

PROSPEK PELABUHAN BITUNG SEBAGAI SIMPUL UTARA KORIDOR EKONOMI MP3EI SULAWESI

Windra P. Humang

Peneliti pada Prodi Transportasi
PPs UNHAS Makassar
Jl. Perintis Kemerdekaan km. 10
email: windrahumang@gmail.com

M. Yamin Jinca

Pengajar pada Prodi Transportasi
PPs UNHAS Makassar
Jl. Perintis Kemerdekaan km. 10
email: m_jinca@yahoo.com

Umi Salamah

Mahasiswa Program S3
Teknik Sipil UNDIP
Jl. Hayam Wuruk No. 5-7 Semarang
email: umibgs@gmail.com

Abstract - *The role of sea transport sector as a driver of logistics activities have not been effectively coordinated. Inadequate port infrastructure leads to a reduction in logistics performance index in Indonesia. Bitung Port as the Global Hub In this regard, the development efforts required to meet the needs of the future development of port services. The approach used pad of this study is non-eksperimental descriptive quantitative and qualitative, which is a type of case studies with field observations. The analysis used include analysis of economic developments, the analysis of the potential of hinterland, port performance and SWOT analysis. In general, the economic development in North Sulawesi province is likely to increase but not balanced with plans MP3EI achievement. Potential areas large enough Bitung Port hinterland is characterized by increased production of commodities. The decline in the performance of port operations are assumed to have been unable to meet the service needs of the pier a few years. Thus expected to be done to increase capacity and productivity of ports and improving freight access network (road and sea) from the hinterland to the distribution of the products can be integrated and connected.*

Keywords: *operational performance, marine transportation, port performance and regional development*

Abstrak-Peran sektor transportasi laut sebagai penggerak kegiatan logistik belum terkoordinasi secara efektif. Infrastruktur pelabuhan yang tidak memadai menyebabkan penurunan indeks kinerja logistik di Indonesia. Pelabuhan Bitung sebagai Hub Global dalam hal ini, upaya pengembangan dibutuhkan untuk pengembangan pelabuhan di masa mendatang. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah non-eksperimental deskriptif kuantitatif dan

kualitatif, yang merupakan jenis studi kasus dengan pengamatan lapangan. Analisis yang digunakan meliputi analisis perkembangan ekonomi, analisis potensi *hinterland*, pelabuhan kinerja dan analisis SWOT. Secara umum, perkembangan ekonomi di Provinsi Sulawesi Utara cenderung meningkat tetapi tidak diimbangi dengan pencapaian rencana MP3EI. Potensi daerah cukup besar untuk *hinterland* Pelabuhan Bitung ditandai dengan peningkatan produksi komoditas. Penurunan kinerja operasi pelabuhan diasumsikan karena ketidakmampuan memenuhi layanan kebutuhan dermaga untuk beberapa tahun kedepan. Dengan demikian diharapkan akan dilakukan peningkatan kapasitas dan produktivitas pelabuhan serta peningkatan akses jaringan angkutan *hinterland* (darat dan laut) dari daerah-daerah untuk distribusi produk sehingga terintegrasi dan terhubung.

Kata kunci: kinerja operasional, transportasi laut, kinerja pelabuhan dan pembangunan daerah

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan elemen penting dan strategis dalam memperlancar kegiatan perekonomian. Hal ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan transportasi untuk mobilitas orang dan barang. Disamping itu, transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, serta penggerak bagi pertumbuhan daerah yang memiliki potensi namun belum berkembang. Dalam proses pembangunan wilayah, transportasi merupakan salah satu unsur pembentuk struktur ruang wilayah untuk mendukung secara langsung hubungan fungsional dan orientasi jasa distribusi antara simpul

konektivitas dalam mewujudkan aksesibilitas kegiatan sosial ekonomi masyarakat baik dalam wilayah maupun keluar wilayah.

Pulau Sulawesi sebagai salah satu dari 6 koridor ekonomi Indonesia dalam upaya mempercepat pertumbuhan ekonomi Indonesia dengan pergeseran pola ekonomi dari pola ekonomi sekarang (*as usual*) menjadi pola ekonomi baru (*new economic transformation*) dengan target PDRB Perkapita mencapai USD 14.250 – 15.500 pada tahun 2025. Sulawesi Utara sebagai bagian dari KE Sulawesi memiliki peranan penting untuk mewujudkan percepatan ekonomi tersebut sebagai pusat produksi pertanian, perkebunan, perikanan dan pertambangan nasional.

Dukungan sektor transportasi khususnya transportasi laut guna mempercepat pertumbuhan ekonomi di Provinsi Sulawesi Selatan telah menjadi harapan dan kebutuhan mendesak. Mengingat banyaknya potensi besar dengan keunggulan kompetitif meliputi sektor perkebunan (kakao, cengkeh, kopi, jambu mete), perikanan laut (tuna dan cakalang), tanaman pangan (padi dan jagung), serta pertambangan (emas, dan gas). Pelabuhan merupakan wujud dari prasarana transportasi laut berperan sangat penting dalam sistem pendistribusian logistik yang berkualitas dan murah pada perdagangan dunia.

Khususnya di Provinsi Sulawesi Utara, Pelabuhan Bitung adalah Global Hub menjadi pintu gerbang (*gateway*) alur distribusi barang dari dan ke luar Prov. Sulawesi Utara, Pulau Sulawesi bahkan untuk Kawasan Timur Indonesia (KTI). Namun pada kondisi mendatang, diperkirakan akan terjadi peningkatan bahkan *overload capacity* barang/komoditi yang bergerak di Pelabuhan Bitung. Oleh karena itu guna mengantisipasi perkembangan distribusi barang khususnya komoditi unggulan dalam rangka mendukung percepatan pertumbuhan ekonomi di Provinsi Sulawesi Utara, maka diperlukan penelitian dengan tujuan antara lain:

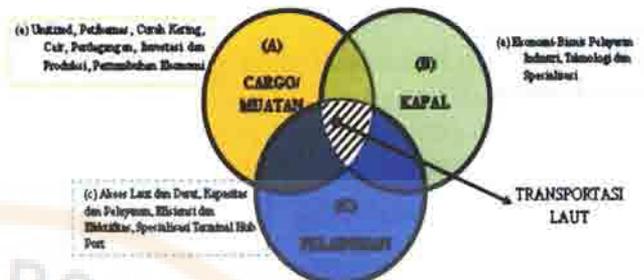
1. Menentukan potensi-potensi unggulan *hinterland* di Provinsi Sulawesi Utara
2. Mengetahui kinerja operasional (BOR, SOR, YOR) Pelabuhan Bitung.
3. Menentukan strategi pengembangan pelabuhan Bitung sebagai Global Hub dalam menunjang pertumbuhan ekonomi di Provinsi Sulawesi Utara.

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi Laut dan Perekonomian

Globalisasi internasional yang terjadi saat ini adalah

era perdagangan bebas, mempengaruhi sistem dan distribusi logistik, mobilitas modal, dan persaingan semakin tinggi menuntut efisiensi. Efisiensi dalam sistem distribusi dan logistik dapat dicapai melalui pengembangan teknologi dan penerapan sistem transportasi terpadu.



Gambar 1. Sistem Transportasi Laut

Kemajuan teknologi transportasi mengikuti perkembangan ekonomi dan perdagangan, begitu pula sebaliknya. Transportasi mempunyai peran memperluas daerah cakupan distribusi barang atau jasa, mendukung distribusi logistik industri yang efisien dan spesialisasi kegiatan produksi, sehingga menciptakan konsentrasi aktivitas produksi di suatu tempat, dan dapat menimbulkan “*Economics of Scale*” dan “*Agglomeration Economics*” dalam sistem logistik.

Sebagai negara kepulauan, Indonesia mempunyai potensi wilayah yang tersebar dari *hinterland*, dihubungkan oleh jaringan transportasi jalan ke pelabuhan, sistem transportasi laut (kepelabuhanan, pelayaran/perkapalan dan potensi pergerakan barang) mempunyai fungsi sangat penting. Pelabuhan sebagai titik-titik simpul jasa distribusi melalui laut dan sebagai pusat kegiatan transportasi laut, menyediakan ruang untuk industri dan menunjang pembangunan masa depan. Moda transportasi laut lebih efisien untuk mengangkut barang dalam jumlah besar, kecepatan dan biaya angkutan per ton mil relatif rendah dan sangat menguntungkan untuk angkutan barang jarak jauh pada wilayah kepulauan.

Peran dan Fungsi Pelabuhan

Jinca (2011), pelabuhan berperan dan berfungsi sangat penting dalam perdagangan dan pembangunan regional, nasional dan internasional yaitu sebagai pintu gerbang keluar-masuk barang dan penumpang ke dan dari suatu daerah, dimana pelabuhan tersebut berada. Peranan dan fungsi pelabuhan meliputi berbagai aspek yaitu:

- a. Ketersediaan prasarana dan sarana pelabuhan melayani kegiatan B/M barang dan kunjungan

kapal, berkaitan dengan daerah belakang yang dihubungkan oleh transportasi darat, investasi, teknologi, manajemen dan kualitas pelayanan.

- b. Keterkaitan pelabuhan dengan pelabuhan di pulau lain (nasional dan internasional), dan pelabuhan sekitarnya, sebagai asal dan tujuan pergerakan barang.
- c. Keterkaitan suatu pelabuhan aspek-aspek yang berdampak sosial, ekonomi, dan lingkungan hidup dari pengembangan pelabuhan terhadap daerah sekitarnya.

Kinerja Fasilitas Pelabuhan

Jinca (2011), untuk mengetahui tingkat pelayanan yang diberikan pihak pengusaha pelabuhan, terhadap pemakai jasa pelabuhan, maka diperlukan suatu penilaian indikator kinerja sebagai berikut:

- 1) Jumlah waktu putar kapal (*total ship turn around time/TSTAT*), yaitu jumlah waktu yang diperlukan antara kedatangan kapal sampai dengan keberangkatan terdiri atas (1). Waktu tunggu kapal (*ship waiting time/SWT*), (2). Waktu kerja (*service time/ST*)
- 2) Produktivitas kapal (*ship's productivity/SP*) yaitu jumlah ton barang atau rata-rata barang tiap jam yang dapat diselesaikan pada saat bongkar-muat barang, produktivitas ini dibagi dalam; (1) Jumlah ton tiap jam dalam keadaan bongkar/muat barang pada saat kapal merapat di dermaga, (2) Jumlah ton tiap jam kapal di pelabuhan, (3) Jumlah ton barang yang dapat di bongkar/muat rata-rata tiap orang, (4) Jumlah ton barang menurut jenisnya yang dapat di bongkar/muat rata-rata tiap orang, (5) DWT rata-rata kapal yang bongkar/muat.
- 3) Tambatan sebagai obyek dapat dibagi dalam: (1) *Berth occupancy rate (BOR)* yaitu persentase penggunaan tambatan oleh kapal. (2) *Berth throughput* yaitu jumlah ton jenis barang yang dibongkar/muat pada tiap tambatan. (3) Gudang sebagai obyek, dapat dibagi dalam *Storage occupancy rate (SOR)*, *Storage capacity (SC)*, (4) Tenaga kerja sebagai obyek, dibagi dalam: (a) jumlah ton barang/gang yang dapat dibongkar/muat, (b) jumlah ton barang tiap gang per jam, (c) jumlah ton barang tiap jam-orang (*man hour*), (d) biaya tenaga kerja untuk melaksanakan bongkar muat tiap ton barang.

Analisis Kapasitas Dermaga Pelabuhan

Kapasitas dermaga dalam sistem pelabuhan

pengaruhi oleh berbagai elemen sistem pelabuhan, terdapat saling keterkaitan antara lalu lintas barang di dermaga dengan elemen sistem lainnya, misalnya sebagai berikut: a) Sistem bongkar/muat antara dermaga dan kapal. b) Sistem bongkar/muat antara dermaga dan gudang atau lapangan penumpukan. c) Sistem transportasi antara sumber barang dengan pelabuhan. d) Jenis komoditi yang ditangani pada dermaga tersebut dan sebagainya.

Konsepsi Pengembangan Pelabuhan

Pengembangan pelabuhan dibutuhkan karena adanya perubahan dalam kawasan, penanganan muatan, perubahan teknologi kapal, dan perubahan kuantitas *demand*. Pengembangan suatu pelabuhan dilakukan akibat adanya perubahan-perubahan *demand*, kemasan dan teknologi baik muatan maupun kapal, dimana dengan adanya perubahan tersebut menyebabkan perubahan biaya-biaya yang dikeluarkan baik oleh pengguna jasa maupun pengelola pelabuhan. Tahapan pengembangan sangat terkait dengan pola pergerakan barang baik dalam jumlah terlebih lagi dalam hal kemasan barang. Saat ini dikenal 5 tahap pengembangan pelabuhan (UNCTAD 2000) yaitu :

- Tahap I (tradisional); pengembangan pelabuhan yang diarahkan untuk kelompok tambatan keperluan *general cargo*.
- Tahap II (penanganan muatan curah kering); Muatan curah secara ekonomis memerlukan penggunaan kapal curah tersendiri.
- Tahap III (kedatangan muatan dalam satuan unit); Beberapa jenis muatan telah menggunakan kemasan dalam bentuk unit (*pallet*), kontener, memerlukan penambahan fasilitas penanganan muatan dengan kemasan unit.
- Tahap IV (peralihan terminal multiguna); Kenaikan volume lalu lintas barang menggunakan unitisasi, ditandai dengan kedatangan beberapa kapal kontener.
- Tahap V (spesialisasi); pada tahap ini peningkatan lalu lintas menyebabkan perlunya pemisahan penanganan setiap jenis barang

METODOLOGI

Berdasarkan tujuan dalam penelitian ini, pendekatan yang digunakan adalah non-eksperimental bersifat deskriptif kuantitatif dan kualitatif, yang merupakan jenis studi kasus dengan pengamatan lapangan yang memberikan gambaran terhadap objek diteliti dan

pengembangannya dimasa akan datang yang terkait dengan pembangunan Pelabuhan Bitung sebagai Global Hub di KTI.

Metode analisis yang digunakan antara lain dengan

- Analisis perkembangan ekonomi, kaitannya dengan pengaruh MP3EI digunakan untuk melihat pertumbuhan ekonomi wilayah Provinsi Sulawesi Utara yang kemudian dikaitkan dengan pengaruh program MP3EI dalam upaya menunjang percepatan pertumbuhan ekonomi wilayah tersebut.
- Analisis potensi *hinterland* dan komoditi unggulan, digunakan untuk menentukan lokasi-lokasi *hinterland* Pelabuhan Bitung serta mengidentifikasi komoditi yang menjadi unggulan yang nantinya akan menjadi komoditi ekspor yang menggunakan Pelabuhan Bitung sebagai *gateway* pendistribusian logistik tersebut.

- Analisis kinerja operasional pelabuhan, digunakan untuk menghitung kinerja operasional pelabuhan dan kapasitas dermaga di Pelabuhan Bitung, dengan formula sebagai berikut:

Daya lalu lintas barang di dermaga:

$$BTP = \frac{D \times O \times H \times G \times C}{B}$$

Berth Occupancy Rate:

$$BOR = \frac{(P_k + 5) \times BT}{P \times 24 \times H} \times 100\%$$

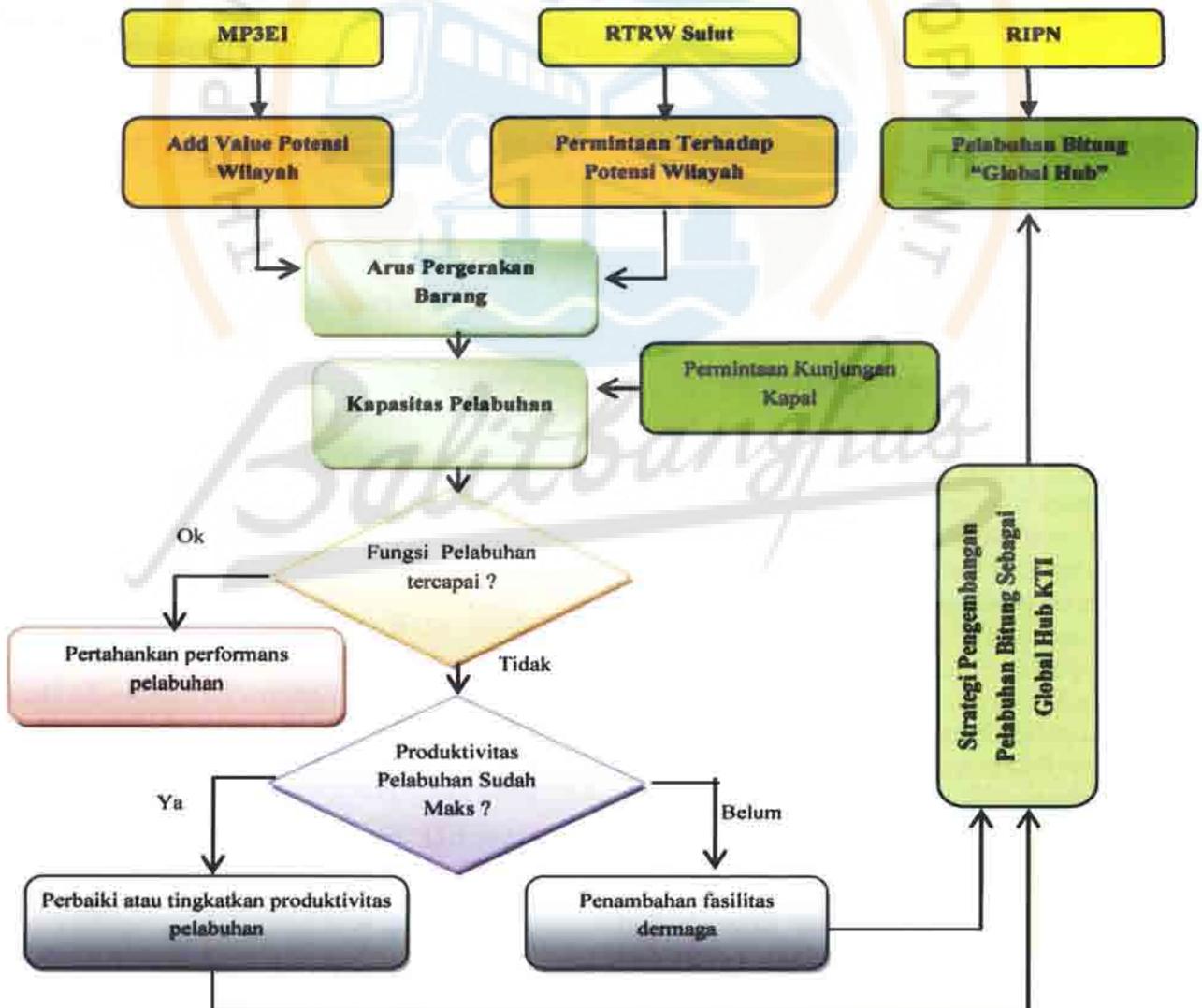
Shed Occupancy Rate:

$$SOR = \frac{B \times M \times H \times b \times m}{K \times G \times H} \times 100\%$$

Kapasitas dermaga

$$(Kap)_0 = N_1 \times N_2 \times P \times N_3 \times N_4 \times B \times F$$

- Analisis SWOT, digunakan untuk menentukan strategi pengembangan Pelabuhan Bitung sebagai Global Hub. Dilakukan dengan cara mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi dalam penyusunan kebijakan.

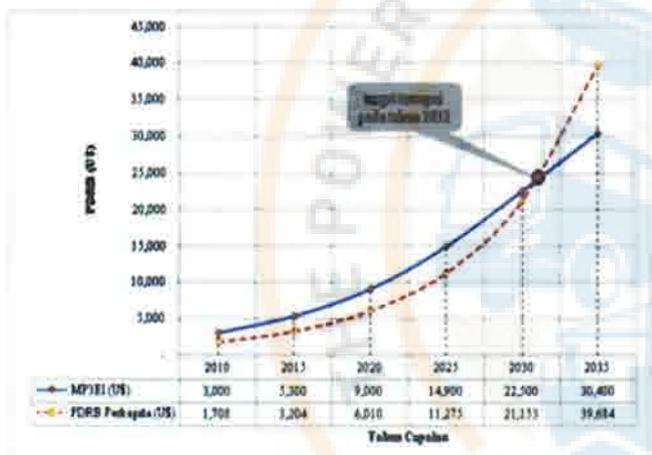


Gambar 2. Kerangka Konsep Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Pertumbuhan Ekonomi Prov. Sulawesi Utara dan Target Capaian MP3EI

Pertumbuhan ekonomi menjadi indikator utama berkembangnya suatu daerah. Nilai PDRB perkapita menggambarkan kemampuan daya beli masyarakat dalam memenuhi kebutuhan kesehariannya. Jika melihat pertumbuhan PDRB perkapita Prov. Sulawesi Utara yang mencapai 13,4% dari tahun 2005-2010, sangat kecil kemungkinan untuk memenuhi capaian target MP3EI yang mengupayakan PDRB Perkapita mencapai U\$ 14.250 - 15.500 pada tahun 2025 (U\$ 1 = Rp. 9.500). Tingkat pencapaian target tersebut baru akan tercapai pada tahun 2032 dengan asumsi bahwa tidak terjadi perlakuan terhadap kegiatan ekonomi.



Gambar 3. Perbandingan PDRB Perkapita (13,4%) dengan rencana capaian MP3EI

Oleh karena itu diperlukan skenario guna meningkatkan PDRB Perkapita penduduk Prov. Sulawesi Utara mencapai rata-rata 16% pertahun. Dengan asumsi bahwa pada tahun 2025 PDRB Perkapita Provinsi Sulawesi Utara mencapai U\$ 15.822. Upaya peningkatan kontribusi ekonomi dalam menunjang perkembangan wilayah dilakukan pada semua sektor lapangan usaha termasuk sektor transportasi. Salah satu sektor transportasi paling berpengaruh di Prov. Sulawesi Utara adalah Pelabuhan Bitung yang merupakan *gateway* Pelabuhan Global Hub di KTI.

2. Potensi Komoditi Unggulan Wilayah *Hinterland*

Atas dasar klasifikasi dan Tatanan Kepelabuhan Nasional (TKN) maupun kenyataan peran dan fungsi pelayanan transportasi laut yang ada, maka *hinterland* langsung dari Pelabuhan Bitung adalah Propinsi Sulawesi Utara, sedangkan *hinterland* tidak

langsung meliputi Propinsi Suawesi Tengah, Gorontalo dan Maluku Utara.



Gambar 4. Lokasi dan Potensi *Hinterland* Pelabuhan Bitung

Adapun potensi komoditas dari *hinterland* Pelabuhan Bitung meliputi pertanian (jagung, beras), perkebunan (coklat, kelapa), perikanan (ikan tuna, cakalang), kehutanan (kayu, rotan) dan hasil industri. Dengan negara tujuan ekspor meliputi Jepang, Korea, Hongkong, Singapura, Eropa, Malaysia dan Amerika.

3. Kinerja Operasional dan Produktivitas Pelabuhan Bitung

a) Kinerja Operasional

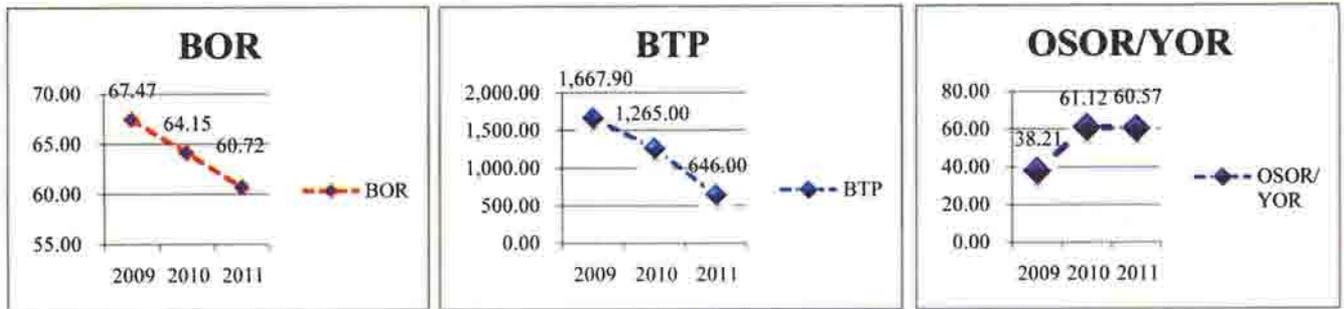
- Nilai BOR berdasarkan trend perkembangan setiap tahun mengalami penurunan yaitu sebesar -5,1%. Kondisi tersebut terjadi dikarenakan adanya pembangunan fasilitas dermaga sehingga apabila dilihat dari trend perkembangan muatan yang mengalami peningkatan seiring dengan peningkatan kapasitas dermaga.

- Nilai SOR menunjukkan tingkat ratio penggunaan gudang untuk aktivitas bongkar muat pelabuhan. Kurun waktu 2009 - 2011 terjadi perkembangan SOR dapat dilihat rata-rata pertumbuhannya setiap tahun mengalami peningkatan yang signifikan yaitu sebesar 25,9%.

- Nilai BTP berdasarkan trend perkembangan setiap tahun mengalami penurunan yaitu sebesar -37,8%. Penilaian kinerja tersebut dapat dilihat pada gambar 7.

b) Produktivitas Pelabuhan Bitung

Untuk menentukan kebutuhan fasilitas pelabuhan, maka harus dilakukan prediksi arus kunjungan kapal



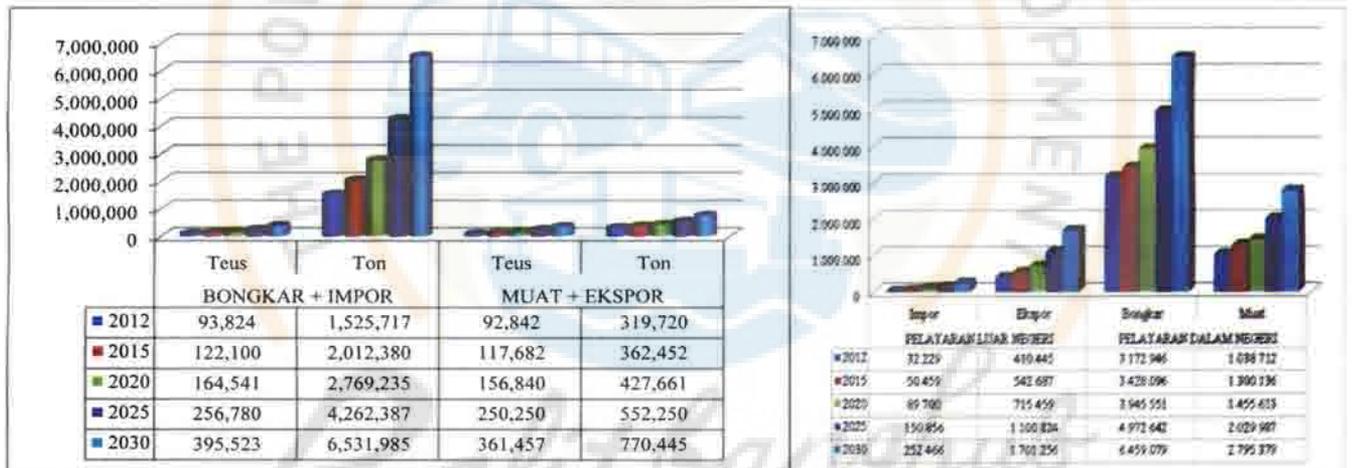
Gambar 5. Kinerja Operasional Pelabuhan Bitung (BOR, SOR, YOR)

dan B/M barang di Pelabuhan Bitung dengan melakukan *forecast* berdasarkan data eksisting. Adapun proyeksi ini dilakukan hingga tahun 2030, dengan perincian, tabel 1

Tabel 1. Proyeksi Arus Kunjungan Kapal Pelabuhan Bitung

Uraian	Sat	Tahun				
		2012	2015	2020	2025	2030
Pelayaran Luar Negeri	Unit	418	645	995	1.737	2.876
	GT	1.791.546	2.219.919	2.833.185	4.187.284	6.264.682
Pelayaran Dalam Negeri	Unit	2.908	4.488	7.345	1.270	20.450
	GT	1.486.745	2.802.184	5.157.179	963.885	6.102.488

Sumber: Hasil Analisis, 2012



Gambar 6. Proyeksi Bongkar Muat Petikemas (kiri) dan Non Peti Kemas (kanan)

Hasil proyeksi barang bongkar muat petikemas dan non petikemas diatas menunjukkan bahwa kondisi kedepan akan terjadi *overload* penumpukan peti kemas yang tentunya harus diantisipasi dengan peningkatan kebutuhan dermaga dan fasilitas lainnya.

c) Analisis Kebutuhan Dermaga

Setelah mengetahui perkiraan arus kapal dan barang serta tingkat pelayanan fasilitas utama Pelabuhan Bitung sampai dengan tahun 2030, maka perlu dilakukan perhitungan mengenai kebutuhan fasilitas dermaga yang ada. Perhitungan panjang dermaga yang dibutuhkan berdasarkan formula sebagai berikut:

$$d = n \cdot L + (n-1) \cdot 15 + 2 \cdot 25$$

Dimana : d = panjang dermaga, L = rata-rata panjang kapal, n = jumlah kapal, 15 dan 25 = jarak minimum antar kapal untuk bertambah

Fasilitas eksisting keseluruhan dermaga Pelabuhan Bitung yaitu 1.412 m² yang terdiri dari dermaga untuk pelayaran samudra (605 m²), nusantara (502 m²), lokal (80 m²) dan petikemas (225 m²). Dengan adanya prediksi jumlah arus kunjungan kapal dan

barang serta kinerja operasional (BOR dan BTP), maka dapat diketahui perhitungan kapasitas dermaga terpakai (yang dibutuhkan) sampai dengan tahun 2030 dapat dilihat pada tabel 2.

Tabel 2. Kebutuhan Dermaga di Pelabuhan Bitung

Keterangan	Tahun						
	2012	2013	2014	2015	2020	2025	2030
Kapasitas dermaga terpasang (eksisting)	1412	1412	1412	1412	1412	1412	1412
Kebutuhan Kapasitas Dermaga without MP3EI	998	1166	1340	1516	2371	4115	6709
% Pertumbuhan Kunjungan Kapal Pengaruh MP3EI	6,12	6,78	7,97	8,60	8,91	8,02	8,22
Kebutuhan Kapasitas Dermaga with MP3EI	1064	1255	1457	1668	2604	4465	7307
Kebutuhan Penambahan Dermaga	-	-	45	256	1192	3053	5895

Sumber: Hasil Analisis, 2012

Perhitungan kebutuhan dermaga hingga tahun 2030 mengindikasikan bahwa akan terjadi *over loaded* kapasitas dermaga jika diasumsikan tidak terjadi penambahan kapasitas dermaga eksisting. Selain itu terjadi peningkatan volume barang di pelabuhan akibat pengaruh MP3EI, yang berdampak pada peningkatan kunjungan kapal. Hal ini berdampak pada meningkatnya kebutuhan kapasitas dermaga, dibandingkan dengan proyeksi yang dilakukan tanpa mempertimbangkan MP3EI (*without MP3EI*). Lebih jelasnya dapat dilihat pada grafik berikut.



Gambar 7. Evaluasi Kebutuhan Dermaga di Pelabuhan Bitung

Kebutuhan dermaga tahun 2025 sebesar 3.053 m². Berdasarkan grafik diatas, dapat dilihat bahwa dibutuhkan peningkatan kapasitas dermaga, mengingat pada tahun 2015 diprediksikan terjadi *over loaded* penggunaan dermaga. Pada tahun 2020 akan dibutuhkan penambahan 1.192 m², sedangkan pada tahun 2025 membutuhkan 3.053 m² dan tahun 2030 membutuhkan 5.895m².

4. Strategi Pengembangan Pelabuhan Bitung Sebagai Global Hub

Pelabuhan Bitung dipilih sebagai lokasi Pelabuhan Hub Internasional sebab berada di wilayah depan atau dilalui ALKI III, dan diharapkan dapat memperkuat kedaulatan dan ketahanan nasional (ekonomi, politik, hankam, sosial, budaya, perdagangan, industri), meningkatkan efektifitas azas *cabotage*, meningkatkan daya tahan dan daya saing produk domestik, filtering barang impor yang mengancam produsen produk domestik, berpotensi dapat dikembangkan menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang baru, menghela "*unusual business growth*", memiliki kecukupan lahan untuk pengembangan, tidak menimbulkan "*social cost*" yang besar, mempermudah pemerataan pembangunan ekonomi secara inklusif antara KBI dan KTI.



Gambar 8. Lokasi Pelabuhan Bitung Sebagai *Global Hub International*

Adapun strategi yang dapat diterapkan guna mendukung Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan *Global Hub International* antara lain sebagai berikut;

- Sinergitas kebijakan di sektor transportasi laut, kaitannya dengan rencana penerapan konsep Pendulum Nusantara yang diharapkan dapat bersinergi dengan rencana Pelabuhan Bitung sebagai *Global Hub* di KTI dan Pelabuhan Kuala Tanjung di KBI.
- Pembangunan konektivitas jaringan transportasi global antar pulau secara terintegrasi dengan mengembangkan jalur pelayaran dan operasional *short sea shipping* secara terjadwal serta revitalisasi pelabuhan pengumpul dan utama.
- Peningkatan jaringan akses angkutan barang (jalan dan laut) dari wilayah *hinterland* Pelabuhan Bitung.
- Peningkatan kapasitas dan produktivitas Pelabuhan Bitung berupa pembangunan infrastruktur, pengadaan peralatan bongkar muat barang dan petikemas, sistem gudang pengganti *truck loosing*, *dedicated* terminal untuk *cargo volume* besar, perubahan pola *shipment* (*small bag* ke *jumbo bag*, *bagging* ke curah), optimalisasi kinerja peralatan yang ada dan peningkatan kinerja perusahaan bongkar muat/TKBM, peningkatan waktu operasional pelabuhan, penerapan support (IT).
- Penguatan dan perluasan jaringan melalui peningkatan kapasitas jaringan dan kemitraan global dan mendorong pengusaha nasional mengembangkan jaringan bisnis global.
- Peningkatan produktivitas hasil produksi komoditas unggulan sumber daya alam pada wilayah *hinterland* sebagai komoditas yang akan diekspor serta peningkatan *add value* untuk setiap komoditas ekspor.

- g. Pengurangan beban jalan secara bertahap dengan meningkatkan kapasitas jalan eksisting dan mengembangkan jaringan transportasi multimoda dan *logistic center* sebagai upaya meningkatkan kelancaran angkutan barang dari pusat produksi menuju outlet dan berakhir di Pelabuhan Bitung.
- h. Pengembangan konektivitas antara pengangkutan laut (Pelabuhan Bitung) dengan pengangkutan darat massal (*sea to rail and truck connectivity*).

KESIMPULAN

1. PDRB perkapita Provinsi Sulawesi Utara cenderung meningkat dari tahun ke tahun mencapai 13,4% pertahun (ketercapaian pada tahun 2032), namun hal tersebut belum mampu memenuhi capaian target MP3EI yang mengharapkan nilai PDRB perkapita sebesar USD 14.250 - 15.500 pada tahun 2025. Olehnya itu, ditargetkan peningkatan pertumbuhan rata-rata PDRB perkapita sebesar 16% guna memenuhi angka US\$ 15.822 pada tahun 2025.
2. Potensi komoditas unggulan dari *hinterland* Pelabuhan Bitung meliputi Sulawesi Utara (beras, hasil perikanan dan hasil industri), Gorontalo (jagung, beras), Sulawesi Tengah (coklat, kayu, rotan, kelapa dan hasil perikanan), Maluku Utara (kelapa dan hasil perikanan), dengan negara tujuan ekspor meliputi Jepang, Korea, Hongkong, Singapura, Eropa, Malaysia dan Amerika.
3. Berdasarkan prediksi jumlah arus kunjungan kapal dan barang serta kondisi kinerja operasional pelabuhan, dimana nilai BOR telah mencapai 60,72, BTP sebesar 646,00 dan YOR sebesar 60,57, maka dibutuhkan peningkatan kapasitas dermaga, mengingat pada tahun 2015 diprediksikan terjadi *over loaded* penggunaan dermaga. Pada tahun 2020 akan dibutuhkan

penambahan 1.192 m², sedangkan pada tahun 2025 membutuhkan 3.053 m² dan tahun 2030 membutuhkan 5.895 m².

4. Strategi pengembangan Pelabuhan Bitung sebaiknya diprioritaskan pada peningkatan kapasitas dan produktivitas pelabuhan dan peningkatan jaringan akses angkutan barang (jalan dan laut) dari wilayah *hinterland* sehingga konektivitas wilayah *hinterland* sebagai pusat produksi komoditas unggulan dan Pelabuhan Bitung sebagai *hub* pendistribusian hasil produksi dapat terintegrasi dan terkoneksi dengan baik.

DAFTAR PUSTAKA

- Balitbang Perhubungan, 2010, *Masterplan Pembangunan Infrastruktur Perhubungan Laut di Pulau Sulawesi*, Draft Laporan Akhir, Puslitbang Transportasi Laut, Jakarta.
- Balitbang Perhubungan, 2010, *Studi Lokasi Pelabuhan Utama dan Pengumpul di Kawasan Timur Indonesia dalam Perspektif Efisiensi Logistik*, Laporan Akhir, Puslitbang Manajemen Transportasi Multimoda Litbang Perhubungan, Jakarta.
- Jinca, M. Yamin, 2011. *Transportasi Laut Indonesia (Analisis Sistem dan Studi Kasus)*, Brillian Internasional, Surabaya.
- Jinca, M. Yamin, 2008. *Antisipasi Perkembangan Teknologi Petikemas terhadap Prasarana dan Sarana Transportasi Multimoda* (Buku Kumpulan Orasi Ilmiah Bidang Transportasi), FSTPT Bandung.
- Rangkuti, Freddy, 2006. *Analisis SWOT Teknik membedah Kasus Bisnis*. Gramedia Pustaka Utama. Jakarta.
- Tarigan, Robinson, 2009, *Perencanaan Pembangunan Wilayah Edisi Revisi*, Bumi Aksara, Jakarta.