dkk.1989, *Metode Penelitian Survei*, Edisi kedua. LP3ES, Jakarta

Media Indonesia, Info Daerah, Rabu, 23 Pebruari 2011, Jakarta

Propinsi Sulawesi Utara Dalam Angka, 2010, Badan Pusat Statistik , Jakarta

Kota Bitung Dalam Angka, Badan Pusat Statistik 2010, Jakarta

Trend Perkembangan Pengelolaan Pelabuhan Dunia Dan Implikasinya Bagi BUMN Pelabuhan Di Indonesia, Lembaga Management, Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia, Jakarta.

Reformasi Sektor Pelabuhan Indonesia dan UU Pelayaran Tahun 2008, USAID, Jakarta

Impact of Transport and Logistics on Indonesia's Trade Competitiveness. Laporan disusun dalam rangka Proyek Peningkatan Perdagangan yang dibiayai USAID untuk Proyek Sektor Pelayanan (TESS), Carana (2004).

Buku Informasi 25 Pelabuhan Strategis Indonesia, Direktorat Pelabuhan dan Pengerukan, Departemen Perhubungan, Jakarta 2006.

Indonesia Shipping and Port Sector Review, laporan teknis yang disusun untuk Kemitraan yang dibiayai USAID dalam rangka Proyek Pertumbuhan Ekonomi, *Nathan Associates* (2001). IKA SERIKAT UNTUK PEMBANGUNAN INTERNASIONAL (USAID). LAPORAN INI

*) Lahir di Bojonegoro, 09 Agustus 1971, lulus S1 Teknik Mesin tahun 1996, lulus S2 Transportasi ITB tahun 2006, saat ini menjabat Kasubid. Program dan Kerjasama, Puslitbang Perhubungan Laut, Badan Litbang Perhubungan.

Balitbanghub