

Vol. 9 No. 2 (2022), Halaman 30-38



BITUNG SEBAGAI PINTU GERBANG INDONESIA DI ASIA PASIFIK (PERSPEKTIF *SEA POWER THEORY*)

Sionneta Claudia Kambey^{1*}, Putri Hergianasari², Suryo Sakti Hadiwijoyo³

¹²³Universitas Kristen Satya Wacana, Indonesia

Email: 372017047@student.uksw.edu^{1*}, putri.hergianasari@uksw.edu², suryo.hadiwijoyo@uksw.edu³

Website Jurnal: <http://ejournal.unima.ac.id/index.php/jss>

 Akses dibawah lisensi CC BY-SA 4.0

<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>

DOI:-

(Diterima: 09-11-2022; Direvisi: 07-12-2022; Disetujui: 31-12-2022)

ABSTRACT

Bitung's strategy is the gateway to the Asia Pacific, one of which is the construction of an international hub port. The idea is seen from the great potential that exists in the region. This study uses a qualitative method with descriptive exposure to analyze the advantages of the Bitung Geostrategy as the gateway to Indonesia in the Asia Pacific and Sea Power Theory. The result is that if the international hub port of Bitung is operating, there will be several advantages for the State of Indonesia and Bitung, one of which is the advantage in the economy, increasing the country's economy and regional income. One of the geostrategies used is the construction of the Bitung international hub port which is much more efficient in export and import activities in eastern Indonesia. Utilization of this geostrategic location to gain profits to achieve the national interest, namely the welfare of the community.

Keywords: *Bitung, Geostrategy, Gateway to Asia Pacific, International hub port.*

ABSTRAK

Strategi Bitung sebagai pintu gerbang Asia Pasifik, salah satunya ialah dengan pembangunan pelabuhan hub internasional. Gagasan tersebut dilihat dari potensi besar yang ada di wilayah. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan pemaparan secara deskriptif untuk menganalisis keuntungan dari Geostrategi Bitung sebagai pintu gerbang Indonesia di Asia Pasifik dan Sea Power Theory. Hasilnya ialah apabila pelabuhan hub internasional Bitung telah beroperasi maka terdapat beberapa keuntungan bagi Negara Indonesia maupun Bitung, salah satunya ialah keuntungan dalam perekonomian peningkatan perekonomian negara maupun pendapatan daerah. Salah satu geostrategi yang digunakan adalah pembangunan pelabuhan hub internasional Bitung jauh lebih efisien dalam kegiatan ekspor dan impor di kawasan timur Indonesia. Pemanfaatan letak geostrategis ini untuk memperoleh keuntungan dengan tujuan untuk mencapai kepentingan nasional yaitu kesejahteraan masyarakat.

Kata Kunci: *Bitung, Geostrategi, Pintu gerbang Asia Pasifik, Pelabuhan hub internasional.*

PENDAHULUAN

Indonesia sebagai negara maritim dengan sumberdaya melimpah berada pada jalur perdagangan internasional sehingga termasuk dalam wilayah strategis. Kota Bitung proxy strategis bagi Indonesia pada wilayah Asia Pasifik. Letak Bitung yang strategis pada jalur Asia Pasifik memudahkan distribusi barang

maupun jasa sehingga dapat menekan biaya distribusi. Ilustrasi distribusi barang ke berbagai wilayah di dunia digambarkan pada Gambar 1. Pada misinya, kota Bitung berupaya mewujudkan sebagai pintu gerbang Indonesia kawasan Asia Pasifik dengan bercirikan kota industri dan bahari. Dalam hal ini kota Bitung

mampu mengidentifikasi potensi wilayah dan berupaya memaksimalkannya. Sejalan dengan itu, pemerintah kota Bitung telah menetapkan kota Bitung sebagai garis perekonomian dengan strategis penetapan pelabuhan internasional (Peraturan Presiden RI No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru (Blueprint) Pengembangan Sistem Logistik Nasional, 2012) dan

keberadaan Kawasan Ekonomi Khusus Bitung (Undang-Undang No. 39 Tahun 2009 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), 2009). Pelabuhan internasional berfungsi melayani alih muatan angkutan skala internasional, luas dan menjadi simpul transportasi laut internasional.



Gambar. 1 Tujuan Ekspor melalui Bitung, Sulawesi Utara (Sarundajang, 2013)

Pengembangan pelabuhan Bitung sangat penting dan strategis. Bitung lebih unggul dibanding pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Tanjung Priok Jakarta (Sarundajang, 2013). Keunggulan jarak dari Bitung ke pusat-pusat ekonomi kawasan Pasifik seperti Kaohsiung, Hong Kong, Shanghai, Busan, Tokyo, dan Los Angeles lebih dekat 50% dibanding Jakarta dan Surabaya (Pusat Informasi Data Investasi Indonesia, 2019). Bitung menarik perhatian pemerintah Tiongkok. Pelabuhan internasional Bitung akan mulai beroperasi tahun 2019 sehingga penulis tertarik untuk meneliti dan menganalisis lebih dalam mengenai *sea power* melalui pembangunan pelabuhan Bitung sebagai pintu gerbang di Asia Pasifik (KPPIP, 2019).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan penelitian kualitatif dipaparkan secara deskriptif. Studi literatur dianalisis untuk mencari fakta dan realitas sosial mengenai peran kota Bitung terhadap Asia Pasifik melalui pembangunan pelabuhan internasional, dengan unit analisis Bitung sebagai pintu gerbang di Asia Pasifik berdasarkan *Sea Power Theory*

(Mahan, 1889). Teknik analisis data dengan cara menganalisis data penelitian kualitatif. Analisa data dalam penelitian ini terkait dengan data-data yang menjelaskan dan berhubungan dengan geostrategi Bitung sebagai pintu gerbang di Asia Pasifik dan *Sea Power Theory*.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Menatap Wajah Bitung sebagai Pintu Gerbang di Asia Pasifik

Kota Bitung memiliki luas wilayah 313,50 km² atau 31.350,35 Ha, dan sebagiannya merupakan kawasan lindung yaitu sebesar 13.378 ha (42,67%) yang terdiri dari hutan lindung, cagar alam, taman wisata alam dan hutan wisata, selebihnya perairan 439,8 Km² atau 43.980 Ha. Dilihat dari geografis Kota Bitung ini terletak pada Secara astronomis, Kota Bitung terletak antara 1°23'23" - 1°35'39" LU dan 125°1'43" - 125°18'13" BT dengan batas-batas wilayah yaitu Kecamatan Likupang (Kabupaten Minahasa Utara dan Laut Maluku) di sebelah Utara, Laut Maluku dan Samudra Pasifik di sebelah Timur, Laut Maluku di sebelah Selatan, dan Kecamatan Kauditan (Kabupaten Minahasa Utara) di sebelah Barat.

Secara geografis, Kota Bitung menjadi kawasan yang strategis dalam mempermudah distribusi barang dan jasa ke wilayah-wilayah disekitarnya. Baik itu di bagian Timur Indonesia, Wilayah Asia Timur, Pantai Timur Amerika, Pasifik dan Oceania. Pemerintah Kota Bitung sempat menjadikan Bitung sebagai garis depan perekonomian yang direfleksikan dengan penetapan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional (Peraturan Presiden RI No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru (Blueprint) Pengembangan Sistem Logistik Nasional, 2012) dan keberadaan Kawasan Ekonomi Khusus Bitung (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011 - 2025, 2011).

Dengan adanya pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub internasional di Kawasan Asia Timur Indonesia ini dikarenakan pertumbuhan di wilayah ini memiliki potensi yang lebih tinggi dibandingkan dengan wilayah Barat Indonesia, dan dinamika logistik di wilayah Timur Indonesia diharapkan bertumbuh secara eksposional (Duakajui, 2018). Hal tersebut juga mendorong terbentuknya kawasan ekonomi khusus.

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung seluas 534 Ha dan rencana pengembangan sampai 2500 Ha, mempunyai kegiatan utama yaitu industri pengolahan kelapa dan turunannya, industri pengolahan ikan dan hasil laut lainnya serta industri farmasi. Sedangkan untuk kegiatan pendukungnya yaitu logistik dan aneka industri berbasis zona industri dan zona logistik. selain itu, pembangunan pelabuhan internasional ini merupakan salah satu pembangunan yang ada di Kota Bitung. Rencana ini tidak hanya mengenai pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), tetapi juga kawasan poros Manado-Bitung, kawasan strategis, kawasan andalan, jalur kereta api, jaringan logistik, PLTA, panas bumi, kawasan konservasi, pariwisata, agropolitan, dan minapolitan (Sarundajang, 2013).

KEK Bitung menjadi pendukung pelabuhan Bitung yang menjadi pelabuhan hub internasional. KEK Bitung mendorong pergerakan barang dan produksi. Jika melihat perubahan tingkatan arus perdagangan khususnya pada kawasan Asia Pasifik, maka tingkat aksesibilitas penting untuk menjadi

perhatian Indonesia, terutama di pelabuhan-pelabuhan sebagai pelabuhan hub internasional. Jalur Laut yang nyaman (lintasan navigasi), kedalaman air, dan kualitas sistem kendali pelayaran (sistem panduan lalu lintas kapal) adalah persyaratan penuh yang harus dilakukan oleh pelabuhan hub internasional (zona ekonomi khusus). Sebagai syarat pengelolaan KEK harus dibentuk badan usaha pembangunan dan pengelola. PT. Membangun Sulut Hebat sebagai pengelola KEK Bitung baru menguasai 92 hektar lahan dari 411 hektar (Sudarwan, 2019).

Kebijakan dan Strategi Pembangunan Bitung

Pembangunan suatu daerah memerlukan kebijakan dan strategi yang cukup baik. Dalam pembangunan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara, diperlukan yang Namanya kerja sama regional seperti BIMP-EAGA, ASEAN, *East Asia Community* dan APEC melalui *Regional Integration Arrangement* (RIA) menjadi peluang bagi Kota Bitung terutama Sulawesi Utara dalam upaya menjadi pintu gerbang Indonesia di kawasan Asia Pasifik. Namun, kerja sama dan jaringan yang telah dibangun melalui kerja sama regional masih belum sepenuhnya dimanfaatkan oleh daerah. Hal ini menjadi suatu kendala regulasi yang berlaku dalam negeri, sangat lambat pemerintah nasional melakukan penyesuaian dan perubahan sesuai dengan kesepakatan kerja sama regional seperti yang telah dilakukan oleh negara tetangga lainnya, khususnya dalam bidang kepelabuhanan, imigrasi, bandara, dan bea cukai. Pemerintah nasional harus lebih memberikan perhatian lebih agar dapat terwujud kerja sama regional dan dapat berjalan optimal sehingga memberikan manfaat optimal bagi kemajuan daerah dan bangsa.

Selain itu, dengan membangun kerja sama dan jaringan antar daerah bahkan provinsi pun dapat meningkatkan perdagangan daerah dan kerja sama promosi bersama. Kerja sama antar daerah maupun provinsi tetangga dapat dilakukan dalam pemanfaatan Pelabuhan Bitung sebagai pintu utama untuk ekspor dan impor. Apalagi kegiatan perdagangan Internasional melalui Pelabuhan bitung bagi daerah Kawasan Timur maupun sekitarnya tentu biayanya jauh lebih murah dibandingkan via Tanjung Priok yang berada di Jakarta dan Tanjung Perak yang berada di Surabaya.

KEK Bitung sebagai kebijakan pengembangan wilayah untuk pertumbuhan ekonomi sesuai dengan Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) (Undang-Undang No. 39 Tahun 2009 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), 2009). Hal ini didasari adanya kebutuhan mempercepat pembangunan sebuah kawasan dan menjaga keseimbangan kemajuan suatu daerah. Adapun Terminologi KEK yaitu kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu.

Pemberian fasilitas tertentu atau perlakuan khusus yaitu agar dunia berusaha untuk memiliki perspektif dengan jangka panjang. Bitung menjadi daerah yang ditetapkan pemerintah agar mendapatkan fasilitas tertentu pada tahun 2014. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung dibentuk melalui (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus Bitung, 2014).

Dalam konteks daerah, arah kebijakan daerah provinsi maupun kabupaten/kota sejak awal harus bekerja sama dan bersinergi membangun bersama, serta memperkuat masing-masing daerah dalam menjalankan fungsi utama penyelenggaraan otonomi daerah berdasar peraturan perundangan yang berlaku. Regulasi nasional dan daerah berkaitan dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi, Kabupaten, dan Kota, bandara dan pelabuhan, prosedur investasi dan promosi daerah kawasan strategis nasional dan daerah, strategi pembangunan infrastruktur daerah mendesak untuk segera diwujudkan oleh masing-masing pemerintah daerah (Peraturan Daerah Kota Bitung No. 12 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026., 2021).

Pembangunan Pelabuhan Internasional Bitung

Lokasi Bitung yang strategis di kawasan timur Indonesia yang berhadapan dengan Pasifik menjadikannya sebagai jalur keluar dan masuk perdagangan barang dan jasa menuju dan dari Indonesia. Hal ini menjadi alasan

Bitung sebagai pelabuhan hub internasional yang dapat meningkatkan arus perdagangan selain dari pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak.

Sisi geostrategis dan ekonomi Indonesia, pelabuhan Bitung yang telah berkembang menjadi pelabuhan hub internasional secara keseluruhan menjadi kebijakan strategis. Empat alasan ditetapkannya pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan internasional dalam konteks geostrategi yaitu, 1) jalan pintas jarak pendek antara Indonesia dan negara-negara Indo-Pasifik, 2) port dengan karakteristik adaptif bersaing dengan port lain, 3) menempatkan sebagai sumber pendapatan pembangunan bagi negara-negara di kawasan strategis, dan 4) sebagai *feeder* dengan dampak tindak lanjut yang positif terhadap kegiatan pelabuhan dalam konteks geostrategis (Ferdian, 2017).

Pembangunan Pelabuhan Internasional Bitung, mempunyai nilai strategis yang tinggi dalam sudut pandang geostrategi maupun geoekonomi. Posisi Sulawesi Utara tentu saja memiliki arti dan nilai strategis bukan hanya bagi perkembangan provinsi melainkan juga untuk Indonesia, bagi masa kini dan masa depan. Nilai strategis tersebut ditopang oleh faktor internal berupa besarnya potensi sumber daya alam yang memiliki keunggulan komparatif dan faktor eksternal berupa potensi dinamika perkembangan ekonomi dan pasar di kawasan Asia Pasifik dengan jumlah penduduk yang relatif besar (Sarundajang, 2013).

Karena diyakini Pelabuhan Bitung terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang sedang dibangun dan dengan Otoritas Pelabuhan dan terhubung dengan Zona Strategis Indo-Pasifik. Ada beberapa hal penting, yaitu: Pertama, Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan hub domestik dan internasional. Hal ini sangat terkait dengan (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011 - 2025, 2011) yang tujuan utamanya adalah untuk mempercepat pemerataan ekonomi, logistik dan kegiatan pembangunan sehingga membutuhkan distribusi yang proporsional ke wilayah strategis lainnya yang berpusat di pelabuhan hub internasional. Kedua, sebagai hub domestik, pelabuhan Bitung poros tengah kawasan timur Indonesia.

Bitung sebagai pelabuhan hub internasional sangat penting karena beberapa alasan mendasar. Pertama, ketika peran dari Singapura (ke Indonesia) dinasionalisasi, Indonesia tidak lagi harus terkait sepenuhnya pada ekspor maupun impor tidak perlu melalui Singapura. Prosedur pemrosesan ganda yang diterapkan di Singapura dapat dicabut. Oleh karena itu, pelabuhan Bitung harus didesain sebagai tempat berlabuhnya kapal-kapal besar. Kedua, dalam jangka waktu yang panjang, daya tampung pelabuhan Singapura bahkan Malaysia akan semakin padat sehingga menyebabkan banjir kargo (Salim et al., 2014).

Dengan pembangunan ini, membuat Bitung harus lebih meningkatkan volume

perdagangannya. Sehingga menciptakan Pelabuhan Bitung sebagai satu titik kontak dengan wilayah yang lain di Indonesia menghubungkan wilayah lain dan kawasan internasional lainnya. Selain itu, dalam segi impor, Pelabuhan Bitung harus mulai menjadi tempat distribusi importir barang-barang kebutuhan negara ke Indonesia. Secara keseluruhan, posisi ini akan menciptakan efisiensi dan ekonomi distribusi yang lebih baik. Ilustrasi perbandingan pelabuhan Bitung dengan pelabuhan lain di negara tujuan dijelaskan pada Tabel 1. Memperhatikan Tabel 1, dalam segi ekonomi, Pelabuhan Bitung memiliki keunggulan mengenai jarak, waktu hari dan jam dibanding pelabuhan lain.

Tabel 1. Perbandingan Pelabuhan Bitung dengan Pelabuhan lain di Negara Tujuan

Pelabuhan Bitung	Pelabuhan Negara Tujuan						
	Darwin	Kaoshiung	Hongkong	Shanghai	Busan	Tokyo	Los Angeles
Via Tanjung Priok dan 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, dalam (Salim et al., 2014)

Sesuai (Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011 - 2025, 2011), Bitung diupayakan untuk peningkatan daya saing melalui sistem logistik nasional (Silognas) sebagai sistem logistik efisien dan produktif.

Upaya pembangunan Pelabuhan Bitung terus dilakukan untuk mewujudkannya. Pemerintah daerah, BUMN (Pelindo) dan pihak swasta juga telah melakukan beberapa kegiatan pembangunan (KEK) hingga tahun 2017 yaitu; 1) pengerukan kolam Pelabuhan Indonesia hingga kedalaman 6 LWS4, 2) pengerukan saluran air atau kolam Pelabuhan TPB5 hingga kedalaman 12 LWS, 3) pembangunan dan penggantian terminal laut, dan 4) 150 x 30 meter persegi pengembangan terminal TPB CY dan konstruksi lebih lanjut.

Penunjukan Pelabuhan hub internasional ini dapat mengurangi beban kegiatan logistik di Pulau Jawa, sehingga perlu dilakukan upaya untuk menyeimbangkan beban logistik wilayah lain, menyeimbangkan dan memperluas

pembangunan ekonomi, lebih optimal memanfaatkan tiga Lintasan Kepulauan Indonesia (ALKI) (Bappeda Kota Bitung, 2014).

Dinamika Wilayah Bitung di Pasifik

Karakteristik wilayah Bitung terdiri dari lapisan tanah bentukan gunungapi purba berpasir. Kawasan kota Bitung mulai bagian tengah sampai pelabuhan berupa lapisan batuan vulkanik keras. Jenis tanah berupa regosol dan latosol. Tekstur tanah bersifat sedang hingga keras dengan ikatan kurang kuat yang dapat terurai oleh limpasan air permukaan. Kedalaman efektif tanah diatas 60 cm.

Porositas tinggi dan kurang stabil terutama di bagian barat kota Bitung sehingga mempercepat pengeringan genangan. Bagian pesisir pantai tergolong stabil dan agak stabil. Namun, hanya sebagian wilayah kota di sekitar pelabuhan yang mempunyai dasar bangunan kokoh. Jika dikaitkan dengan kondisi morfologi dan topografi, maka bagian Utara kota, menjadi kawasan yang rawan dengan erosi.

Secara administratif kota Bitung terdiri dari delapan kecamatan yaitu Madidir, Matuari, Girian, Lembah Selatan, Lembah Utara, Aertembaga, Maesa, dan Ranowulu dengan luas keseluruhan wilayah 31.350,35 hektar atau 313,5035 km² (BPS Kota Bitung, 2020). Jumlah penduduk sebanyak 225.134 jiwa dengan kepadatan penduduk sebanyak 718 jiwa/km². Selain itu, Kota Bitung memiliki batas wilayah dengan Laut Maluku sebelah selatan, kecamatan Likupang dan kecamatan Dimembe (Kabupaten Minahasa Utara) di sebelah utara, Laut Maluku dan Samudera Pasifik di sebelah Timur, dan Kecamatan Kauditan (Kabupaten Minahasa Utara) di sebelah Barat.

Wilayah Kota Bitung, Sulawesi Utara sendiri mempunyai keterkaitan dengan wilayah perbatasan lainnya. Namun ada beberapa wilayah atau pulau perbatasan yang tidak memiliki penghuni, hal tersebut dikarenakan wilayah itu tidak memiliki sumber daya alam yang memadai untuk diolah, sehingga pulaunya bisa ditinggali secara tetap (khususnya ketersediaan air). Tetapi pulau-pulau tersebut mempunyai kaitan dengan wilayah terdekat, untuk menjadi tempat sumber kehidupan yang penting bagi masyarakat yang menjadikan pulau tersebut sebagai tempat tinggal musiman. Umumnya masyarakat menghuni pulau tersebut ketika musim panen atau musim menangkap ikan. Agar dapat mengumpulkan hasil panen atau ikan tersebut secara langsung.

Selain itu juga salah satu negara tetangga Indonesia yang berbatasan dengan wilayah Sulawesi Utara yaitu Filipina. Dengan Filipina memiliki hubungan kerja sama yang sangat berkaitan, mulai dari bidang keamanan, pariwisata, dan ekonomi. Tidak hanya Negara tetangga Filipina, bahkan wilayah atau negara lainnya sangat memiliki keterkaitan terhadap wilayah Sulawesi Utara. Rata-rata keterkaitan antar wilayah tersebut itu mulai dari sumber daya alam untuk pertumbuhan ekonomi. Sulawesi Utara menempati lokasi geografis yang strategis di Asia Pasifik, apalagi dalam kerja sama ekonomi regional sangat memerlukan intensif dialog regional dalam mencari komoditi-komoditi yang memiliki *competitive advantage* di kawasan tersebut.

Disamping itu, adapun kebijakan dalam pengelolaan hutan di wilayah Bitung, Sulawesi Utara. Dalam pengelolaan tentu diperlukan kerja sama baik antara pemerintah dan pengelola kawasan konservasi dengan

masyarakat setempat. Yang menjadi faktor terpenting dalam upaya konservasi yaitu partisipasi dari masyarakat tersebut. Keterlibatan dari masyarakat melalui pendekatan pemberdayaan tersebut menjadi sangat penting apalagi masyarakat sudah tinggal di sekitar atau dalam kawasan konservasi sebelum kawasan itu ditetapkan. Masyarakat menjadi asset yang eksistensinya dapat mendukung terwujudnya pengelolaan kawasan yang efektif.

Sebenarnya dengan adanya pembangunan wilayah dapat mencapai pembangunan berimbang (*balance development*). Dalam proses pembangunan ekonomi nasional, memang tidak lepas dari pembangunan ekonomi daerah atau regional. Pembangunan ekonomi daerah menjadi proses yang dilakukan oleh pemerintah daerah dalam mengelola sumberdaya yang ada dan membentuk pola kemitraan pemerintah daerah dan sector swasta dalam menciptakan lapangan kerja baru dan perangsang pertumbuhan ekonomi dalam wilayah tersebut. Pertumbuhan ekonomi daerah dipengaruhi oleh keunggulan komparatif suatu daerah, spesialis wilayah, serta potensi ekonomi yang dimiliki oleh daerah tersebut (Arsyad, 1999).

Secara geoekonomi pun sudah jelas. Elemen penciri geoekonomi pertama menjelaskan Sulawesi Utara yang di dalamnya pelabuhan Bitung sebagai pintu gerbang Indonesia di kawasan Asia Pasifik. Kedua, adalah posisi yaitu pembangunan Sulawesi Utara terkoneksi dan terintergrasi dengan strategi pengembangan wilayah kepulauan sebagian ketahanan lokal dan nasional. Ketiga, sumber daya yang berkaitan dengan kekuatan finansial dan kepemilikan, kebijakan politik, perimbangan, dan investasi. Keempat, bobot penekanan yang berkaitan dengan kuantitas dan kualitas penduduk, pangsa pasar sebagai dasar keunggulan kompetitif berdaya saing. Kelima, tingkat kompetensi umum dan kesesuaian antara kompetensi umum dan kesesuaian antara kompetensi dan bisnis. Keenam, yaitu struktur organisasi dan kultur pemerintahan lokal. Ketujuh, basis geoekonomi, menyangkut bangunan, tanah/lahan dan asset, dimana Sulawesi Utara ini memiliki pelabuhan laut dalam Bitung sebagai international hub port. Kedelapan, keamanan yang dimana pasti berbicara dengan yang namanya kewenangan yang sah menurut hukum terkait pembangunan

daerah (Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, 2004), pengembangan industri unggulan (Peraturan Presiden tentang Kebijakan Industri Nasional, 2008) dan pemanfaatan wilayah perairan laut (Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, 1996). Kesembilan, yaitu komunikasi untuk mengenalkan Sulawesi Utara ke dunia internasional. Kesepuluh, yaitu

produk yang dapat diekspor dan kultur perusahaan.

Apabila dikaitkan dengan konsep geostrategi maupun geoekonomi, strategi pembangunan mencakup pertimbangan geografis. Hal ini bisa dilihat dari posisi, letak, faktor, potensi bahkan keunggulan geografis dan geopolitik di Sulawesi Utara, didalamnya pelabuhan Bitung. Ilustrasi geogstrategis wilayah Sulawesi Utara termasuk di dalamnya pelabuhan Bitung dijelaskan pada Gambar 2.



Gambar 2. Wilayah Geostrategi Indo-Pasifik dengan Kawasan Pelabuhan Bitung

Secara geoekonomi pun sudah jelas. Elemen penciri geoekonomi pertama menjelaskan Sulawesi Utara yang di dalamnya pelabuhan Bitung sebagai pintu gerbang Indonesia di kawasan Asia Pasifik. Kedua, adalah posisi yaitu pembangunan Sulawesi Utara terkoneksi dan terintergrasi dengan strategi pengembangan wilayah kepulauan sebagian ketahanan lokal dan nasional. Ketiga, sumber daya yang berkaitan dengan kekuatan finansial dan kepemilikan, kebijakan politik, perimbangan, dan investasi. Keempat, bobot penekanan yang berkaitan dengan kuantitas dan kualitas penduduk, pangsa pasar sebagai dasar keunggulan kompetitif berdaya saing. Kelima, tingkat kompetensi umum dan kesesuaian antara kompetensi umum dan kesesuaian antara kompetensi dan bisnis. Keenam, yaitu struktur organisasi dan kultur pemerintahan lokal. Ketujuh, basis geoekonomi, menyangkut bangunan, tanah/lahan dan asset, dimana Sulawesi Utara ini memiliki pelabuhan laut dalam Bitung sebagai international hub port. Kedelapan, keamanan yang dimana pasti berbicara dengan yang namanya kewenangan

yang sah menurut hukum terkait pembangunan daerah (Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, 2004), pengembangan industri unggulan (Peraturan Presiden tentang Kebijakan Industri Nasional, 2008) dan pemanfaatan wilayah perairan laut (Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, 1996). Kesembilan, yaitu komunikasi untuk mengenalkan Sulawesi Utara ke dunia internasional. Kesepuluh, yaitu produk yang dapat diekspor dan kultur perusahaan.

Berdasarkan konsep yang dipakai, ada pula teori dari Mahan, yang dimana teori yang dikemukakan oleh Mahan, dimana ia menyampaikan bahwa negara maritim yang mampu mengelola potensi kelautannya akan dapat menguasai dunia (Mahan, 1889). Salah satunya Indonesia, dimana Indonesia mulai mengerti dan paham akan letak geostrategisnya sehingga memanfaatkannya untuk memperoleh keuntungan dengan tujuan untuk mencapai kepentingan nasional Indonesia yaitu kesejahteraan masyarakatnya.

Bitung menjadi salah satu kota yang dimanfaatkan oleh Indonesia, dimana wilayahnya terletak dalam wilayah yang strategis dan memiliki potensi yang tinggi untuk menjadikan Pintu Gerbang di Asia Pasifik. Salah satu geostrategi yang dipakai adalah dengan membangun Pelabuhan Hub Internasional Bitung, dimana pembangunan Pelabuhan hub Internasional tersebut menambah jauh lebih efisien dalam kegiatan ekspor dan impor yang dilakukan oleh Indonesia. Dalam teori Mahan juga menyatakan bahwa pemerintah memiliki peran untuk melakukan diplomasi untuk mencari hubungan atau mitra dalam pengelolaan dan pembangunan negaranya. Contohnya yang dilakukan oleh Indonesia ialah terlibat aktif dalam forum regional seperti *Association of Southeast Asian Nations (ASEAN)* maupun *Asia-Pacific Economic Cooperation (APEC)*.

Bitung dalam Tinjauan Sea Power Theory

Demi mempercepat pencapaian pembangunan ekonomi nasional, maka harus tingkatkan investasi dengan mempersiapkan daerah yang menguntungkan secara ekonomi dan geostrategi. Daerah tersebut harus mempersiapkan secara maksimal kegiatan industri, ekspor, impor dan kegiatan ekonomi berharga lainnya yang memiliki nilai ekonomi yang tinggi. Tujuan pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung yaitu untuk mempercepat pembangunan daerah dan sebagai model terobosan pembangunan daerah untuk pertumbuhan ekonomi, termasuk industri, pariwisata dan perdagangan sehingga dapat meningkatkan juga lapangan pekerjaan. Selain itu, KEK ini didukung dengan adanya pelabuhan hub internasional Bitung sebagai hub perdagangan bagi kawasan timur Indonesia.

Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) memiliki jarak 44 km dari ibu kota Manado, sehingga menjadi potensi yang cukup kuat dalam pusat pertumbuhan dan distribusi barang serta dukungan logistik di Kawasan Indonesia Timur. Luas Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung adalah 534 hektar. Selain itu KEK Bitung merupakan salah satu penghasil ikan terbesar di Indonesia, sehingga KEK Bitung berfokus pada industri pengolahan ikan untuk menghasilkan barang ekspor terutama kelapa dan produk turunannya.

Jika dilihat keberhasilan negara-negara di Asia Pasifik seperti China yang saat ini telah

membangun berbagai fasilitas untuk memudahkan kegiatan perekonomiannya seperti yang dikenal dengan Jalur Sutra, dikatakan bahwa hal tersebut akan membuat China menjadi negara yang memiliki perekonomian yang sulit di tandangi begitu pun bagi Amerika Serikat. Negara-negara di Asia Pasifik telah menjadi negara yang memiliki kekuatan ekonomi yang sangat baik (IMF, 2018).

Melihat potensi-potensi tersebut, sehingga tidak mungkin Asia Pasifik akan menjadi kawasan dengan perekonomian yang di segani oleh negara-negara di dunia dan menggeser posisi negara-negara Barat sebagai kawasan yang memiliki perekonomian yang kuat. Alasan inilah yang membuat Indonesia, memanfaatkannya dengan pembangunan pelabuhan hub internasional di Bitung Sulawesi Utara. Dimana negara-negara di kawasan Asia Pasifik menjadi tujuan utama pada pelabuhan hub internasional Bitung dan apabila melalui pelabuhan hub internasional Bitung akan membutuhkan jarak yang lebih singkat dan cepat sehingga akan lebih menguntungkan bagi negara Indonesia.

Sisi ekonomi, pelabuhan Bitung digunakan sebagai pelabuhan hub internasional yang terletak di Jalur Laut Kepulauan Ketiga (ALKI III) di Kawasan Timur Indonesia. Indonesia, dengan akses ke negara-negara lain di kawasan Asia Pasifik. Prioritas Pelabuhan karena itu mencakup daya dukung masyarakat, integritas ekonomi dan lingkungan, dan potensi sumber daya Indonesia bagian timur (Supartono et al., 2020).

KESIMPULAN

Geostrategi Indonesia dimana memandang potensi dalam diri (negara) dapat dimanfaatkan dengan baik dan efisien demi mewujudkan kesejahteraan sosial, salah satunya ialah di implementasikan di Kota Bitung, Sulawesi Utara dengan pembangunan pelabuhan hub internasional dapat dimanfaatkan dengan baik dan efisien baik oleh pemerintah pusat maupun daerah sehingga menciptakan keuntungan bagi wilayah serta negara Indonesia. Pemilihan Bitung menjadi Pintu Gerbang di Asia Pasifik ialah karena adanya potensi yang ada dalam wilayah tersebut. Melalui *Sea Power Theory* dimana pemanfaatan suatu kekayaan wilayah kelautan dapat digunakan untuk kesejahteraan dan kekuatan wilayah maupun negara tersebut,

salah satunya ialah kesejahteraan dalam perekonomian.

SARAN

Sea Power Theory dapat menjadi landasan geostrategis, geoekonomi dan geopolitik atas dasar Indonesia sebagai negara maritim. Kekayaan sumber daya laut menjadi kekuatan utama dalam pencapaian kesejahteraan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, L. 1999. *Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi Daerah*. Yogyakarta: Badan Penerbitan Fakultas Ekonomi Universitas Gadjah Mada.
- Bappeda Kota Bitung. 2014. *Bitung The New Gateway of Indonesia in Asia Pasific*.
- Duakajui, D. 2018. Formulasi Strategi Makassar New Port dan Pelabuhan Bitung sebagai International Hub Port. *JBMI (Jurnal Bisnis, Manajemen, Dan Informatika)*, 14(1 SE-), 50–61. <https://doi.org/10.26487/jbmi.v14i1.3305>
- Ferdian, F. P. 2017. *Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok*. Tesis. Program Keamanan Maritim Fakultas Manajemen Pertahanan Universitas Pertahanan.
- IMF. 2018. *Asia dan Pasifik : Masa yang Baik, Masa yang Tak Pasti*. <https://www.imf.org/id/News/Articles/2018/05/08/NA050918-Asia-and-Pacific-Good-Times-Uncertain-Times-A-Time-to-Prepare>
- KPPIP. 2019. *Pelabuhan Internasional Hub Bitung*. <https://kppip.go.id/proyek-%09prioritas/pelabuhan/pelabuhan-internasional-hub-bitung/>
- Mahan, A. T. 1889. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660-1773*. <https://www.cambridge.org/core/books/influence-of-sea-power-upon-history-16601783/C3F2700EA234A6BB03CE08BFB53F86E5>
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2014 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus Bitung, 2014.
- Peraturan Presiden tentang Kebijakan Industri Nasional, 2008.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, 2004.
- Undang-Undang No. 39 Tahun 2009 Tentang Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), 2009.
- Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011 - 2025, 2011.
- Peraturan Presiden RI No. 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru (Blueprint) Pengembangan Sistem Logistik Nasional, 2012.
- Salim, Z., Mychelida, E., & Rahmayanti, A. Z. 2014. Pembangunan Bitung sebagai Pelabuhan Hub Internasional. *Jurnal Ekonomi Dan Pembangunan*, 22(2), 107–117.
- Sarundajang. 2013. *Sulawesi Utara Pintu Gerbang Asia Pasifik*. Jakarta: Media Madina Nusantara.
- Sudarwan, I. A. 2019. *Pengelola KEK Bitung Ajukan Skema Alternatif Pemanfaatan Lahan*. <https://sulawesi.bisnis.com/read/20190621/540/935086/pengelola-kek-bitung-ajukan-skema-alternatif-pemanfaatan-lahan>
- Supartono, S., Purwanto, P., & Nugraha, M. H. R. 2020. Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dalam Sudut Pandang Keamanan Maritim Indonesia (Studi Pada Kawasan Indo–Pasifik Periode Tahun 2018–2019). *Jurnal Pertahanan & Bela Negara*, 10(3), 299–316.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 6 Tahun 1996 tentang Perairan Indonesia, 1996.
- Peraturan Daerah Kota Bitung No. 12 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026., 2021.