

**PENGOPERASIAN LINTAS PENYEBERANGAN BITUNG (SULAWESI UTARA) – DAVAO
DAN SANTOS CITY (FILIPINA) DALAM MEWUJUDKAN KONEKTIVITAS ASEAN
OPERATION FERRY CROSS BITUNG (NORTH SULAWESI)-DAVAO AND SANTOS CITY
(PHILIPPINES) ASEAN CONNECTIVITY IN THE MAKING**

I Ketut Mudana

Badan Litbang Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat 10110
[email: ketut_mudana@yahoo.co.id](mailto:ketut_mudana@yahoo.co.id)

Diterima: 2 April 2014, Revisi 1: 23 April 2014, Revisi 2: 9 Mei 2014, Disetujui: 20 Mei 2014

ABSTRAK

Tujuan penelitian adalah untuk melakukan analisis potensi *demand*, ketersediaan fasilitas dan kemungkinannya pengoperasian angkutan penyeberangan. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif. Berdasarkan hasil analisis, kesimpulan penelitian ini adalah komoditi ekspor Sulawesi Utara ke Philipina berjumlah 10.200.665,35 kg (10.200,67 ton) dan impor dari Philipina ke Sulawesi Utara berjumlah 771,687,62 kg (771,69 ton), kondisi ini menggambarkan bahwa komoditi ekspor dan impor yang diangkut masih relatif kecil jumlahnya, oleh karena itu trip kapal yang dibutuhkan atas dasar barang ekspor hanya 62 trip setahun dan 4 trip setahun untuk mengangkut barang impor. Apabila rencana pengoperasian kapal RORO lintas Bitung-Davao-Santos City dilaksanakan, maka akan terjadi ketimpangan trip yaitu sebanyak 48 trip pada saat kapal kembali dari Philipina ke Bitung kosong karena tidak ada barang yang perlu diangkut untuk itu akan memerlukan insentif atau subsidi yang cukup besar. Di sisi lain Dermaga *Moveable Bridge* (MB) belum memadai karena kapal yang beroperasi saat ini mengalami kesulitan sandar. Kesepakatan Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Filipina terkait dengan pengoperasian kapal RoRo terutama angkutan kargo perlu dipertimbangkan kembali. sedangkan fasilitas yang lain termasuk fasilitas keselamatan masih cukup baik.

Kata kunci: Bitung, Davao, Santos City, konektivitas, Asean

ABSTRACT

The purpose of the study was to analyze the potential demand, availability of facilities and operation of ferry transport possibilities. The analytical method used was a qualitative descriptive analysis. Based on the analysis, the conclusions of this study are North Sulawesi commodity exports to the Philippines amounted to 10,200,665.35 pounds (10200.67 tonnes) and imports from North Sulawesi to the Philippines amounted to 771,687,62 kg (771.69 tonnes), this condition illustrates that export and import commodities that are transported are still relatively small in number, therefore the boat trip is needed on the basis of export goods is only 62 trips a year and 4 trips a year to transport the imported goods. If the plan of operation of RORO vessel cross-Bitung-Santos City Davao be implemented, there will be inequality trip as many as 48 at the time the boat trip back from the Philippines to Bitung empty because there are no items that need to be transported to the incentives or would require substantial subsidies. On the other hand Moveable Bridge Pier (MB) is not adequate for ships operating today have difficulty dock. The deal Governments of Indonesia and the Philippines related to the operation of RoRo vessels especially cargo needs to be reconsidered. while other facilities include safety facilities are still quite good.

Keywords : Bitung, Davao, Santos City, connectivity, ASEAN

PENDAHULUAN

Tahun 2015 merupakan target terwujudnya Konektivitas ASEAN, hal itu merupakan salah satu program kerja bagi negara-negara ASEAN termasuk Indonesia. Sejalan dengan hasil Konferensi Tingkat Tinggi ASEAN di Bali Tahun 2003 yang dikenal dengan Kesepakatan Bali (Bali Concord II), antara lain meliputi bidang politik, keamanan, ekonomi, sosial dan budaya. Upaya pengoperasian kapal penyeberangan *Roll on Roll off* (RoRo) rute Bitung menuju Davao dan Santos City merupakan salah satu bagian dari Program Konektivitas yang akan di capai tahun 2015.

Pemerintah Indonesia dan Pemerintah Filipina telah sepakat terkait dengan pengoperasian Kapal RoRo terutama angkutan kargo sehingga angkutan barang tidak hanya melalui jalur udara dan darat melainkan juga dapat melalui laut. Di sisi lain, pemerintah Indonesia dan pemerintah Filipina perlu melakukan harmonisasi Undang-undang Pelayaran masing-masing agar saling mendukung baik menyangkut masalah teknis maupun operasional. Hal itu sesuai dengan kesepakatan ASEAN berupa Tiga Konsep Konektivitas yaitu fisik, konstitusional dan antara rakyat. Dalam hal konektivitas fisik direncanakan antara lain peningkatan transportasi darat, laut dan udara termasuk juga konektivitas di bidang teknologi informasi dan komunikasi.

Dalam rangka merealisasikan program tersebut, pemerintah Indonesia perlu melakukan persiapan berupa penyediaan fasilitas pokok, fasilitas penunjang dan fasilitas sarana transportasi penyeberangan antar negara. Angkutan penyeberangan antar negara diharapkan dapat mendukung kelancaran arus barang dari Indonesia ke Filipina dan begitu juga sebaliknya. Kegiatan angkutan penyeberangan antar negara Indonesia dan negara tetangga seperti Filipina dilakukan berdasarkan perjanjian antara pemerintah Indonesia dan pemerintah Filipina sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 21 ayat (2).

Perumusan masalah dalam penelitian ini berdasarkan uraian latar belakang adalah bagaimana ketersediaan fasilitas pokok dan penunjang, potensi *demand*, dan rencana pengoperasian lintas penyeberangan Bitung-Davao dan Santos City ? Tujuan melakukan penelitian adalah untuk melakukan analisis potensi *demand*, ketersediaan fasilitas dan kemungkinannya

pengoperasian angkutan penyeberangan lintas Bitung-Davao dan Santos City. Manfaat hasil penelitian adalah sebagai bahan acuan bagi Kementerian Perhubungan dalam menetapkan kebijakan pengoperasian lintas penyeberangan Bitung (Sulawesi Utara)-Davao dan Santos City (Filipina).

TINJAUAN PUSTAKA

A. Rencana Pengoperasian Kapal RoRo Lintas Davao-Bitung

Gubernur Provinsi Sulawesi Utara Dr. Sinyo Harry Sarundayang dan investor Filipina Rodriguez yang didampingi konsulat Jenderal Filipin Jose Burgos mereka sangat tertarik dengan rencana tersebut dan bersedia untuk *melakukan investasi*.

Rencana tersebut sejalan dengan proyek ASEAN *Ro-Ro Network and Short Sea Shipping*, yang merupakan salah satu dari prioritas utama *Asean Connectivity* yang seluruhnya dapat terlaksana tahun 2015. Pelabuhan yang dikelola PT. Pelindo I, II, III dan IV siap menyukseskan proyek dimaksud, termasuk Pelabuhan Bitung di Sulawesi Utara.

Gubernur Sulawesi Utara mengingatkan kepada pihak terkait agar melakukan pengawasan dan menyiapkan peraturan yang perlu diharmoniskan seperti pengoperasian kapal RoRo, jenis muatan, frekuensi lalu-lintas laut dan sistem Kepabeanan.

Informasi tersebut bersumber dari Artikel yang dirilis oleh Humass Provinsi Sulawesi Utara melalui website <http://humasprovinsisulut.blogspot.com>. Pada hari Selasa tanggal 11 Juni 2013.

B. Membuka Pintu Impor di Pelabuhan Bitung

Kamar Dagang dan Industri Filipina menginginkan Indonesia menghapus ketentuan yang melarang impor beberapa produk tertentu ke Pelabuhan Bitung, Manado, Sulawesi Utara. Penghapusan peraturan tersebut dalam rangka meningkatkan perdagangan dua arah antara Mindanao dan Manado dapat tumbuh lebih cepat.

Produk yang dilarang tersebut antara lain Elektronik, garmen dan makanan olahan yang seluruhnya itu supaya diperlakukan layaknya Produk ASEAN yang bebas bea masuk.

Philippine Chamber of Commerce and Industry/(PCCI) yang memimpin misi perdagangan ke Manado-Sulawesi Utara dalam rangka menambah daftar produk yang bisa di ekspor ke Indonesia melalui koridor Laut Sulawesi. Pengusaha dari kota-kota

Mindanao, Davao, dan General Santos serta Provinsi Sarangani juga akan bergabung dalam misi dagang tersebut.

Pelabuhan Bitung apabila terhubung dengan Davao dan General Santos lewat skema transportasi RoRo yang dikelola swasta, pengiriman barang biasanya dilakukan dengan menggunakan kapal-kapal besar dari *Super Shuttle Ferry* Filipina.

Kapal tersebut mampu melakukan perjalanan selama 36 jam dengan Rute sepanjang 300 mil laut antara Davao dan Pelabuhan Bitung sebelum menggunakan skema perjalanan RoRo pengiriman produk biasanya dapat ditempuh selama 3 hari. Kapal-kapal yang mengangkut barang harus berkeliling ke sejumlah Pelabuhan di Manila, Singapura dan Jakarta sebelum tiba di Bitung. Dalam menciptakan perdagangan yang lebih bebas, PCCI menyebutkan Pelabuhan Bitung bisa dinyatakan sebagai pelabuhan Internasional seperti dilaporkan Pemerintah Indonesia .

Data terbaru menunjukkan ekspor Filipina ke Sulawesi Utara pada tahun 2010 bernilai US\$ 147,9 juta yang terdiri dari kebutuhan konsumen, alat berat, dan sejumlah bahan baku. Sebaliknya, Indonesia tercatat mengirimkan minyak sawit, minyak kelapa, batuan *coconut charcoal*, kelapa dan ikan beku.

Ekspor Indonesia ke Filipina untuk sejumlah produk tersebut tercatat mencapai US\$ 6,84 juta. Informasi tersebut bersumber dari Artikel yang diposting pada hari Kamis tanggal 1 Agustus 2013 oleh Siska Amelie F Deil melalui website <http://bisnis.liputan6.com>.

C. Rencana ASEAN Akan Terhubung Dengan Kapal Ro-Ro Tahun 2015

Negara-negara anggota ASEAN menyepakati tiga rute utama proyek kapal *Roll-On Roll Off* (RORO) yang menghubungkan negara kepulauan di Asia Tenggara. Kebijakan yang akan diimplementasikan pada tahun 2015 tersebut dengan rute Dumai-Malaka (Malaysia), Belawan Penang (Malaysia), Phuket (Thailand), dan General Santos (Filipina) -Bitung. Rute-rute tersebut atas dasar hasil studi *Japan Internasional Cooperation Agency* (JICA) dengan judul *Studi Interim Report Study On The Master Plan and Feasibility Study On The Establishment an ASEAN RoRo Shipping Network and Short Sea Shipping*. Master Plan dimaksud merupakan hasil *The Regional Workshop* yang diselenggarakan pada tanggal 24-25 juli 2012 di Manila Philipina.

Pertemuan The 34th ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM) Ketua Delegasi Indonesia Leon Muhammad menyatakan dalam *Feasibility Study* itu menurut rencana akan ditetapkan Standarisasi tipe Kapal Penyeberangan atau Ro-Ro Indonesia yang belum sesuai dengan standar, Indonesia siap untuk menyesuaikan dengan standar yang disepakati. Ketua Delegasi Indonesia menyatakan juga Optimis proyek langkah pengembangan *ASEAN Connectivity* bisa teralisasi pada tahun 2015 Pelabuhan-pelabuhan di Indonesia yang akan mengakomodasi rute-rute tersebut siap untuk mengimplementasikan penyeberangan dengan menggunakan Kapal Ro-Ro.

Working grup dalam pertemuan STOM di Bali menghasilkan kesempatan untuk meningkatkan ekonomi bersama melalui keterhubungan transportasi Laut, Udara, Darat dan Kereta Api Proyek Bernama *ASEAN Ro-Ro Network and Short Sea Slipping* itu merupakan salah satu diantara 3 Prioritas utama *Asean Connectivity* yang semuanya diharapkan terlaksana pada tahun 2015 Informasi tersebut bersumber dari Artikel Yang diposting melalui website <http://bisnis.liputan6.com> oleh Irna G pada hari Kamis tanggal 29 November 2012.

METODOLOGI PENELITIAN

Jenis penelitian ini adalah penelitian deskriptif yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata:2006). Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang menggambarkan misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung.

A. Teknik Pengumpulan Data

Wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data primer untuk mengetahui dengan pasti tentang informasi yang terkait dengan topik penelitian. Untuk memperoleh data terkait dengan penyelenggaraan angkutan penyeberangan lintas Bitung-Davao dan Santos City dilakukan wawancara dan pengisian kuesioner dengan pihak Direktorat LLASDP, Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Utara, dan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bitung.

Data sekunder diperoleh melalui dokumen yang terdapat pada Direktorat LLASDP, Dinas Perhubungan dan Dinas Perdagangan Provinsi Sulawesi Utara, dan PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bitung serta informasi dari beberapa media cetak seperti *website*. terkait dengan penyelenggaraan angkutan penyeberangan lintas Bitung-Davao dan Santos City.

B. Metode Analisis Data

Menurut Sugiyono (2009) analisis data adalah proses mencari dan menyusun data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain secara sistematis sehingga mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Dalam melakukan penelitian ini, metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif yaitu dengan memberikan ulasan atau interpretasi terhadap data yang diperoleh sehingga menjadi lebih jelas dan bermakna dibandingkan dengan sekedar angka-angka. Langkah-langkahnya adalah reduksi data, penyajian data dengan bagan dan teks, kemudian penarikan kesimpulan.

Menurut Mardalis (2002) penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan apa-apa yang saat ini berlaku. Di dalamnya terdapat upaya mendeskripsikan, mencatat, analisis dan menginterpretasikan kondisi-kondisi yang sekarang ini terjadi atau ada. Dengan kata lain penelitian deskriptif bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan saat ini, dan melihat kaitan antara variabel-variabel yang ada. Penelitian ini tidak menguji hipotesa atau tidak menggunakan hipotesa, melainkan hanya mendeskripsikan informasi apa adanya sesuai dengan variabel-variabel yang diteliti.

Menurut Moleong (2007) penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian, misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Dalam menghitung frekuensi pelayanan yang dibutuhkan berdasarkan permintaan barang untuk kepentingan perencanaan menurut Drs. M. Nur Nasution, Ms. Tr. metode yang digunakan sebagai berikut :

$$NC = \frac{P}{T \times 365 \times N \times O \times M} \dots\dots\dots (1)$$

NC = Frekuensi/hari

P = Volume Barang(ton/tahun)

T = Rata-Rata Volume Kargo (truk/ton)
Maksimum *Loading Capacity* x 0,7

N = Faktor Operasi = 0,4

O = Faktor Okupansi = 0,6

M = Kapasitas Muat Kendaraan Maksimu
(sesuai tipe kapal)

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Jaringan Trayek dan Sarana Angkutan Penyeberangan

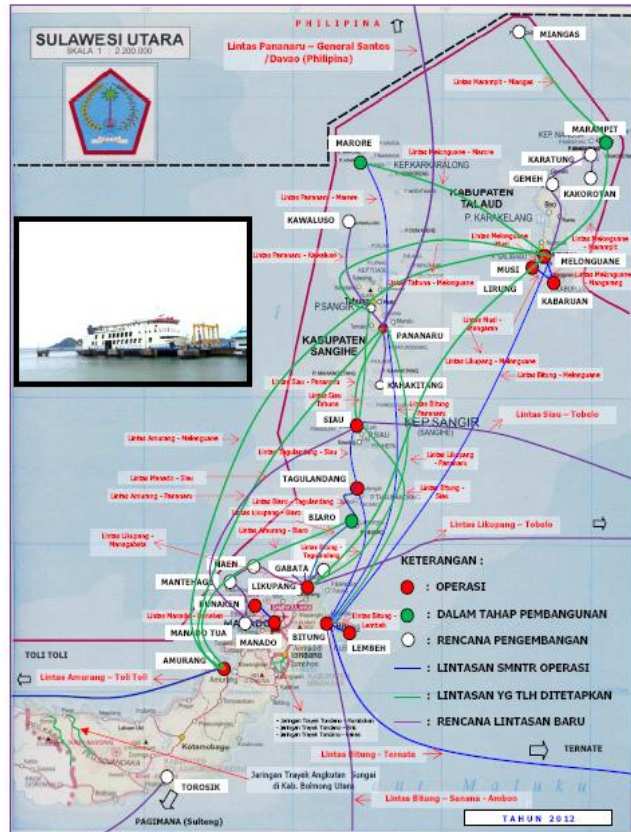
Jaringan trayek/lintasan penyeberangan yang dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bitung yaitu Bitung-Melonguane, Bitung-Ternate, Likupang-Pananaru, Pananaru-Amurang, dan Pananaru-Marore. Jarak lintas Bitung-Melonguane adalah 212 mil yang menghubungkan antara Kota Bitung dengan Pulau Karangkelang yang merupakan angkutan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi. Lintas penyeberangan ini dilayani oleh KMP. Porodisa.

Jarak lintas Bitung-Ternate adalah 156 mil (berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM. 19 Tahun 2012 tentang Tarif Angkutan Penyeberangan Lintas Antar Provinsi), menghubungkan antara Kota Bitung (Provinsi Sulawesi Utara) dengan Kota Ternate (Provinsi Maluku Utara) yang merupakan angkutan penyeberangan antar provinsi. Lintas penyeberangan ini dilayani oleh KMP. Bawal.

Jarak lintas Likupang-Pananaru adalah 133 mil, menghubungkan antara Kota Likupang (Kabupaten Minahasa Utara) dengan Pulau Sangir (Kabupaten Sangihe), merupakan angkutan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi. Lintas penyeberangan ini dilayani oleh KMP. Pulau Sagori.

Jarak lintas Pananaru-Amurang adalah 157 mil, menghubungkan antara Pulau Sangir (Kabupaten Sangihe) dengan Kota Amurang (Kabupaten Minahasa Selatan), merupakan angkutan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi. Lintas penyeberangan ini dilayani oleh KMP. Pulau Sagori.

Jarak lintas Pananaru-Marore adalah 92 mil, menghubungkan antara Pulau Sangir (Kabupaten Sangihe) dengan Kepulauan Karkaralong, yang merupakan angkutan penyeberangan antar kabupaten/kota dalam provinsi. Lintas penyeberangan ini dilayani oleh KMP. Pulau Sagori.



Sumber:

Gambar 1. Peta Lokasi Pelabuhan dan Lintas/ Jaringan Trayek Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan di Provinsi Sulawesi Utara

B. Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Bitung

Pelabuhan Penyeberangan Bitung dikelola oleh PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bitung, dilengkapi beberapa fasilitas pokok dan penunjang.

Fasilitas pokok yang terdapat di pelabuhan ini antara lain terminal penumpang, perkantoran, fasilitas penyimpanan bahan bakar, akses jalan, dan lain-lain, sedangkan fasilitas penunjang antara lain areal pengembangan pelabuhan, fasilitas umum lainnya (mushalla), dan lain-lain, gambar 2.



Sumber:

Gambar 2. Layout Pelabuhan Penyeberangan Bitung

C. Jenis Komoditi Ekspor dan Impor

Jenis komoditi yang diekspor dari Sulawesi Utara ke Filipina antara lain bungkil kopra, ikan beku, minyak goreng sawit, rokok, dan lain-lain dengan jumlah eksportir sebanyak 9 (sembilan) perusahaan, dimana jumlah ekspor pada tahun 2012 adalah 10.200.665,35 kg dengan nilai ekspor sebesar US\$ 8.998.935,21.

Komoditi ekspor yang terbesar adalah minyak goreng sawit sebanyak 7.599,468 kg dengan nilai ekspor US\$ 7.599.467,24, sedangkan yang terkecil adalah batang pindahan sebanyak 157 kg dengan nilai ekspor US\$ 1,57.

Kebutuhan barang impor Provinsi Sulawesi Utara dari Filipina berupa bahan baku penolong dan barang modal dengan jumlah importir 6 (enam) perusahaan. Total impor Provinsi Sulawesi Utara dari Filipina pada tahun 2012 adalah 771.687,62 kg dengan nilai impor sebesar US\$ 2.272.763,65, dengan perincian impor bahan baku penolong berjumlah 336.687,62 kg dengan nilai impor US\$ 2.119.447,16, sedangkan untuk barang modal berjumlah 435.000 kg dengan nilai impor sebesar US\$ 153.316,49

Tabel 1. Realisasi Ekspor Sulawesi Utara ke Filipina Tahun 2012

No.	Eksportir	Komoditi	Netto	Nilai
			(kg)	(US\$)
1.	Cargill Indonesia	Bungkil Kopra	1.450.160,00	267.166,64
2.	Thengo Karya Samudera, PT	Ikan Beku	30.000,00	10.500,00
3.	Marina Nusantara Selaras, PT	Ikan Beku	147.394,00	84.432,32
4.	Agro Makmur Raya, PT	Minyak Goreng Sawit	7.599.468,00	7.599.467,64
5.	Ustronesia, PT	Kopra	950.000,00	503.285,00
6.	Chen Woo Fishery, PT	Ikan Beku	17.687,55	36.325,14
7.	Sejahtera Abadi, PT	Rokok	4.492,80	283.650,12
8.	Djarum, PT	Rokok	1.106,00	210.720,58
9.	Ricarte III Abejuela	Batang Pindahan	157	1,57
10.	Budiyanto	Lain-lain	200	3386,2
Jumlah			10.200.665,35	8.998.935,21

Sumber: Disperindag Provinsi Sulut, September 2013, diolah

Tabel 2. Realisasi Impor Sulawesi Utara ke Filipina Tahun 2012

No.	Importir	Netto (Kg)	Nilai (US\$)
A. Bahan Baku Penolong			
1.	PT. Armindo Prima	137.319,58	1.035.442,79
2.	PT. Trifia Perkasa	170.209,34	783.564,70
3.	PT. Nusa Halmahera Minerals	27.293,70	294.895,74
4.	PT. Carvina Trijaya Makmur	1.865,00	5.543,93
Sub Total A		336.687,62	2.119.447,16
B. Barang Modal			
1.	RD. Pacific International	409.000,00	130.000,00
2.	PT. Virgo Internusa	26.000,00	23.316,00
Sub Total B		435.000,00	153.316,49
Total		771.687,62	2.272.763,65

Sumber: Disperindag Provinsi Sulut, September 2013, diolah

D. Check List Fasilitas Pelabuhan Penyeberangan Bitung

1. Fasilitas Perairan

Pelabuhan Penyeberangan Bitung memiliki dua buah dermaga yaitu dermaga *movable*

bridge (MB) dan plengsengan. Dermaga MB memiliki fasilitas sandar kapal dengan panjang 50 m. Pelabuhan ini juga memiliki perairan tempat labuh dengan kedalaman ± 9 m, tetapi tidak memiliki kolam pelabuhan.



Sumber:

Gambar 3. Dermaga Movable Bridge dan Plengsengan

2. Fasilitas Daratan

a. Fasilitas Pokok

Fasilitas pokok yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bitung antara lain terminal penumpang, perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa, penyimpanan bahan bakar, instalasi air, listrik, dan telekomunikasi, akses jalan, pemadam kebakaran, serta lapangan parkir.

Luas terminal/ruang tunggu penumpang adalah 9 m² dan luas perkantoran untuk kegiatan pemerintahan dan pelayanan jasa adalah 635,44 m². Pelabuhan ini memiliki fasilitas penyimpanan bahan bakar (*bunker*) sebanyak 2 (dua) unit dengan daya tampung masing-masing 15 ton. Pelabuhan Penyeberangan Bitung juga dilengkapi dengan instalasi air, listrik, dan telekomunikasi sebanyak 1 (satu) *lumsump*, akses jalan sepanjang 1.078,74 m dengan lebar 4 m, 3 (tiga) unit pemadam kebakaran, dan lapangan parkir seluas 12.282 m².



Sumber:

Gambar 4. Fasilitas Pokok Pelabuhan Penyeberangan Bitung

b. Fasilitas Penunjang

Beberapa fasilitas penunjang yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bitung antara lain tempat penampungan limbah seluas 4 m², fasilitas usaha yang menunjang kegiatan pelabuhan seluas 27 m², areal pengembangan pelabuhan seluas 9.934 m², serta fasilitas umum lainnya yaitu mushala seluas 25 m².

c. Fasilitas Keselamatan

Pelabuhan Penyeberangan Bitung tidak dilengkapi dengan menara suar, rambu suar, kapal pandu, dan kapal tunda. Beberapa fasilitas keselamatan yang dimiliki antara lain dermaga MB dengan panjang 15,50 m dan lebar 7,26 m, fasilitas tambat sebanyak 14 (empat belas) buah, fasilitas sandar kapal dengan panjang 50 m dan lebar 14 m, perairan tempat labuh termasuk alur pelayaran dengan kedalaman ± 9 m, dan fasilitas BBM dengan daya tampung 30 ton.

D. Jarak Lintas Bitung-Davao-Santos City

Jarak lintas Bitung-Davao-Santos City adalah 845 km atau 525,1 mil. Saat ini, tidak ada jasa pengiriman barang. Pada masa lalu, beberapa upaya dilakukan untuk memodernisasi permintaan pengiriman tetapi upaya tersebut gagal. Beberapa pulau Indonesia memiliki aktivitas perdagangan dengan Mindanao Selatan, termasuk ekspor kopra tiap bulan yang menggunakan kapal kargo curah kecil, pembelian beberapa produk Filipina secara rutin menggunakan kapal kargo kecil dan perdagangan perbatasan dengan menggunakan kapal-kapal non konvensional masing-masing dalam jumlah kecil.

Pelabuhan Sasa di Davao sangat padat dan infrastrukturnya sebagian besar rusak. Pelabuhan Makar di Santos City sebesar Pelabuhan Sasa tetapi tidak ramai dan infrastrukturnya dalam kondisi baik. Pelabuhan Bitung lebih besar dibanding kedua pelabuhan Filipina tersebut, memiliki dermaga Ro-Ro dengan kapasitas parkir yang memadai untuk 200 kendaraan.

Pihak pemerintah dan swasta di Filipina dan Indonesia menyambut baik jaringan transportasi laut antara Davao-Santos City dan Bitung karena hal ini akan merangsang peningkatan rute lalu lintas kapal kargo dan penumpang serta meningkatkan ekonomi lokal kedua negara. Kedua belah pihak telah memiliki berbagai misi untuk mengeksplorasi pertukaran perdagangan dan peluang bisnis serta hubungan sosial budaya. Pada bulan November 2012, kamar perdagangan dan industri dari Davao dan Minahasa Utara telah membuat *Memorandum of Cooperation* (MOC) termasuk untuk lintas Ro-Ro Davao-Santos City-Bitung.

(*The Master Plan and Feasibility Study on The Establishment of an Asean Roll-on/Roll-Off (Ro-Ro) Shipping Network and Short Sea Shipping*. Final Report Summary. JICA:2013).

E. Pembahasan

Jaringan trayek atau lintas penyeberangan yang dikelola PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Bitung meliputi Bitung-Melonguane dengan jarak lintasan 212 mil, Bitung-Ternate sejauh 156 mil, Likupang-Pananaru dengan jarak lintasan 133 mil, Pananaru-Amurang sejauh 157 mil, Pananaru-Marore dengan jarak lintasan 92 mil. Berdasarkan jaringan trayek tersebut, maka lintasan yang terpanjang adalah Bitung-Melonguane dan lintasan terpendek adalah Pananaru-Marore. Sedangkan jarak lintas Bitung-Davao-Santos City adalah lintasan cukup jauh dengan jarak 525,1 mil.

Sarana atau kapal yang beroperasi ada 3 unit, kapal yang paling panjang dan paling besar adalah KMP. Porodisa dengan kecepatan 8 knot beroperasi pada lintas Bitung-Melonguane, merupakan lintas penyeberangan yang paling jauh yaitu 212 mil, sedangkan kapal yang paling pendek dan kecil adalah KMP. Pulau Sagori dengan kecepatan 7 knot beroperasi pada lintas yang terpendek Pananaru-Marore dengan jarak 92 mil. KMP. Bawal dengan kecepatan 8 knot beroperasi pada lintas Bitung-Ternate dengan jarak 156 mil, jadi penempatan kapal sudah sesuai dengan fungsi dan spesifikasi masing-masing kapal yang dioperasikan.

Informasi dari Nakhoda KMP. Porodisa mengenai rencana pengoperasian lintas Bitung-Davao-Santos City, untuk sementara KMP. Porodisa masih mampu namun demikian bila diperhatikan lebih jauh jarak Bitung-Santos cukup jauh yang semestinya kapal yang dioperasikan perlu kapal yang lebih besar dengan kecepatan minimal 15 knot dan menurut informasi dari konsulat Philipina bahwa dari pihak Philipina sudah ada investor yang siap untuk mengoperasikan kapalnya dan mereka mengharapkan ada insentif dari pemerintah Indonesia.

Sumber daya manusia di Pelabuhan Penyeberangan Bitung yaitu untuk pegawai darat sebanyak 16 orang dilihat dari tugas-tugas yang dibebankan dianggap sudah cukup memadai karena tidak ada pegawai yang kerja lembur sampai larut malam kecuali pegawai yang tugas piket. *Crew* KMP. Porodisa berjumlah 20 orang, KMP. Bawal berjumlah 17 orang, dan *crew* KMP. Pulau Sagori berjumlah 19 orang, sesuai dengan jabatan-jabatan yang ada di tiap-tiap kapal dianggap sudah cukup namun kalau kapal yang dioperasikan dengan ukuran lebih besar dari yang ada sekarang untuk lintas Bitung-Davao dan Santos

City maka perlu dilakukan *rekrutmen crew* kapal yang baru sesuai dengan kebutuhan jabatan di kapal yang akan beroperasi.

Perbandingan nilai ekspor dan import Sulawesi Utara yaitu nilai ekspor dari Sulawesi Utara ke Philipina tahun 2012 sebesar US\$ 8.998.935,21 dan nilai import dari Philipina ke Sulawesi Utara sebesar US\$ 2.272.763,65, jadi selisih *eksport import* sebesar US\$ 6.726.171,56 perbandingan barang ekspor import pada tahun 2012 antara Sulawesi Utara dan Philipina yaitu ekspor dari Sulawesi Utara ke Philipina berjumlah 10.200.665,35 kg dan import barang dari Philipina ke Sulawesi Utara berjumlah 771.687,62 kg, jadi selisih ekspor dan import antara Sulawesi Utara dan Philipina berjumlah 9.428.977,73 kg, hal ini menunjukkan potensi komoditi yang berasal dari Philipina sangat kecil dan begitu juga barang dari Sulawesi Utara tidak terlalu besar potensinya.

Menurut informasi dari Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Utara barang-barang yang di import dari Philipina ke Sulawesi Utara adalah barang-barang elektronik yang berasal dari China, sedangkan informasi dari *Executive Secretary* Brunei Darussalam, Indonesia, Malaysia, and the Philippines East Asean Growth Area (BIMP-EAGA) Provinsi Sulawesi Utara mengharapkan konektivitas antara Bitung dan Santos City bisa terwujud karena rencana mereka barang-barang yang masuk ke Pelabuhan Penyeberangan Bitung akan didistribusikan ke Indonesia Timur, jadi barang-barang yang akan di kirim ke Indonesia Timur adalah barang-barang dari daerah lain, seperti rokok dari Surabaya jadi potensi komoditi di Sulawesi Utara masih belum tinggi kecuali minyak sawit merupakan ekspor tertinggi tahun 2012.

Apabila diasumsikan kapal yang akan dioperasikan pada lintas Bitung-Davao dan Santos city yaitu kapal yang mempunyai spesifikasi sama dengan kapal BSP3 kapal terbesar yang saat ini beroperasi di pelabuhan Merak-Bakaueni yang mempunyai isi kotor 12,498 ton, kecepatan 13 knot, kapasitas penumpang 893 orang dan kendaraan campuran 210 unit. Untuk Menghitung Frekuensi Pelayanan dengan Menggunakan data Ekspor dan Import tahun 2012 dengan asumsi :

Rata-rata volume *cargo* /truk (ton) sama dengan maksimum *loading capacity* 24 ton kali 0,7 = 16,8 ton dengan asumsi menggunakan truk 3 as dengan kapasitas tiap-tiap truk maksimum 24 ton. Kapasitas muat kendaraan maksimum (sesuai dengan tipe kapal) diasumsikan 210 unit kendaraan campuran.

Untuk asumsi ini diambil sekitar 20% kapal tersebut memuat angkutan barang (truk) yaitu 42 unit maka dapat dihitung frekuensi pelayanan yang dibutuhkan berdasarkan permintaan barang ekspor tahun 2012 dengan menggunakan rumus yang hasilnya sebagai berikut :

$$NC = \frac{p}{T \times 365 \times N \times O \times M}$$

$$NC = \frac{10.200,67}{16,8 \times 0,4 \times 0,6 \times 250} = 10,119$$

Frekuensi Per Hari = 0,17 Pelayanan

Frekuensi Per Minggu = 1,19 pelayanan

Frekuensi Per Tahun = Kali 62,05 Pelayanan

Kebutuhan Frekuensi Pelayanan berdasarkan permintaan barang impor adalah

$$NC = \frac{771,69}{16,8 \times 365 \times 0,4 \times 0,6 \times 250} = 0,002$$

Frekuensi Per Hari = 0,013 Pelayanan

Frekuensi Per Minggu = 0,091 Pelayanan

Frekuensi Per Tahun = 4,745 Pelayanan

Memperhatikan hasil perhitungan kebutuhan trip pelayanan berdasarkan barang ekspor dan impor tersebut ternyata kebutuhan trip pelayanan barang impor sangat kecil sedangkan trip yang dibutuhkan berdasarkan barang ekspor relatif lebih baik seminggu sekali membutuhkan pelayanan dan bila itu termasuk angkutan perintis maka sudah bisa dikatakan konek. Jadi kalau lintas Bitung-Davao-Santos City akan dioperasikan akan terjadi ketimpangan trip dari Davao-Santos City ke Bitung kapalnya kosong karena tidak ada barang yang diangkut sebanyak 48 trip. teori *Search And Return* tidak berjalan untuk itu dalam pengoperasian kapal akan membutuhkan insentif atau subsidi yang cukup besar.

Kondisi fasilitas yang ada di Pelabuhan Penyeberangan Bitung meliputi:

1. Fasilitas Perairan

Pelabuhan Penyeberangan Bitung memiliki fasilitas perairan yaitu dermaga *movable bridge* (MB) dan plengsengan. Dermaga MB sebagai fasilitas sandar kapal dengan panjang 50 m dan kedalaman tempat ± 9 m tetapi tidak memiliki kolam pelabuhan, apabila mengoperasikan kapal yang lebih besar seperti di Pelabuhan Penyeberangan Merak perlu ditambahkan kolam pelabuhan.

2. Fasilitas Daratan

Fasilitas pokok berupa ruang tunggu penumpang, perkantoran untuk kegiatan pemerintahan, penyimpanan bahan bakar 2 unit dengan daya tampung 15 ton, fasilitas ini dianggap cukup memadai dan hampir tidak ada permasalahan dalam melaksanakan kegiatan. Pelabuhan Penyeberangan Bitung dilengkapi juga dengan instalasi air, listrik dan telekomunikasi semuanya dalam kondisi baik, akses jalan sepanjang 1.078,74 m dengan lebar 4 m dalam kondisi baik begitu juga alat pemadam kebakaran serta lapangan parkir seluas 12.282 m² dalam kondisi baik.

3. Fasilitas Penunjang

Fasilitas penunjang yang terdapat di Pelabuhan Penyeberangan Bitung berupa penampungan limbah, fasilitas usaha, areal pengembangan pelabuhan seluas 9.934 m² dan fasilitas umum lainnya yaitu mushola seluas 25 m² masing-masing fasilitas tersebut dianggap sudah cukup memadai.

4. Fasilitas Keselamatan

Pelabuhan Bitung saat ini tidak dilengkapi menara suar, rambu suar, kapal pandu dan kapal tunda namun apabila kapal yang akan beroperasi dengan ukuran yang lebih besar dari kapal yang beroperasi sekarang maka fasilitas yang belum ada tersebut perlu dipertimbangkan untuk dilengkapi. Dermaga MB Dengan panjang 15,50 m lebar 7,26 m, fasilitas tambat 14 m perairan tambat labuh termasuk alur pelayaran dengan kedalaman 9 m dan fasilitas BBM dengan daya tampung 30 ton. Khusus kondisi MB yang sekarang kapal Porodisa panjang 56,02 m dan lebar 14,0 m pada saat sandar sudah melewati MB oleh karena itu kedepan apabila mengoperasikan kapal yang lebih besar dari kapal yang ada sekarang maka dermaga MB perlu dikembangkan lagi kecuali menggunakan pelabuhan laut yang ada, sedangkan fasilitas keselamatan yang lain masih berfungsi dengan baik.

KESIMPULAN

Kapal yang beroperasi di pelabuhan penyeberangan Bitung sebanyak 3 unit dan sumber daya manusia yang tersedia baik pegawai darat dan Crew kapal sudah cukup menandai, namun apabila ada rencana menambah kapal yang akan beroperasi pada lintas Bitung-Davao-Santos City maka akan diperlukan penambahan *crew* dengan mengadakan *rekrutmen*. Hasil analisis sesuai dengan data yang

tersedia tahun 2012 komoditi ekspor Sulawesi Utara ke Philipina berjumlah 10.200.665,35 kg (10.200,67 ton) dan impor dari Philipina ke Sulawesi Utara berjumlah 771.687,62 kg (771,69 ton). Kondisi ini menggambarkan bahwa komoditi ekspor-impor yang perlu diangkut masih relatif kecil. Kebutuhan frekuensi pelayanan atas dasar permintaan barang ekspor berdasarkan perhitungan asumsi dengan menggunakan data ekspor 2012 dibutuhkan frekuensi pelayanan sebanyak 1 kali pelayanan perminggu dan 62 kali frekuensi pelayanan per tahun. Hasil perhitungan atas permintaan barang impor hanya membutuhkan 4 kali frekuensi pelayanan dalam 1 tahun.dan tidak terdapat frekuensi perminggu.

Memperhatikan hasil perhitungan kebutuhan trip pelayanan tersebut maka apabila kapal RORO lintas Bitung-Davao dan Santos City dioperasikan akan terjadi ketimpangan trip frekuensi pelayanan yaitu kapal kembali dari Davau-Santos City akan kosong sebanyak 48 trip teori *Search and Return* tidak berjalan untuk itu akan membutuhkan insentif atau subsidi sebanyak 48 trip dalam satu tahun, oleh karena itu insentif dan subsidi yang dibutuhkan cukup besar. Jadi belum ada pertimbangan aspek bisnis kecuali kebijakan diambil atas dasar pertimbangan konektivitas, belum mempertimbangkan pengembalian investasi. Pengoperasian kapal RORO lintas Bitung-Davao dan Santos City pada dasarnya belum waktunya untuk dilaksanakan di samping permintaan masih rendah dan mengenai harmonisasi peraturan perundangan juga belum dilaksanakan seperti ketentuan kepabeanan, ketentuan ekspor-impor dan ketentuan standar kapal yang akan dioperasikan dari masing-masing negara.

REKOMENDASI

Kebijakan rencana pengoperasian kapal RORO lintas Bitung-Davao dan Santos City perlu dipertimbangkan kembali karena kondisi fasilitas MB masih perlu di kembangkan untuk dapat mendukung pengoperasian kapal dengan ukuran yang lebih besar. Komoditi yang perlu diangkut belum terlalu besar, dan insentif atau subsidi yang dibutuhkan sangat besar bagi kedua negara. Perlu mengharmoniskan peraturan perundang-undangan ke dua negara yang berkaitan dengan kepabeanan, pemberlakuan barang ekspor-impor standar kapal yang akan dioperasikan dan undang-undang pelayaran.Mengingat kondisi tersebut perlu juga dipertimbangkan mengenai kemungkinan angkutan laut yang bisa mengangkut komoditi

ekspor-impor tersebut yang telah didukung dengan peraturan yang memadai dan fasilitas lebih baik.

UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini, Kami mengucapkan terima kasih atas bantuan yang diberikan dalam penelitian ini sehingga dapat diselesaikan sesuai dengan rencana. Ucapan terima kasih Kami sampaikan kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Perhubungan Darat dan Perkeretaapian atas pengarahan, Ir. Mulyahadi, Ms.Tr selaku pembimbing metodologi, Dwi Heriwibowo membantu dalam mengumpulkan dan pengolah data.

DAFTAR PUSTAKA

- JICA 2013 Manado. *The Master Plan and Feasibility Study on The Establishment of an Asean Roll-on/Roll-Off (Ro-Ro) Shipping Network and Short Sea Shipping. Final Report, Summary.*
- F Deil, Siska Amelie. 2013. *Filipina Minta RI Buka Pintu Impor di Pelabuhan Bitung.* <http://bisnis.liputan6.com>. Diakses 23 Agustus 2013.
- Humas Provinsi Sulawesi Utara. 2013. *RoRo Beroperasi, Sulut Siap Sambut ASEAN Connectivity.* <http://humasprovinsisulut.blogspot.com>. Diakses 23 Agustus 2013.
- Mardalis. 2002. *Metode Penelitian : Suatu Pendekatan Proposal.* Jakarta: Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif.* Bandung : Remaja Rosdakarya.
- Sugiyono. 2009. *Statistika Untuk Penelitian.* Cetakan kelima belas. Bandung: Alfabeta.
- Nasution M. Nur 2004 Jakarta : Ghalia Indonesia Edisi kedua
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan.* Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang *Pelayaran.*
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang *Angkutan di Perairan.*
- Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2010 tentang *Perlindungan Lingkungan Maritim.*
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2012 tentang *Penyelenggaraan Angkutan Penyeberangan.*
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 52 Tahun 2004 tentang *Penyelenggaraan Pelabuhan Penyeberangan.*