

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Dalam hubungan internasional, kerja sama antar negara adalah suatu hal yang sangat penting dan lumrah untuk dilakukan demi terlaksananya kepentingan nasional setiap negara. Setiap negara memiliki kemampuan, kapabilitas, dan potensi yang berbeda-beda, sehingga akan sulit memenuhi kebutuhan maupun mencapai kepentingan nasionalnya tanpa melibatkan kerja sama dengan negara lain. Kerja sama antar negara disebut juga sebagai kerja sama internasional. Negara-negara tersebut berdiskusi, melakukan pendekatan, mencari upaya untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi, bahkan menjalankan kepentingan kedua negara untuk kemudian mengadakan kesepakatan berdasarkan saling pengertian (K.J Holsti, 1967).

Kerja sama antar negara tidak hanya dilakukan secara bilateral. Saat ini, dunia internasional khususnya di kawasan Asia Tenggara semakin meningkatkan daya saing dengan strategi membangun regionalisme (Hasyim & Julay, 2021). Misalnya, *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN) ialah organisasi kawasan beranggotakan negara-negara di Asia Tenggara. Dikutip dari *website* resmi ASEAN, organisasi ini dibangun untuk mewujudkan kawasan Asia Tenggara yang aman, damai, stabil, dan sejahtera. Kerja sama ASEAN dikonstruksi untuk mengakselerasi kemajuan ekonomi, sosial, dan budaya dalam semangat kesetaraan dan kemitraan yang kuat bagi masyarakat Asia Tenggara (ASEAN Aims, 2020).

Disamping itu, dalam kawasan Asia Tenggara terdapat kerja sama subkawasan atau subregional yang memiliki ruang lingkup lebih kecil dari kerja sama regional seperti ASEAN. Kerja sama subregional ini berjalan dalam ruang lingkup ASEAN dan menjadi *building block* untuk memperkuat kerja sama ASEAN (Marsudi, 2017). Kerja sama subregional terjalin antar wilayah lintas negara yang letak geografisnya berdekatan, namun tidak semua negara ikut serta

di dalamnya. Yue (1997) menjelaskan bahwa kerja sama subregional terjadi sebagai alternatif dari keterbatasan suatu negara untuk bekerja sama di tingkat regional yang mencakup seluruh negara anggota kawasan. Diantara kerja sama subregional di kawasan ASEAN adalah Brunei Darussalam-Indonesia-Malaysia-Philippines East ASEAN Growth Area (BIMP-EAGA) dan Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT). Indonesia merupakan anggota yang terlibat dalam kedua subregional tersebut. Perbedaannya, BIMP-EAGA beranggotakan 4 negara dan ruang lingkungannya adalah wilayah perbatasan keempat negara di bagian timur (ASEAN Timur). Sementara IMT-GT beranggotakan 3 negara dan ruang lingkungannya adalah wilayah perbatasan keempat negara di bagian barat (ASEAN Barat) . Dalam penelitian ini, penulis akan berfokus pada kerja sama subregional BIMP-EAGA.

BIMP-EAGA resmi didirikan pada 26 Maret 1994 dalam Pertemuan Tingkat Menteri (PTM) ke-1 di Davao City, Filipina (Kementerian Luar Negeri, 2019). Tujuan utama kerja sama BIMP-EAGA adalah mempercepat pembangunan di daerah terpencil dan kurang berkembang di kawasan empat negara yang bergabung (BIMP-EAGA, 2021). Cakupan wilayah BIMP-EAGA adalah seluruh wilayah Brunei Darussalam; 15 Provinsi di Kalimantan, Sulawesi, Maluku, dan Papua (Indonesia); Sabah, Labuan, dan Sarawak (Malaysia); serta 28 Provinsi di Mindanao dan Palawan (Filipina) (Kominfo, 2022). Wilayah-wilayah ini jauh dari ibu kota negaranya, namun berdekatan atau berbatasan satu sama lain.

**Gambar 1.1 Peta Cakupan Wilayah BIMP-EAGA**



Sumber : Budayaw – BIMP-EAGA Festival of Cultures, 2020

Melalui BIMP-EAGA, keempat negara berkomitmen menghasilkan pertumbuhan yang seimbang dan inklusif serta berkontribusi dalam integrasi ekonomi regional untuk mewujudkan Masyarakat Ekonomi ASEAN (BIMP-EAGA, 2021). Untuk mewujudkan hal tersebut, BIMP-EAGA memiliki panduan arah atau *mapping* terkait program kerja sama yang mengalami perkembangan dari waktu ke waktu diantaranya yaitu *Roadmap to Development (2006-2010)*, *Implementation Blueprint (2012-2016)* dan yang terbaru adalah *BIMP-EAGA Vision 2025 (BEV 2025)*. Pada intinya, BIMP-EAGA berfokus untuk membangun daerah di dalam subregional yang terpencil dan kurang berkembang menjadi daerah yang berpotensi dan dinamis dalam bidang konektivitas, perdagangan, investasi, pariwisata, dan lingkungan yang berkelanjutan (Asia, 2018).

Konektivitas dipandang sebagai instrumen kunci untuk mewujudkan visi BIMP-EAGA (Kementerian Luar Negeri, 2019). Konektivitas menjadi pondasi untuk mewujudkan seluruh cita-cita BIMP-EAGA. *Connectivity Pillar* sektor transportasi BIMP-EAGA bertujuan untuk meningkatkan infrastruktur dan fasilitas transportasi udara, darat, dan laut. Konektivitas ini diharapkan dapat memfasilitasi mobilitas pergerakan masyarakat, mendukung arus barang dan jasa, menciptakan lingkungan bisnis yang kondusif, serta meningkatkan taraf hidup masyarakat setempat (BIMP-EAGA *Connectivity Pillar*, 2022).

Dikutip dari *website* resmi (BIMP-EAGA *PIPs*, 2021), untuk menjalankan implementasi konektivitas infrastruktur di wilayah perbatasan keempat negara, BIMP-EAGA memiliki beberapa proyek prioritas yang tersusun dalam *Priority Infrastructure Projects (PIPs)*. *Priority Infrastructure Projects* BIMP-EAGA berfokus pada dua koridor ekonomi yang akan menyambungkan akses produksi dengan rantai pasokan dan membuka peluang bagi pelaku usaha kecil dan menengah. Koridor ekonomi tersebut adalah *West Borneo Economic Corridor (WBEC)* dan *Greater Sulu Sulawesi Economic Corridor (GSSEC)*.

Salah satu proyek pengembangan infrastruktur di koridor GSSEC adalah implementasi rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung antara Indonesia dan Filipina. Rute pelayaran ini berangkat dari *MoU on Establishing and Promoting Efficient and Integrated Sea Linkages* yang ditandatangani oleh keempat menteri

transportasi negara anggota BIMP-EAGA di Singapura pada tanggal 2 November 2007 (Kementerian Perhubungan, 2007). Kemudian, diperkuat melalui kesepakatan Deklarasi Bersama mengenai konektivitas laut antara Indonesia dan Filipina yang diselenggarakan pada 28 April 2017 di Manila, Filipina. Deklarasi Bersama ini disaksikan langsung oleh presiden kedua negara dan ditandatangani oleh Budi Karya Sumadi selaku Menteri Perhubungan RI dan Arthur P. Tugade selaku Menteri Perhubungan Filipina. Hal ini juga merupakan kelanjutan dari pertemuan BIMP-EAGA Sea Linkages Working Group yang dihadiri oleh perwakilan negara anggota BIMP-EAGA, perwakilan dari BIMP Facilitation Center (FC), BIMP-EAGA Business Council (BEBC), dan Asian Development Bank (ADB) pada 19-20 April 2017 lalu di Manado, Sulawesi Utara (Kementerian Perhubungan RI, 2017).

Perlu diketahui pula bahwa, implementasi rute pelayaran ini merupakan proyek yang didukung di bawah Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) yang diadopsi ASEAN pada tahun 2010 yaitu *ASEAN Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) Shipping Network and Short-sea Shipping*. Anggota ASEAN menyetujui untuk memfokuskan operasionalisasi tiga rute prioritas salah satunya adalah rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung (ASEAN, 2016).

**Gambar 1.2 Rute Pelayaran Davao/GenSan-Bitung**



Sumber : JICA *Feasibility Study*, 2013

Selanjutnya, peluncuran pelayaran perdana Kapal Ro-Ro Rute Davao/General Santos-Bitung dilaksanakan di Kudos Port, Davao, Filipina pada tanggal 30 April 2017 dan diresmikan secara langsung oleh Joko Widodo selaku Presiden RI dan Rodrigo Duterte selaku Presiden Filipina (Kemenko Perekonomian RI, 2017). Pelayaran ini dioperasikan oleh operator asal Filipina yaitu Asian Marine Transport Corporation (AMTC) dengan kapasitas muatan kapal 500 TEUs (Kementerian Perhubungan, 2017). Kapal *MV Super Shuttle Ro-Ro 12* ini kemudian tiba di Pelabuhan Bitung, Sulawesi Utara, Indonesia pada 2 Mei 2017 (Raharjo, 2019).

Semangat pembentukan rute pelayaran ini didasari oleh pelayaran Davao/General Santos-Bitung yang memakan waktu secara signifikan yaitu 2-3 hari, terbilang sangat menghemat waktu dan diharapkan mampu menekan biaya transportasi maupun logistik dibandingkan rute Jakarta-Manila-Davao atau jalur normal yang membutuhkan waktu 3-5 minggu (Kemenko Perekonomian RI, 2017). Pembentukan rute pelayaran antara Davao-General Santos (Mindanao, Filipina) - Bitung (Sulawesi Utara, Indonesia) ini ditujukan untuk membuka peluang bagi kedua negara dalam meningkatkan potensi ekonomi daerah hingga menarik perhatian investor dari pelaku usaha domestik maupun asing (Kementerian Perhubungan, 2017).

Namun, implementasi rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung ini tidak berjalan dengan baik. Pasca pelayaran perdana pada April 2017 lalu, tidak ada lagi operasi pelayaran rute Bitung-Davao/General Santos maupun sebaliknya (Kartini, 2020). Operasi Kapal *MV Super Shuttle Ro-Ro 12* milik Asian Marine Transportation Corporation hanya berjalan sekali saat pelayaran perdana. Padahal, rute yang diharapkan untuk meningkatkan konektivitas dan perdagangan Indonesia-Filipina maupun kawasan ASEAN ini direncanakan akan berlayar dua pekan sekali (Sukarno, 2017). Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia, Zaldy Masita menyatakan bahwa rute pelayaran Bitung-Davao kurang berdampak signifikan pada perdagangan Indonesia-Filipina (Nasional Tempo, 2017). Pada tahun 2019 merupakan babak baru dari upaya pengoperasian kembali rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung (Portal Hubla, 2019). Namun disamping upaya pengoperasian kembali tersebut, rute pelayaran masih sulit

diimplementasikan. Oleh karena itu, kedua negara masih berupaya untuk mempertahankan dan mengaktifkan operasi rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung disamping adanya tantangan dan hambatan yang dihadapi (PFKKI Kementerian Perhubungan, 2022)

Terkait dengan hal tersebut, sudah ada beberapa penelitian dan tulisan yang membahas mengenai kerja sama subregional dalam bidang konektivitas. Misalnya, tulisan karya Raharjo (2019) yang membahas BIMP-EAGA sebagai kemitraan strategis dalam upaya pengembangan konektivitas maritim di wilayah timur ASEAN yang relatif tertinggal. Pembangunan konektivitas ini penting untuk mendukung komunitas ASEAN. Kesimpulan dari tulisan ini yaitu disamping sudah memberikan beberapa manfaat, adanya karakteristik dan kepentingan keempat negara yang berbeda-beda serta cakupan wilayah BIMP-EAGA yang luas menjadi faktor penghambat yang lebih kompleks dalam pembangunan konektivitas BIMP-EAGA. Hal ini berkaitan dengan penelitian Kartini, dkk (2020) yang membahas tentang strategi penguatan konektivitas wilayah subregional sekaligus untuk mendukung konektivitas ASEAN yang dilakukan dengan pembangunan infrastruktur fisik, kelembagaan, dan masyarakat dengan memperhatikan modalitas keberhasilan pembangunan konektivitas subregional. Namun, masih terdapat hambatan dalam pembangunan konektivitas BIMP-EAGA yaitu adanya ketimpangan pembangunan antara koridor WBEC dan GSSEC salah satunya karena faktor kurangnya peran aktif pemerintah daerah di wilayah Indonesia Timur (Maluku, Papua, dan Nusa Tenggara Timur).

Oleh karena itu, penting bagi pemerintah provinsi/daerah untuk aktif menangkap peluang dan memanfaatkan kerja sama subregional demi berkembangnya pembangunan daerah seperti yang dijelaskan dalam tulisan karya Purnawan (2013). Tulisan ini menguraikan secara sederhana terkait potensi dan peluang yang ada dalam kerangka kerja sama subregional BIMP-EAGA untuk diimplementasikan di Provinsi Kalimantan Timur. Hasil penelitiannya, diperlukan langkah dan kebijakan dari Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur agar menggunakan kekuatan yang meliputi SDA dan SDM yang tersedia untuk merangsang aktivitas kerja sama infrastruktur, transportasi, pariwisata,

perdagangan, dan investasi serta mempersiapkan instrumen kebijakan dalam rangka mengatur jalannya aktivitas tersebut.

Sementara literatur sebelumnya membahas mengenai urgensi, capaian, tantangan, hambatan, peluang, dan potensi kerja sama konektivitas dalam sub-regional BIMP-EAGA, penelitian Asiah (2018) menguraikan implementasi BIMP-EAGA dalam membangun transportasi di wilayah ASEAN Timur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hingga berakhirnya *Implementation Blueprint* 2012-2016, perbaikan infrastruktur dan program transportasi terus didorong. Hal ini terlihat dari pembangunan dan pengembangan fasilitas bandara, terminal kargo, pelabuhan, dan jaringan jalan raya di beberapa wilayah keempat negara. Selain itu, di bidang transportasi udara telah terhubung delapan bandara di delapan kota negara BIMP-EAGA. Adapun penelitian Wahyuningtyas (2017) yang membahas tentang implementasi kerja sama sub-regional IMT-GT di sektor transportasi udara periode 2012-2016 dengan memfokuskan implementasinya di Indonesia. Perlu diketahui bahwa kerja sama sub-regional BIMP-EAGA dan IMT-GT memiliki konsep yang sama namun keduanya memiliki cakupan wilayah yang berbeda. Hasil penelitian menjelaskan bahwa kerja sama IMT-GT dalam konektivitas perhubungan udara yang dijalankan melalui *MoU Air Service Linkages* IMT-GT cukup berkontribusi bagi Indonesia. Hal ini ditunjukkan dari keberhasilan peningkatan kualitas infrastruktur bandara, penambahan bandara, dan 10 rute penerbangan di beberapa kota untuk masuk ke wilayah IMT-GT. Dikatakan pula bahwa sektor penerbangan turut berperan dalam meningkatkan GDP wilayah IMT-GT pada tahun 2016.

Di sisi lain, penelitian oleh Pertiwi (2018) memfokuskan bagaimana upaya diplomasi Indonesia terhadap Malaysia dalam kerja sama sub-regional IMT-GT untuk mengimplementasikan proyek Ro-Ro Dumai-Malaka periode 2012-2017. Pihak Pemerintah Malaysia terus menunda dan tidak memberikan respon yang jelas terkait implementasi proyek Ro-Ro Dumai-Malaka sementara Pemerintah Indonesia sudah mempersiapkan Pelabuhan Dumai sejak lama. Upaya diplomasi Indonesia terhadap Pemerintah Malaysia dilakukan di tingkat pusat dan daerah. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa pada tahun 2017, Menteri Perhubungan kedua negara telah sepakat untuk segera mengimplementasikan proyek Ro-Ro

Dumai-Malaka di tahun 2019. Kemudian, tulisan lain yang dilakukan oleh Raharjo (2019) membahas tentang (1) kepentingan empat negara BIMP-EAGA dalam pembangunan konektivitas, (2) pemetaan Implementation Blueprint periode 2010-2015 yang sudah tercapai melalui sektor perdagangan, investasi, dan pariwisata, (3) identifikasi faktor penghambat kerja sama BIMP-EAGA yaitu rendahnya keterlibatan pemerintah daerah dan swasta, sosialisasi kalangan umum dan akademisi yang lemah, serta kurangnya koordinasi tingkat pusat, daerah, dan kementerian/lembaga, (4) visi Indonesia menjadi negara Poros Maritim Dunia turut didukung dan diakselerasi melalui BIMP-EAGA dengan pembukaan pelabuhan laut sebagai akses masuknya barang dari kawasan sub-regional BIMP-EAGA.

Adanya kepentingan ini dijelaskan lebih spesifik dalam tulisan Pujiastuti dan Raharjo (2019) yang membahas urgensi keikutsertaan Indonesia dalam BIMP-EAGA yaitu (1) kepentingan atas pengembangan wilayah Timur dan mengurangi tingkat kemiskinan daerah tertinggal agar menjadi *value chain* yang efektif dan terciptanya kesamarataan pembangunan di Indonesia, serta mewujudkan cita-cita sebagai negara Poros Maritim Dunia. Kepentingan dan cita-cita tersebut diupayakan Indonesia dengan menciptakan konektivitas laut seperti rute pelayaran dan peningkatan standar kualitas pelabuhan untuk meningkatkan aktivitas lintas batas (perdagangan, investasi, dan pariwisata). Kepentingan ini ternyata juga dimiliki Filipina. Hal ini dijelaskan dalam tulisan Kartini, (2019) yaitu adanya kesenjangan ekonomi di wilayah Filipina Selatan sehingga menjadi komitmen Filipina untuk mengembangkan konektivitas maritim di koridor GSSEC BIMP-EAGA, salah satunya yaitu rute pelayaran Davao/General Santos dan Bitung. Namun, dalam perjalanannya masih terdapat tantangan yang dihadapi yaitu kurangnya kesadaran para pejabat pemerintah yang membuat regulasi tanpa meninjau keberadaan kerja sama ekonomi subregional BIMP-EAGA, serta isu keamanan terorisme dan bajak laut di Filipina.

Terakhir, tulisan dari Mudana (2014) yang memfokuskan analisis permintaan, kesiapan fasilitas, dan operasi angkutan penyeberangan Ro-Ro Bitung-Davao. Hasil penelitian menunjukkan bahwa akan terjadi ketimpangan frekuensi trip karena kosongnya muatan kapal yang kembali ke Bitung dari



Filipina akibat rendahnya diferensiasi komoditas ekspor kedua negara sehingga dibutuhkan insentif atau subsidi yang besar. Oleh karena itu, diperlukan pertimbangan dan upaya untuk mendukung keberlangsungan operasi rute Bitung-Davao maupun sebaliknya.

Berdasarkan literatur diatas, belum ada penelitian yang membahas mengenai bagaimana upaya kerja sama kedua negara dalam mengaktifkan kembali konektivitas laut di bawah kerangka kerja sama BIMP-EAGA yaitu rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung periode 2019-2022 di samping adanya peluang dan tantangan yang dihadapi. Oleh karena itu, penulis tertarik untuk melanjutkan dan mengembangkan penelitian sebelumnya dengan membahas salah satu proyek konektivitas BIMP-EAGA yaitu rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung antara Indonesia Timur dan Filipina Selatan periode 2019-2022.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung merupakan jalur konektivitas laut yang berpotensi dalam pembentukan lalu lintas kargo. Konektivitas ini penting mengingat waktu tempuh dan biaya logistik yang dapat diminimalisir khususnya untuk aktivitas perdagangan. Terdapat beberapa hal yang turut menjadi tantangan dan hambatan baik dalam pengoperasian rute pelayaran maupun terhambatnya upaya lanjutan yang dilakukan kedua negara. Hal ini akan diidentifikasi lebih lanjut dalam penelitian. Oleh karena itu, belum berjalannya operasi rute pelayaran dengan baik diperlukan upaya maksimal dan peninjauan kembali dalam mengaktifkan rute pelayaran agar berdampak positif bagi pembangunan ekonomi baik di Bitung, Sulawesi Utara (Indonesia) dan Davao, Mindanao (Filipina), serta wilayah subkwasan. Penulis memilih periode penelitian dari tahun 2019-2022 karena tahun 2019 merupakan babak baru dari upaya pengoperasian kembali rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung yang dilakukan kedua negara. Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini akan berusaha menjawab pertanyaan **“Bagaimana kerja sama Indonesia-Filipina di bawah BIMP-EAGA dalam mempertahankan rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung periode 2019-2022?”**

### 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis Kerja Sama Indonesia-Filipina dalam mempertahankan konektivitas laut yaitu jalur pelayaran Davao/General Santos-Bitung periode 2019-2022, yang mana proyek ini merupakan inisiasi dalam kerja sama subregional BIMP-EAGA.

### 1.4 Manfaat Penelitian

- **Manfaat Praktis** : Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan yang menjadi perhatian pemerintah mengenai kerja sama subregional di berbagai sektor khususnya dalam mengimplementasikan konektivitas laut.
- **Manfaat Akademis** : Penelitian ini diharapkan dapat berkontribusi bagi berbagai entitas yang terlibat dalam skema kerja sama subregional untuk mengimplementasikan konektivitas laut.

### 1.5 Sistematika Penulisan :

Penelitian ini terdiri dari 6 Bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut :

#### **BAB I Pendahuluan**

Bab ini merupakan pembuka yang berisikan gambaran umum terkait masalah penelitian yaitu kerja sama subregional BIMP-EAGA dengan mengambil studi kasus rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung antara Indonesia dan Filipina yang disertakan dalam latar belakang dan rumusan masalah. Penulis juga menyertakan tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan. Pada intinya, bab ini merupakan pondasi dalam penelitian.

#### **BAB II Tinjauan Pustaka**

Dalam bab ini, penulis menguraikan secara lebih dalam mengenai konsep yang digunakan dalam penelitian sebagai sarana atau jalan yang mempermudah penulis untuk menjawab dan menganalisis permasalahan penelitian. Bab ini juga berisi kerangka pemikiran atau alur berpikir yang menjadi landasan penulis untuk menganalisis dan menjawab pertanyaan/permasalahan penelitian.

### **BAB III Metode Penelitian**

Dalam bab ini, penulis menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian. Metode penelitian terdiri dari objek penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, sumber data, teknik analisis data, dan tabel rencana waktu penelitian.

### **BAB IV Peluang dan Tantangan Keberlanjutan Implementasi Rute Pelayaran Davao/General Santos-Bitung**

Bab ini berisi uraian tentang struktur dan kerja sama subregional BIMP-EAGA secara lebih dalam, pembangunan konektivitas BIMP-EAGA, gambaran umum implementasi rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung, serta analisis penulis berkaitan dengan peluang dan tantangan dalam keberlanjutan implementasi rute pelayaran tersebut ditinjau dari situasi dan kondisi dalam periode 2019-2022.

### **BAB V Upaya Indonesia dan Filipina dalam Mempertahankan Rute Pelayaran Davao/General Santos-Bitung**

Bab ini menganalisis upaya mempertahankan/mengaktifkan rute pelayaran Davao/General Santos-Bitung sebagai upaya lanjutan. Hal ini ditinjau dari upaya yang dilakukan Pemerintah Indonesia-Filipina dalam merevitalisasi rute pelayaran, akselerasi pembangunan infrastruktur pendukung, dan turut menguraikan upaya pertemuan bisnis antar pelaku usaha Indonesia-Filipina periode 2019-2022, serta analisis penulis berkaitan dengan upaya keberlanjutan rute pelayaran Davao/GenSan-Bitung.

### **BAB VI Penutup**

Bab ini menjadi penutup penelitian yang terdiri dari kesimpulan dan saran berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh penulis.