

**GEOSTRATEGI KAWASAN PELABUHAN BITUNG DALAM SUDUT
PANDANG KEAMANAN MARITIM INDONESIA
(STUDI PADA KAWASAN INDO - PASIFIK PERIODE TAHUN 2018 -2019)**

**GEOSTRATEGY OF BITUNG PORT AREA ON
INDONESIA'S MARITIME SECURITY PERSPECTIVE
(STUDY ON THE INDO - PACIFIC REGION IN 2018 - 2019)**

Supartono¹, Purwanto², dan M. Harry Riana Nugraha ³

Universitas Pertahanan

(tonnret@yahoo.com, pelaut_purwanto@yahoo.com, mharryrnugraha@gmail.com)

Abstrak – Kawasan Pelabuhan Bitung memiliki sejumlah potensi yang dapat berdampak pada struktur keamanan nasional dan pertahanan negara karena memiliki konsep geostrategi bagi Kawasan Indo – Pasifik. Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, tertuang dalam Kepmenhub Nomor 54 Tahun 2002 Tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut. Metode penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kualitatif dan teknik analisis data menggunakan *interactive of model analysis*. Penelitian ini menganalisis konsep Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai bagian dari strategi keamanan nasional guna penguatan pertahanan negara berdasarkan sisi keamanan maritim Indonesia. Hasil penelitian menunjukkan bahwa secara umum analisis geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim untuk keamanan nasional dan pertahanan negara, menunjukkan beberapa hal: 1) kondisi strategis kawasan Pelabuhan Bitung perlu didukung dengan kebijakan strategis dan terintegrasi antara pemerintah Pusat dengan Provinsi Sulawesi Utara dan pemerintah Kota Bitung; 2) pembangunan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) memerlukan akselerasi pelaksanaan kebijakan secara berkelanjutan dan dukungan penuh dari sisi anggaran, untuk memperkuat basis kewilayahan dalam konsep geostrategi; dan 3) perlu ada upaya pendekatan terhadap masyarakat dalam mendukung terwujudnya wilayah strategis Kota Bitung, Sulawesi Utara. Terpenuhinya persyaratan tersebut, menjadikan kawasan Pelabuhan Bitung mampu mendukung geostrategi melalui kajian keamanan maritim yang strategis dan implikasi ekonomi, karena berada di Kawasan Indo – Pasifik sebagai pusat pertahanan politik dan ekonomi sehingga mampu memperkuat keamanan nasional dan Pertahanan negara.

Kata Kunci : geostrategi, kawasan pelabuhan, Pelabuhan Bitung, kawasan Indo – Pasifik

Abstract – *The Port of Bitung area has a number of potentials that can impact the structure of national security and national defense, because it has a strategic concept for the Indo - Pacific Region. The Bitung Port area as an international hub port, stated in the Minister of Transportation Decree Number 54 of 2002 concerning the Implementation of Sea Ports. The method in this study used a qualitative descriptive approach and data analysis techniques used an interactive of model analysis. This study analyzes the Geostrategy concept for the Port of Bitung Region as part of a national security strategy to strengthen national defense based on the maritime security side and the economic implications of the Indo-Pacific Region. The results show that in general the analysis of the strategy of the Bitung port area in maritime security studies for national national security and national defense shows*

¹ Dosen Tetap Universitas Pertahanan.

² Dosen Tetap Universitas Pertahanan.

³ Asisten Program Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan.

several things: 1) the strategic conditions of the Bitung Port area need to be supported by strategic and integrated policies between the Central government and the North Sulawesi Province Bitung City; 2) the development of special economic zones (KEK) requires accelerated implementation of policies in a sustainable manner with full support from the budget side, this is to strengthen the territorial basis in the geostrategic concept; and 3) there needs to be an approach towards the community in supporting the realization of the strategic area of Bitung City, North Sulawesi. The fulfillment of these requirements has made the Bitung Port area capable of supporting geostrategy through strategic maritime security studies and economic implications, because it is located in the Indo-Pacific Region as a center for political and economic defense so as to strengthen national security and national defense.

Keywords: geostrategy, port area, Bitung Harbor, Indo-Pacific region

Pendahuluan

Indonesia memiliki potensi menjadi negara dengan ekonomi kelautan yang menjadi sumber kemakmuran bagi masyarakatnya. Sebagai negara kepulauan terbesar menjadikan Indonesia memiliki potensi di bidang kemaritiman, yang mencakup berbagai potensi kelautan, seperti kawasan bioteknologi, wisata kelautan, potensi mineral kelautan, industri pelayaran serta industri kemaritiman pada level internasional. Potensi tersebut, membuat Indonesia diuntungkan melalui letak atau lokasi wilayah yang strategis, baik secara politik maupun segi ekonomi. Indonesia berada di daerah ekuator, antara benua Asia dan Australia yang secara langsung menghubungkan perekonomian Indonesia dengan negara-negara maju. Berkaitan dengan geostrategi Indonesia yang terletak antara dua samudera dan dua benua, yaitu Samudera Pasifik dan Hindia, Benua Asia dan Australia. Hal ini menunjukkan bahwa posisi wilayah Indonesia menjadi penghubung banyak negara yang berada di kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara serta Asia Selatan.

Dukungan letak geografis yang strategis dan memiliki berbagai

keunggulan di bidang geospasial, politik, ekonomi dan budaya, salah satunya adalah sektor maritim. Sektor kemaritiman mempunyai arti yang sangat penting bagi Indonesia dan sudah seharusnya dituangkan dalam *National Maritime Design*, yang merupakan semua aspek yang berkaitan, berdekatan, berbatasan dengan laut, samudera atau jalur yang dapat dilintasi, termasuk semua kegiatan yang berkaitan dengan sosial dan budaya maritim, seperti infrastruktur, orang, muatan, kapal dan alat angkut lainnya.⁴ Jika merujuk pada penjelasan pengertian keamanan maritim, maka proyeksi geostrategi dalam keamanan maritim melalui transportasi laut atau hub internasional, yaitu pelabuhan juga menjadi salah satu aspek terpenting dalam mewujudkan keamanan maritim Indonesia. Karena secara geografis dan geostrategis Indonesia yang memiliki banyak pulau disatukan oleh wilayah perairannya yang sangat luas sehingga moda transportasi laut menjadi sangat penting untuk menghubungkan kegiatan perekonomian, sosial, budaya dan politik

⁴ Fajar Ferdian Pratama, *Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok*, Tesis Program Keamanan Maritim, (Sentul: Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan, 2017).

terlebih dalam hal pertahanan dan keamanan. Menurut Svein Kristiansen, aktivitas maritim terdiri dari berbagai macam bidang salah satunya adalah transportasi laut.⁵

Kajian maritim melalui lokus pelabuhan termasuk salah satu infrastruktur penting dalam moda transportasi laut. Dalam rantai pasokan global, pelabuhan menjadi simpul yang paling kritis.⁶ Berkaitan dengan kondisi kemaritiman tersebut dan dikaitkan dengan periode global yang memasuki era ekonomi pasifik, pengertian pelabuhan adalah: “tempat yang terdiri atas bagian daratan dan bagian perairan dengan batas-batas tertentu yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan fasilitas keamanan pelayaran.⁷ Melalui pelayaran dan aktivitas kepelabuhanan, diproyeksikan mampu meningkatkan daya saing Indonesia di kawasan ASEAN karena mampu mengakomodasi aktivitas *transshipment* yang selama ini dilakukan oleh Singapura dan Malaysia yang menuju Indonesia. Dalam hal ini pemerintah harus segera membangun dan memperbaiki infrastruktur pelabuhan untuk berbagai

kepentingan. Pada sektor transportasi laut kendala yang ditemukan adalah dari sisi penganggaran, yang masih menjadi pertimbangan untuk dilakukan penganggaran, baik secara terpusat maupun oleh pemerintah daerah. Berkaitan dengan penganggaran, hal tersebut sudah diatur bahwa: “... pemerintah wajib menciptakan inovasi pendanaan bagi perusahaan pelayaran nasional”.⁸ Dalam hal ini, Kementerian Keuangan sebagai pemegang kebijakan keuangan, perlu menerapkan solusi atau skema pendanaan secara bertahap. Permasalahan ini yang belum optimal, akan mudah dimanfaatkan oleh negara-negara yang memiliki finansial baik, seperti Singapura dan Malaysia yang sudah mampu menciptakan pelabuhan dan pusat pemindahan atau *transshipment* bagi kapal yang melakukan aktivitas perdagangan internasional. Oleh karena itu, pembangunan ekonomi maritim, mensyaratkan adanya penguasaan sumber-sumber ekonomi serta aktivitas ekonomi yang lebih optimal, dengan mengedepankan daya tarik investasi.

Pelabuhan Bitung, yang dikembangkan sebagai *international hub port* secara umum, merupakan kebijakan yang strategis, jika dilihat dari sudut pandang geostrategi Indonesia dan dari sudut pandang ekonomi. Berikut empat alasan yang menyatakan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan internasional dalam konteks geostrategi Indonesia, yaitu:

⁵ Svein Kristiansen, *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*, (New York: Routledge, 2005).

⁶ N.O. Bakir, “A Brief Analysis of Threats And Vulnerabilities in The Maritime Domain”, dalam *Managing Critical Infrastructure Risks*, (Netherlands : Spring 2007), hlm. 17-49.

⁷ Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 14.

⁸ Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 56.

1. pemintas singkat pada jarak tempuh antara Indonesia dengan negara-negara yang berada di kawasan Indo – Pasifik.
2. merupakan sebuah pelabuhan laut dengan karakteristik adaptif dan berdaya saing dengan pelabuhan-pelabuhan lainnya.
3. sebagai sebuah tempat pengembangan sumber pemasukan bagi negara, yang berlokasi di wilayah strategis.
4. sebagai pengumpan yang memiliki dampak lanjutan positif atas aktivitas kepelabuhanan pada konteks geostrategi.⁹

Pengembangan Pelabuhan Bitung menjadi *international hub port*, memiliki nilai strategis tinggi pada sudut pandang geostrategi dan geoekonomi. Hal ini mengingat Pelabuhan Bitung sudah terintegrasi dengan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang tengah dikembangkan dan terintegrasi dengan Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Bitung dan terhubung dengan kawasan strategis Indo – Pasifik. Terdapat beberapa poin penting, *Pertama*, Pelabuhan Bitung selain sebagai *hub domestic*, tetapi juga *international hub port* yang dimiliki Indonesia. Hal ini relevan dengan Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) Tahun 2011-2025 yang disusun, dengan tujuan utama bahwa untuk

⁹ Salim, dkk, dalam Fajar Ferdian Pratama, *op.cit.*

mempercepat pemerataan ekonomi, kegiatan logistik dan pembangunan yang masih terpusat di wilayah pulau Jawa, menuntut untuk didistribusikan secara proporsional kepada wilayah-wilayah strategis lainnya yang merupakan *the center of international hub port*. Kedua, sebagai *hub domestic*, pelabuhan Bitung direncanakan menjadi poros Indonesia bagian timur. Sebagai hub internasional, pelabuhan Bitung diarahkan dalam rangka menciptakan perdagangan yang sehat dan iklim usaha yang kondusif, terutama untuk memperkuat geostrategi untuk mendukung situasi keamanan nasional dan pertahanan Negara.

Pelabuhan Bitung yang terkategori sebagai Pelabuhan internasional tertuang dalam beberapa peraturan¹⁰ :

- a. Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN).
- b. Peraturan Presiden RI (Perpres) Nomor 32 Tahun 2011 tentang MP3EI Tahun 2011-2025.
- c. Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN).

Pembahasan mengenai Kawasan Pelabuhan Bitung jika dilihat dari perspektif geostrategi dalam kaitanya dengan kawasan Indo – Pasifik yang secara geografis, pada penelitian ini diangkat guna mendapatkan gambaran dan analisis geostrategi kawasan

¹⁰ Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) Pelabuhan Bitung.

Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim Indonesia, dengan lokus studi pada kawasan Indo – Pasifik pada kurun waktu tahun 2018 – 2019.

Pengembangan sektor maritim melalui wilayah-wilayah strategis seperti jalan trans, terminal, stasiun, dan pelabuhan, terlebih di era perekonomian global, yaitu ekonomi negara-negara kawasan pasifik membutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai. Namun, dalam perkembangannya masih banyak ditemukan permasalahan yang terjadi. Sehingga, memerlukan pendanaan yang *multiyears* dan periodik dalam pelaksanaan. Pada perkembangannya, kondisi pelabuhan di Indonesia secara umum belum optimal dan kondusif dalam mewujudkan visi nasional sebagai negara maritim dan poros maritim dunia. Selain memerlukan anggaran yang tinggi, praktik tarif di luar prosedur, serta fasilitas pendukung sandar yang masih perlu ditingkatkan serta masih tingginya ancaman pada wilayah-wilayah strategis seperti pelabuhan dan objek lainnya yang bernilai strategis. Disamping itu, belum optimalnya *Masterplan* penataan kawasan wilayah strategis terintegrasi dengan kebijakan maritim nasional. Hal ini mengingat, pelabuhan yang merupakan *profit center bagi negara*, harus juga disertai dengan upaya peningkatan layanan optimal bagi pengembangan kawasan itu sendiri. Hal lain yang berkaitan dengan aspek geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dalam keamanan maritim Indonesia adalah permasalahan di perbatasan dan regulasi kegiatan

ekspor dan impor yang dijalankan di wilayah Sulawesi Utara. Berkaitan dengan masalah perbatasan, terutama berkaitan dengan pelintas batas antara Provinsi Sulawesi Utara dengan Filipina, yang sudah diatur dalam Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2011 tentang keimigrasian masih ditemukan sejumlah kasus, seperti *undocumented citizen* keturunan Sangihe, Sulawesi Utara – Filipina dan Filipina – Sangihe, Sulawesi Utara, berdasarkan data *United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR)* sekitar 8.500 jiwa berada di Filipina Selatan.¹¹ Maka, dapat dikatakan bahwa aturan tersebut masih belum optimal.

Berdasarkan berbagai uraian tersebut, pengembangan sektor keamanan maritim di era ekonomi Pasifik membutuhkan dukungan infrastruktur pelabuhan yang memadai melalui penguatan geostrategi. Maka, faktor geografis menjadi sangat penting untuk dianalisis. Pelabuhan Bitung yang berbatasan langsung dengan kawasan Indo – Pasifik, yang tentu ada kaitannya dengan faktor ekonomi dan sisi strategis dari segi kebijakan, yaitu poros maritim dunia yang dicanangkan oleh pemerintah. Salah satu tujuannya berfungsi menjadi *profit center* bagi Indonesia dalam menata pertahanan negara di masa mendatang. Berdasarkan hal tersebut, rumusan masalah penelitian ini akan mengkaji bagaimana geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung, Sulawesi

¹¹ “Gubernur Olly Tinjau Proyek Tol Manado-Bitung”, dalam www.sulutprov.go.id/berita/2018, 25 Juli 2018.

Utara dalam kajian keamanan maritim di kawasan Indo – Pasifik Tahun 2018 – 2019. Dengan demikian, dalam penelitian ini, rumusan masalah dirangkum dalam dua pertanyaan penelitian, yaitu:

- a. Bagaimana geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim Indonesia di tengah kebijakan kawasan Indo – Pasifik tahun 2018 – 2019?
- b. Bagaimana implementasi geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung dalam kajian keamanan maritim Indonesia di tengah kebijakan kawasan Indo – Pasifik tahun 2018 – 2019?

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif melalui pendekatan kualitatif. Adapun fokus permasalahan dalam penelitian adalah (1) Optimalisasi pelabuhan Bitung sebagai *Hub Internasional*; (2) Permasalahan Pelabuhan dalam perspektif keamanan maritim Indonesia; dan (3) Dampaknya terhadap geostrategi Indonesia di era ekonomi Pasifik. Lokasi penelitian adalah pada Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung Sulawesi Selatan. Sumber data didapatkan dari data primer dan data sekunder. Kegiatan pengumpulan data dilakukan melalui pelaksanaan wawancara, observasi, studi dokumen, dan dokumentasi. Analisis data menggunakan *interactive model of analysis*.¹² Analisis model interaktif ini

¹² Mathew B Miles dan A. Michael Huberman, *An Expanded Sourcebook: Qualitative Data Analysis*

melalui 4 tahap yaitu:

- a. Pengumpulan data;
- b. Pengolahan data;
- c. Presentasi data, dan
- d. Penarikan kesimpulan/verifikasi.

Kajian terhadap geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan *international hub port* melalui kajian keamanan maritim menggunakan analisis deskriptif. Analisis digunakan untuk melihat status geostrategi kawasan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, dilakukan identifikasi faktor yang menentukan Pelabuhan Bitung sebagai *international hub port*, kemudian peran Pelabuhan Bitung sebagai *hub domestic* serta kemungkinan peluang pengembangannya secara berkelanjutan. Pendekatan geoekonomi digunakan untuk melakukan analisis terhadap peran pelabuhan Bitung sebagai pelabuhan dalam distribusi komoditas perdagangan secara internasional, khususnya di dalam kawasan Indo – Pasifik.

Pengumpulan data primer diperoleh melalui kegiatan wawancara dengan para narasumber di wilayah penelitian, diantaranya Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara, Pemerintah Kota Bitung, General Manajer PT Pelindo Cabang Bitung, GM Terminal Petikemas Pelindo IV, Pangkalan TNI Angkatan Laut, Akademisi dari Akademi Maritim Indonesia (AMI) Bitung dan Politeknik Kelautan dan Perikanan Bitung serta Masyarakat yang terlibat

Qualitative Data Analysis, A Method Sourcebook, Edisi Ke-3, (London: Sage Publications, 1994), Terjemahan UI Press, T. Rohindi Rohidi.

dalam lokus penelitian, seperti LSM, Nelayan, dan Masyarakat Pesisir.

Metode analisis yang digunakan adalah melihat secara lengkap deskripsi objek penelitian yang dilaksanakan.¹³ Adapun pengertian analisis data adalah sebagai berikut: “Aktivitas proses akhir atas data keseluruhan dari para responden atau narasumber yang dikumpulkan. Kegiatan dalam analisis data adalah: mengelompokan data berdasarkan variabel dan kalsifikasi narasumber atau responden, mengolah data berdasarkan variabel dan klasifikasi narasumber atau responden, menyajikan data hasil penelitian sesuai variabel, melakukan analisis data untuk menjawab rumusan masalah”.

Analisis data adalah kegiatan penyederhanaan data ke dalam satu bentuk yang paling sederhana untuk dianalisis dan diasumsikan. Setelah data dikumpulkan, maka peneliti melakukan pengolahan data untuk membentuk sebuah analisis. Dengan analisis data, kemudian dapat memberikan jawaban penelitian yang berguna dalam memecahkan masalah yang dijadikan dasar dalam penelitian.

Hasil dan Pembahasan

Kriteria Geostrategi dalam Perspektif Keamanan Maritim

Geostrategi berkaitan dengan ciri geografis dan strategi. Ciri-ciri geografis dan strategi yang dikaitka dengan politik

¹³ Sugiyono, *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, (Bandung: ALFABETA, 2013), hlm. 206.

berbagai daerah memiliki karakteristik yang berbeda, terutama pengaruh geografi terhadap politik; geostrategi melibatkan sebuah perencanaan yang menyeluruh dalam menetapkan cara untuk mencapai tujuan nasional dan mengamankan negara.¹⁴ Mengacu pada berbagai teori, de Haas menyatakan bahwa geostrategi adalah mengenai tindakan kebijakan luar negeri.¹⁵ Pada konteks ini, didorong oleh motif atau keinginan untuk mengontrol sumber daya negara lain, yaitu untuk “menentukan” sumber daya nasional dengan bidang ekonomi pada skala yang lebih besar.

Kekuatan nasional serta dominasi ekonomi dan militer yang bersifat internal untuk setiap konsep operasional dari “strategi”, dan “geostrategi” merupakan keterkaitan antara tujuan politik dan militer. Geostrategi menggabungkan suatu pertimbangan strategis dengan pertimbangan geopolitik. Sehingga, pada intinya geostrategi dapat dipahami sebagai sebuah hal yang selalu berkaitan dengan:

1. strategi, yaitu upaya menghadirkan kekuatan militer, proyeksi kekuatan militer, dan perencanaan strategis;
2. pertimbangan atas faktor geografis terhadap politik, posisi strategis,

¹⁴ M. A. Chaudary & Chaudary G, *Global Encyclopaedia of Political Geography*, (New Delhi: Global Vision Publishing House, 2009) dan Ashraf Ashrafpour, *Geostrategic Importance of Persian Gulf*, Disertasi, Department of Defence and Strategic Studies, University of Pune-India, 2010.

¹⁵ Marcel de Haas, *Geo-strategy in the South Caucasus: Power Play and Energy Security of States and Organisations*, (The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael, 2006).

serta adanya kekuatan sumber daya negara;

3. kebijakan luar negeri, berupa upaya politik dan pertahanan negara serta aktivitas diplomatik;
4. tujuan untuk memperkuat keamanan dan kesejahteraan;
5. mekanisme untuk mencapai tujuan nasional.

Geostrategi yang memadukan perhitungan strategis terhadap aspek geopolitik, berimplikasi terhadap keandalan peran militer di dalamnya. Hal tersebut dapat dipahami bahwa ‘geografi dan strategi’ merupakan penggabungan kekuatan militer untuk mencapai tujuan nasional atas kebijakan yang disusun secara sistematis dalam ketatanegaraan yang mendasarkan diri pada keunggulan wilayah. Meskipun, geostrategi tidak identik berkaitan dengan aspek geografis dan geopolitik, melainkan berkaitan juga dengan faktor ideologi, kepentingan (*national interests*), dan *political will*.

Hasil penelitian lainnya, menunjukkan bahwa jika ditinjau dari aspek analisis geostrategi kawasan pelabuhan Bitung, sangat mendukung terwujudnya *international hub port* sebagai sebuah keuntungan bagi pengembangan keamanan nasional, keamanan maritim dalam rangka penguatan pertahanan negara. Hal tersebut ditunjukkan oleh beberapa hal, yaitu kedekatan jangkauan dengan negara di kawasan Indo – Pasifik, sebagai negara dengan tujuan ekspor prioritas, diantaranya adalah Jepang, AS, Cina, dan negara-negara di wilayah ASEAN. Hal tersebut akan mampu meningkatkan analisis terhadap pengembangan geostrategi Indonesia melalui perspektif keamanan maritim guna menunjang keamanan nasional dan mendukung pertahanan negara. Berikut gambar yang menunjukkan posisi strategis dalam kaitannya dengan analisis geostrategi wilayah Bitung kepada beberapa negara di kawasan Asia Pasifik, yaitu:

Gambar 1. Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung di Wilayah Indo – Pasifik



Sumber: Dinas Informasi dan Komunikasi, PemKot Bitung Tahun 2019

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung dapat dilihat pada peran utamanya, yaitu wilayah penyalur aktivitas logistik bagi wilayah atau kota strategi lainnya di Indonesia, dan yang paling utama adalah mampu memetakan ancaman bagi keutuhan wilayah Indonesia.

Posisi dan Kapasitas Pelabuhan Bitung

Pelabuhan Bitung dirancang dalam jangka panjang untuk bisa memenuhi pelayanan dan aktivitas impor dan ekspor. Pengembangan wilayah juga terus dilakukan, termasuk harus mengaktifkan peran serta masyarakat serta *stakeholders* strategis. Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara perlu mendesain rencana kebijakan Rencana Tata Ruang dan Rencana Wilayah, karena hal ini yang menjadi titik penting bagi pengembangan kebijakan wilayah strategis Bitung untuk masa yang akan datang.¹⁶

Pengembangan pelabuhan sendiri dalam kaitannya dengan aspek geostrategis, perlu memenuhi lima aspek penting, yaitu aspek: a) administrasi; b) ekonomi; c) keselamatan; d) fasilitas penunjang pelabuhan; dan e) fasilitas unit pelayanan dan fasilitas pendukung lainnya. Sebagai pelabuhan dengan ciri geostrategi, Kawasan Pelabuhan Bitung, dalam kaitannya dengan lima aspek di atas, dijabarkan lebih jauh sebagai berikut:

1. Dari segi administrasi, relevan dengan regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah, baik Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Keputusan Menteri.
2. Dari segi ekonomi, berdasarkan data dari Komite Percepatan dan Perluasan dan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3EI), Pelabuhan Bitung dijadikan *international hub port* yang terletak pada Alur Laut Kepulauan RI III (ALKI III) yang berada di wilayah Indonesia bagian Timur, yang dapat menghubungkan dengan negara-negara di Asia Pasifik. Dengan prioritas Pelabuhan, antara lain (1) integritas daya dukung kemasyarakatan, perekonomian, dan lingkungan; dan (2) potensi sumber daya di wilayah timur Indonesia.¹⁷
3. Dari segi fasilitas dan penyelenggaraan, dapat dilihat pada volume total perdagangan yang tercatat pada Pelabuhan Bitung pada tahun 2009 hingga 2013 berkisar antara 536,3 ribu ton – 1,1 juta ton. Hal ini menunjukkan arus lintas barang yang positif sejalan dengan fasilitas yang ada pada pelabuhan Bitung. Berikut Data yang menunjukkan arus lintas barang menurut jenis muatan, yaitu:¹⁸

¹⁶ Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

¹⁷ Lihat KP3EI. (n.d.). Global Hub Bitung, dalam KP3EI: http://kp3ei.go.id/in/main_ind/content2/130/132, 20 Maret 2014.

¹⁸ PT Pelabuhan Indonesia IV Cabang Bitung, Tahun 2018.

Tabel 1. Banyaknya Lintasan Barang Menurut Jenis Muatan Dry Cargo Pelabuhan Bitung Tahun 2005-2014

Tahun	Bongkar dalam ton	Muat dalam ton	Jumlah dalam ton
2005	206,591	117,465	324,056
2006	222,965	139,174	362,139
2007	254,543	159,732	414,275
2008	310,846	104,444	415,290
2009	403,488	110,993	514,481
2010	397,635	126,974	524,609
2011	1.198.627	432,488	1.631.115
2012	1.496.179	444,456	1.940.635
2013	1.225.300	708,024	1.933.324
2014	1.012.679	386,209	1.398.888

Sumber: PT. (PERSERO) Pelindo IV Cabang Bitung

4. Dari segi keamanan pelayanan, Pelabuhan Bitung memiliki kedalaman antara 11 hingga 12 m LWS, telah memenuhi standar kedalaman untuk pelabuhan internasional kategori sekunder, yaitu 9 m LWS. Luas Alur Pelabuhan Bitung, yaitu panjang 9 mil dan lebar 600 m, kemudian luas kolamnya, yaitu 4,2 Ha dan kedalaman kolam 7 m LWS. Sehingga, dari segi keselamatan dan keamanan, fasilitas pokok yang dimiliki Pelabuhan Bitung telah sesuai. Berikut tabel yang menunjukkan perkembangan nilai impor yang terus meningkat seiring kepercayaan dalam menggunakan jasa Pelabuhan Bitung, yaitu:¹⁹

Analisis geostrategi atas kelima aspek tersebut, adalah bahwa kawasan pelabuhan Bitung mampu menjadi wilayah strategis bagi Indonesia dalam memperkuat keamanan nasionalnya melalui keamanan maritim di wilayah strategis tersebut. Hasil penelitian dalam hal ini, dengan narasumber dari PT Pelindo IV Cabang Bitung dan Terminal Petikemas PT Pelindo IV Bitung dan Sekprov Kota Bitung, mengungkapkan bahwa dalam rangka mendukung penciptaan kebijakan geostrategi wilayah melalui kawasan maritim di Bitung. Pelabuhan Bitung sebagai *Hub Port*, diproyeksikan memiliki fasilitas tambahan pendukung pelabuhan yang dilaksanakan secara bertahap, diantaranya modernisasi fasilitas dan menguatkan regulasi melalui kajian-kajian komprehensif sebagai konsekuensi dalam mendukung pertahanan Negara. Misalnya, penambahan area peti kemas, sarana untuk *Container Crane* yang terus diperbanyak, sehingga kapasitas bongkar

¹⁹ Dinas Perdagangan Kota Bitung, dalam <https://bitungkota.bps.go.id/statictable/2018/10/31/222/neraca-perdagangan-luar-negeri-di-kota-bitung-tahun-2002-2017-us->.

Tabel 2. Nilai Impor di Pelabuhan Bitung Periode Tahun 2013–2014

Golongan Barang	2013 (US\$)	2014 (US\$)
Barang Konsumsi	6.890.711,53	42,000
Bahan Baku/Penolong	8.326.770,75	102.644.053,99
Barang Modal	28.497.507,79	12.678.765,23
JUMLAH / Total	114.298.663,85	115.364.819,22

Sumber: Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kota Bitung

muat peti kemas diperkirakan akan lebih efisien. Kemudian, fasilitas dermaga juga dimodernisasi menyesuaikan dengan kebutuhan aktual sebagai pelabuhan strategis dan terhubung langsung kedalam pelayaran internasional. Selain itu, pemerintah Provinsi Sulawesi Utara telah menyusun *road map* infrastruktur, diantaranya adalah proyek pembuatan *hub* Bitung dengan Pulau Lembeh (pada program kerja/proyek Selat Lembeh), Bandar Udara, *fly over*, pembangunan tol Manado menuju Bitung, serta proyek kereta api.²⁰

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Kajian Keamanan Maritim

Geostrategi menggambarkan pandangan terhadap posisi geografis dalam kaitannya dengan proyeksi kebijakan luar negeri sebuah negara.²¹ Dalam hal ini, negara memfokuskan dirinya terhadap hal yang menjadi tujuan nasionalnya. Hal tersebut merupakan sebuah konsekuensi

negara dalam mengarahkan perhatian dan memproyeksikan kekuatannya berdasarkan kewilayahan yang strategis untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Rogers and Simón dijelaskan bahwa geostrategi adalah tentang implementasi atas kekuasaan berupa ruang kritis di permukaan bumi, tentang kemampuan membentuk “kehadiran” politik dalam sistem internasional.²² Hal tersebut bertujuan untuk memperkuat keamanan dan kesejahteraan, dalam konteks membentuk sistem internasional lebih stabil. Geostrategi merupakan bentuk pengamanan akses kepada rute perdagangan strategis yang mencakup domain wilayah sungai, pulau, dan lautan. pada model geostrategi di negara-negara maju, melalui penempatan kehadiran militer yang tepat, berupa penempatan kapal-kapal perang yang memiliki kemampuan dan gelar kekuatan di perairan. Geostrategi pada sub-bidang kajian geopolitik yang berkaitan dengan strategi merupakan bentuk kebijakan luar negeri yang turut ditentukan oleh faktor

²⁰ Wawancara dengan General Manager (GM) PT Pelindo IV, 29 Agustus 2019.

²¹ Jacob J Grygiel, *Great Powers and Geopolitical Change*, (Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2006).

²² J. Rogers dan Simón L., “Think Again: European Geostrategy”, 2010, dalam <http://europeangeostrategy.ideason europe.eu/2010/03/14/think-again-european-geostrategy>, diakses pada 5 November 2020.

geografis. Seperti halnya semua strategi, geostrategi yang bertumpu pada aspek geografis terkait dengan penentuan cara untuk mencapai tujuan, yaitu sumber daya yang dimiliki dan tujuan geopolitik baik yang bersifat domestik, regional, atau global.

Geostrategi merupakan kajian politik internasional dalam perspektif global.²³ Pada kemunculannya sebagai kajian internasional, konsep geostrategi sebagaimana Frederick Schuman merujuk kepada pemahaman *Wehrgeopolitik* sebagai *geostrategic*. Berkaitan dengan hal tersebut, menurut Hepple, bahwa geopolitik sebagai studi strategi ataupun geografi politik.²⁴ Geostrategi juga berkaitan dengan kemajuan teknologi. Teknologi berupa sarana transportasi secara *mobility*. Sementara itu, Mackinder mengubah mengungkapkan bahwa geostrategi sebagai sebuah hubungan manusia dengan realitas geografis dunia yang lebih besar.²⁵

Berkaitan dengan teori tersebut, Kota Bitung yang memiliki sejumlah potensi strategis, termasuk salah satunya kawasan pelabuhan menjadi daya tarik ekonomi dan politik pada skala nasional. Disamping struktur masyarakat yang bergerak di sektor perikanan dan kelautan juga menjadi faktor strategis

guna kepentingan dan kemajuan Kota Bitung Provinsi Sulawesi Utara. Oleh karena itu, penelitian ini tidak hanya mengkaji satu aspek saja yang dimiliki Kota Bitung, tetapi mengkolaborasikan antara potensi maritim, pelabuhan, dan kelautan komprehensif dengan aspek-aspek lainnya dalam agenda *sustainability* pembangunan nasional.

Telaah mengenai konsep geostrategi dalam wilayah strategis, dapat dikaji melalui peran kawasan strategis dalam suatu wilayah. Negara-negara dengan ciri geografi yang memiliki banyak wilayah-wilayah strategis seperti pelabuhan secara langsung akan menjadi bagian dari kepentingan dan aktivitas internasional. Dalam kajian lebih jauh, dapat dilihat kebijakan China misalnya yang dikenal dengan kebijakan jalur sutra atau *One Belt One Road* (OBOR) atau yang sekarang yang lebih dikenal dengan *Belt Road Initiative* (BRI). Proyek BRI yang memiliki anggaran sangat besar, saat ini menjadi kebijakan internasional yang berdampak pada kebijakan luar negeri negara-negara lainnya, termasuk memposisikan ulang geostrategi mereka.

Berkaitan dengan kenyataan tersebut, tidak dapat dikesampingkan bahwa bahwa selat-selat yang berada di wilayah perairan Indonesia merupakan lintasan penting dan strategis bagi Proyek BRI Cina. Berdasarkan perspektif keamanan dan pertahanan, jika terjadi konflik terbuka antara Cina dengan Amerika Serikat pada eskalasi yang besar, maka akan terjadi blokade Selat

²³ Hugh White, "The Geo-strategic Implications of China's Growth", dalam R. Garnaut, L. Song, dan W. T. Woo (eds), *China's New Place in a World in Crisis: Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions*, (Canberra: ANU E Press, 2009).

²⁴ L.W. Hepple, "The Revival of Geopolitics", *Political Geography Quarterly*, Vol. 5, No. 4: S21-S36, 1986.

²⁵ Hugh White, *op.cit.*

Malaka oleh Amerika Serikat. Maka, jalur perairan yang mampu memberikan alternatif bagi kedua negara menuju Samudera Hindia dan Laut Arab dalam rangka mengamankan jalur penting Amerika dan Cina adalah melalui Alur Laut Kepulauan RI I (ALKI I), yaitu Selat Sunda, dan Selat Lombok pada Alur Laut Kepulauan RI II (ALKI II). Hal inilah yang menyebabkan Cina menyoal pelabuhan-pelabuhan strategis di wilayah timur Indonesia, salah satunya adalah Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara, Pelabuhan Kalimantan Utara, dan Pelabuhan di Provinsi Bali. Fakta bahwa perairan di Indonesia merupakan *Sealane of Communication* (SLOC), jalur pelayaran global yang cukup padat, mengakibatkan penguasaan atas keempat infrastruktur pelabuhan tersebut, akan sesuai dengan ‘strategi’ BRI. Maka dapat dikatakan, penguasaan atas SLOC dan lintasan pelayaran internasional pada ALKI I, ALKI II dan ALKI III adalah tantangan nyata bagi geostrategi Indonesia. Sehingga, asumsi bahwa di dalam geostrategi dan geopolitik, “Siapa yang mampu menguasai *Sealane of Communication* (SLOC) akan menentukan ketercapaian kepentingan nasional, sebaliknya, terganggunya keamanan SLOC akan membuat situasi dalam ketidakpastian”. Hal inilah yang harus dimaksimalkan oleh Indonesia guna memanfaatkan ruang geopolitik dan geostrategi, untuk menakar segala bentuk ancaman dan potensi konflik yang bisa saja terjadi secara tidak terduga. Implikasi dalam penelitian ini, didapatkan hasil bahwa konstelasi jalur BRI Cina dan

kebijakan kemaritiman di Indonesia belum sinkron, terdapat banyak masalah yang harus diselesaikan terlebih dahulu oleh Indonesia, baik secara internal maupun secara eksternal. Momentum tersebut yang harus dioptimalkan Indonesia dalam menata geostrategi dan politik untuk membentuk strategi pertahanan negara melalui bidang kemaritiman. Kebijakan kemaritiman masih belum terkoneksi antara pemerintah pusat dengan daerah, seperti diungkapkan oleh Sekda Kota Bitung dalam wawancara bahwa “Kerentanan justru akan terjadi manakala permasalahan eksekusi kebijakan menemui jalan buntu, misalnya masyarakat tidak *support* terhadap pengembangan wilayah pelabuhan, belum meratanya pemerintah daerah menyamakan kebijakan terkait penataan wilayah strategis masing-masing. Selain itu, pemerintah pusat juga harus menyelesaikan dengan negara lain, yaitu tentang batas-batas negara dengan Filipina, Malaysia, Palau, dan Vietnam.”²⁶

Penelitian yang dilakukan, menunjukkan hasil analisis Geostrategis Kawasan Pelabuhan Bitung-Sulawesi Utara hub Internasional dan memiliki tingkat kestrategisan teratas pelabuhan-pelabuhan di Indonesia. Berikut adalah *layout* pelabuhan Bitung, yaitu:

²⁶ Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.

Gambar 2. Layout Pelabuhan Bitung

LAYOUT PELABUHAN BITUNG

Pelabuhan Bitung terdiri atas :



Sumber: Slide Paparan General Manager (GM) Pelindo IV Bitung

Kategori sebagai pelabuhan terbuka akan mendatangkan konsekuensi ancaman dalam keamanan nasional sekaligus sebagai peluang untuk mengaktifasi pertumbuhan ekonomi di wilayah Indonesia, khususnya bagian Timur. Jika dilihat pada komoditas yang ditangani oleh Pelabuhan Bitung, maka dampak pengembangannya adalah meningkatnya kualitas produk atau komoditas yang berasal dari Indonesia. Dengan demikian, posisi strategis yang menjadi jalur kepelabuhanan, yaitu antara Pelabuhan Bitung, Pelabuhan Ambon, dan Ternate, dan yang menjadi jalur bagi komoditas tertentu, seperti produk pertanian, industri manufaktur dan produk pertambangan. Sementara itu, wilayah Kalimantan Timur, yang mencakup Samarinda, Tarakan, dan Nunukan memiliki kontribusi yang cukup signifikan terhadap kargo untuk pelabuhan Bitung seperti produk batubara, migas,

dan plywood. Pada sisi lain, hal ini akan mendatangkan investor dari wilayah Papua, Maluku dan Sulawesi untuk menanamkan modalnya di pelabuhan Bitung dan secara lebih luas Provinsi Sulawesi Utara dan Indonesia, sehingga yang disebut dengan analisis geostrategi melalui kajian keamanan maritim dapat terwujud melalui aktivitas strategis Pelabuhan, khususnya Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara.²⁷ Berikut data tentang Neraca Perdagangan Kota Bitung dalam kurun waktu 2001 – 2012 (dalam US\$), yaitu:

²⁷ Wawancara dengan Sekretaris Provinsi Sulawesi Utara, 30 Agustus 2019.

Tabel 3. Neraca Perdagangan Kota Bitung Periode Tahun 2010 – 2017 (US\$)

TAHUN ANGGARAN	EKSPOR	IMPOR	+ / -
2010	464 190 521.48	63 946 812.48	400 243 709.00
2011	435 121 843.64	147 932 133.56	287 189 710.08
2012	737 906 386.53	142 530 134.40	595 376 252.13
2013	921 849 362.48	114 298 663.85	-
2014	-	-	-
2015	773 431 019.63	-	-
2016	660 612 468.03	-	-
2017	707 612 461.92	65 567 349	-

Sumber: Dinas Perdagangan Kota Bitung dan Kantor Bea Cukai Bitung Tahun 2019

Berdasarkan data tersebut, tampak neraca perdagangan mengalami tren yang terus meningkat. Hal ini tentu akan berdampak pada peningkatan perekonomian Kota Bitung, termasuk karena dukungan kegiatan impor dan ekspor di wilayah pelabuhan. Hal inilah yang menjadikan Kota Bitung sebagai wilayah strategis dalam segi kawasan pelabuhan di kawasan Indo-Pasifik, terlebih sebagai kawasan yang memiliki nilai analisis geostrategi yang tinggi yang tentu jika dilihat dari sudut pandang kajian keamanan maritim, akan berdampak pada peningkatan tata kelola maritim untuk mendukung poros maritim dunia. Analisis tersebut akan turut berdampak kepada meningkatnya kegiatan industri dan perdagangan serta bidang logistik yang secara kompleks dapat berimplikasi terhadap pertahanan negara, melalui variabel geopolitik dan geoekonomi, serta geomaritim.

Kesimpulan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa analisis geostrategi kawasan strategis Pelabuhan Bitung memiliki beberapa kriteria, diantaranya :

- Memiliki potensi yang dapat dikembangkan, baik dalam skala nasional maupun internasional;
- Faktor geografis menjadi modal utama dalam pengembangan wilayah dan geostrategi;
- Masuk kedalam kategori daerah atau wilayah pengembangan *grand design* pemerintah pusat yang sudah ada dalam *blue print*;
- Memiliki konektivitas dengan lingkungan internasional.

Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung terkategori kedalam bidang-bidang sosial, geografis, dan potensi maritim, yang berdampak kepada aspek keamanan nasional dan pertahanan negara. Pada aspek penciptaan kondisi keamanan nasional, kawasan Pelabuhan

Bitung telah memenuhi standar sebagai pelabuhan terbuka, yang ditunjukkan oleh beberapa upaya dalam pemenuhan kebutuhan standar pelabuhan yang modern dan berdaya saing.

Hasil penelitian menyimpulkan bahwa dengan adanya analisis geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung melalui kajian keamanan maritim yang ada serta dukungan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), sinergitas berbagai *stakeholder* yang dilakukan guna menciptakan keamanan nasional dan dukungan terhadap pertahanan negara adalah melalui pengembangan geostrategi, geomaritim, serta geoekonomi.

Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan tentang Geostrategi Kawasan Pelabuhan Bitung Dalam Kajian Keamanan Maritim, Studi Pada Kawasan Indo – Pasifik Periode Tahun 2018 – 2019, maka peneliti mengajukan saran antara lain:

- a. Pada sisi geostrategi, perlu adanya kebijakan tentang Rencana Tata Ruang dan Rencana Wilayah (RTRW) kawasan pelabuhan agar secara terintegrasi dengan program pemerintah pusat. Hal ini sejalan dengan komitmen pemerintah pusat dalam rencana membangun jembatan penghubung antara Kota Bitung dengan Pulau Lembeh dalam mendukung pengembangan geostrategi kawasan.
- b. Pada sisi geoekonomi, diperlukan pendekatan sosial ekonomi kepada masyarakat terkait pembebasan lahan yang diperuntukkan bagi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Hal ini terkait kekurangan lahan yang memadai, dari total 235 ha untuk KEK baru, sekitar 90 ha yang berhasil dibebaskan. Artinya Pemerintah Provinsi Sulawesi Utara dan Pemerintah Kota Bitung harus sejalan dalam merealisasikan pembangunan KEK secara berkelanjutan sebagai bagian yang tidak terpisahkan dalam analisis geostrategi Kota Bitung.
- c. Dari sisi geomaritim, khususnya pada potensi kelautan, yaitu perikanan, memerlukan harmonisasi regulasi yang masih tumpang tindih. Oleh karena itu, kedepan perlu ada sinkronisasi dan harmonisasi peraturan-peraturan untuk menciptakan tata kelola sosial ekonomi masyarakat, yaitu masyarakat maritim, karena dapat berkontribusi terhadap keamanan maritim, yaitu budaya maritim Indonesia.

Daftar Pustaka

Buku

- Bakir, N.O. 2007. "A Brief Analysis of Threats And Vulnerabilities in The Maritime Domain". Dalam *Managing Critical Infrastructure Risks*. Netherlands : Spring.
- Chaudary, M. A. & G. Chaudary. 2009. *Global Encyclopaedia of Political Geography*. New Delhi: Global Vision Publishing House.
- De Haas, Marcel. 2006. *Geo-strategy in the South Caucasus: Power Play and Energy Security of States and Organisations*. The Hague: Netherlands Institute of International Relations Clingendael.
- Grygiel, Jacob J. 2006. *Great Powers and Geopolitical Change*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press.
- Kristiansen, Svein. 2005. *Maritime Transportation Safety Management and Risk Analysis*. New York : Routledge.
- Miles, M.B, Hubberman. 2014. *Qualitative Data Analysis, A Method Sourcebook*. Edisi Ke-3. London : Sage Publication. Terjemahan UI Press. T. Rohindi Rohidi.
- Sugiyono. 2013. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: ALFABETA.
- White, Hugh. 2009. "The Geo-strategic Implications of China's Growth". Dalam R. Garnaut, L. Song, and W. T. Woo (eds). *China's New Place in a World in Crisis: Economic, Geopolitical and Environmental Dimensions*. Canberra: ANU E Press.

Jurnal

- Hepple, L.W. 1986. "The Revival of Geopolitics". *Political Geography Quarterly*. Vol. 5. No. 4.

Tesis dan Disertasi

- Ashrafpour, Ashraf. 2010. "Geostrategic Importance of Persian Gulf". Disertasi. Department of Defence and Strategic Studies. India : University of Pune.

- Ferdian, Fajar Pratama. 2017. "Port Security Management: Pengembangan Strategi Keamanan Terhadap Fasilitas Pelabuhan Tanjung Priok". Tesis. Sentul : Program Keamanan Maritim, Fakultas Manajemen Pertahanan, Universitas Pertahanan.

Peraturan

- Kepmenhub Nomor: KP/414/2013 tentang Penetapan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) Pelabuhan Bitung.
- Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 1 Ayat 14.
- Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Pasal 56.

Website

- Dinas Perdagangan Kota Bitung, dalam <https://bitungkota.bps.go.id/statictable/2018/10/31/222/neraca-perdagangan-luar-negeri-di-kota-bitung-tahun-2002-2017-us->
- KP3EI. (n.d.).Global Hub Bitung, dalam http://kp3ei.go.id/in/main_ind/content/130/132, 20 Maret 2014.
- Pemprov Sulawesi Utara, "Gubernur Olly Tinjau Proyek Tol Manado-Bitung", dalam [www.sulutprov.go.id/berita/2018, 25 Juli 2018](http://www.sulutprov.go.id/berita/2018,25%20Juli%202018).
- Rogers, J. dan L. Simón. 2010. "Think Again: European Geostrategy", dalam <http://europeangeostrategy.ideason europe.eu/2010/03/14/think-again-european-geostrategy>.

Wawancara

- Wawancara dengan Sekretaris Daerah Kota Bitung, 29 Agustus 2019.
- Wawancara dengan General Manager (GM) PT Pelindo IV, 29 Agustus 2019.
- Wawancara dengan Sekretaris Provinsi Sulawesi Utara, 30 Agustus 2019.

