

BAB I

PENDAHULUAN

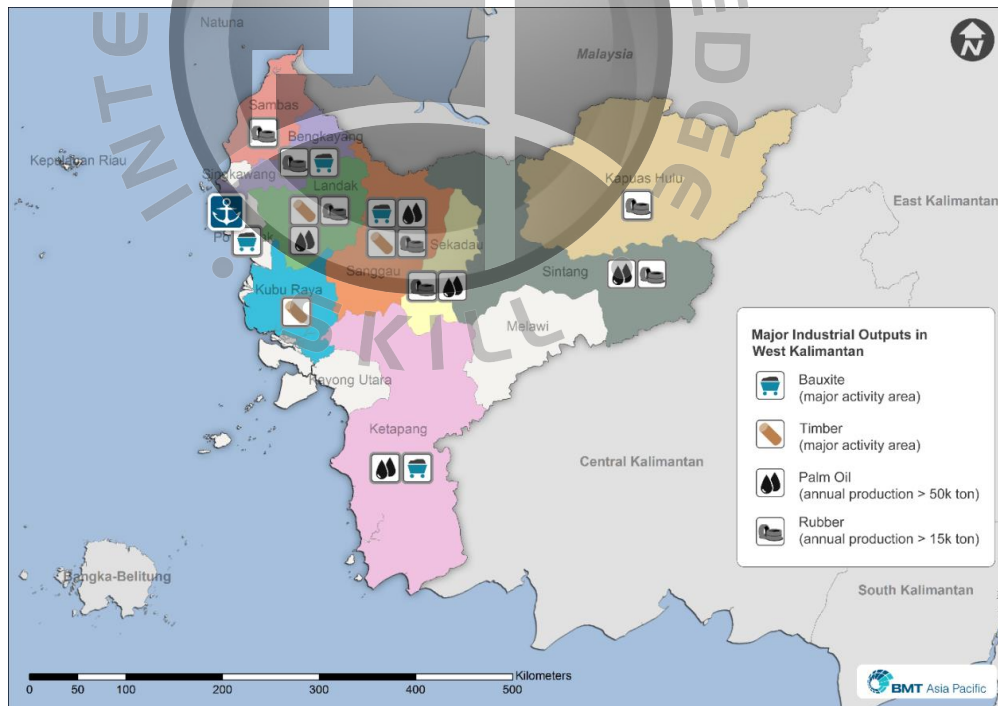
1.1. Latar Belakang

Investasi pelabuhan adalah investasi padat modal. Ketidakpastian dan risiko yang terkait dengan investasi pelabuhan dalam membentuk pasar tetap menjadi perhatian besar pihak investor (baik milik publik atau pribadi). Talley (2009) menyatakan bahwa pelabuhan harus beradaptasi dengan cepat agar tetap kompetitif sambil memastikan agar tidak terlalu terpapar risiko pasar. Dalam hal ini risiko pasar adalah suatu risiko yang timbul karena menurunnya nilai suatu investasi karena pergerakan pada faktor-faktor pasar. Empat faktor standar risiko pasar adalah risiko modal, risiko suku bunga, risiko mata uang, dan risiko komoditas. Ada sejumlah penggerak investasi pelabuhan, selain permintaan layanan pelabuhan yang harus dipertimbangkan oleh investor dengan cermat sebelum membuat keputusan investasi, juga pola perdagangan ekonomi lokal dan global dalam bentuk risiko, tingkat pengembalian dan lokasi.

Peningkatan yang stabil dalam perdagangan lintas laut internasional yang disebabkan karena permintaan kargo dari negara berkembang adalah salah satu pendorong investasi pelabuhan yang mengubah segi transportasi maritim. Ini mengarahkan investasi infrastruktur ekonomi ke negara berkembang dalam bentuk investasi pelabuhan. *Throughput* (jumlah bongkar/muat komoditas) pelayaran perdangan dunia untuk negara berkembang, misalnya, meningkat sekitar 0,2% menjadi sekitar 71,9% pada tahun 2014 (UNCTAD, 2015), menandakan tren lanjutan dan kenaikan yang stabil sejak tahun 2008 di negara-negara berkembang yang berasal dari *throughput* kontainer dunia.

Kalimantan Barat menjadi salah satu prioritas dalam pembangunan ekonomi yang diumumkan oleh pemerintah Republik Indonesia karena potensi ekonomi yang cukup besar. Potensi diwakili dari sumber daya alam yang melimpah seperti minyak sawit, bauksit, karet, kayu, dan produk pertanian lainnya. Potensi ini terlihat oleh PT. Pengembang Pelabuhan Indonesia, anak perusahaan PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) untuk membangun pelabuhan di wilayah pesisir Kijing, Pontianak, Kalimantan Barat.

Kalimantan Barat memiliki bahan baku dan sumber daya alam yang melimpah, seperti terlihat pada Gambar 1.1 di bawah, termasuk minyak sawit mentah (*Crude Palm Oil/CPO*), bauksit, karet, kayu dan produk pertanian lainnya. Cadangan ini mewakili potensi besar untuk kargo keluar, baik domestik maupun internasional, dari Kalimantan Barat.



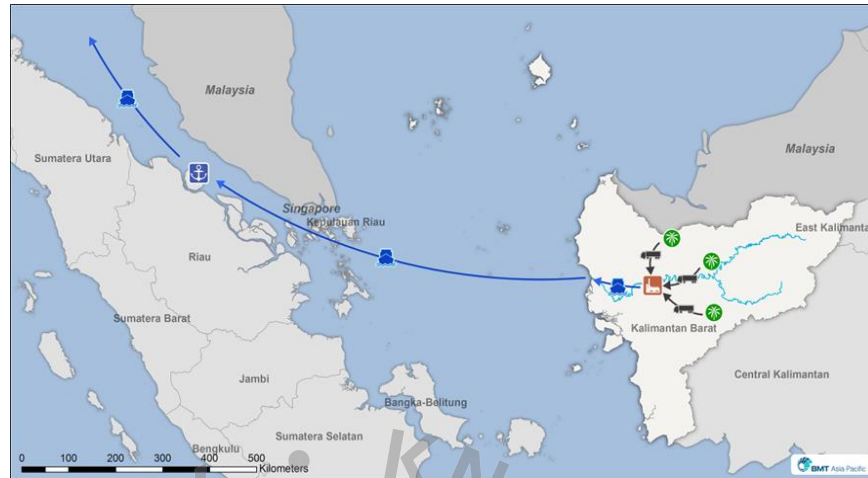
Gambar 1.1 Keluaran Utama Industri di Kalimantan Barat

(Sumber: Kalimantan Barat dalam Angka, dan konsultasi BMT)

Larangan ekspor bahan baku mulai berlaku pada tahun 2014, yang bertujuan untuk meningkatkan nilai tambah ekspor Indonesia dan menangkap lebih banyak manfaat dari sumber daya alam negara tersebut dalam ekonomi domestik. Sebagai akibatnya, perusahaan pertambangan lokal dan internasional yang aktif di Kalimantan Barat telah mulai memperluas operasi mereka ke dalam industri pengolahan yang berkembang pesat. Oleh karena itu bersama dengan bahan baku, hasil industri olahan dengan nilai tambah yang lebih besar, seperti alumina dan produk minyak kelapa sawit, juga merupakan kargo potensial untuk Pelabuhan Kijing.

Pemerintah Indonesia juga mengadopsi kebijakan perpajakan baru di mana ekspor bahan baku dikenakan pajak berat dan barang-barang olahan dikenakan pajak dengan tarif yang lebih rendah. Bea ekspor untuk berbagai konsentrat mineral akan meningkat secara progresif hingga Juli 2016 untuk secara bertahap melarang ekspor bahan baku. Tingkat ekspor bahan baku yang lebih rendah berlaku untuk penambang yang mengalami kemajuan dengan rencana untuk membangun *smelter* (fasilitas pengolahan hasil tambang). Rencana perpajakan ini sejalan dengan larangan ekspor untuk lebih mempromosikan pengembangan kegiatan hilir.

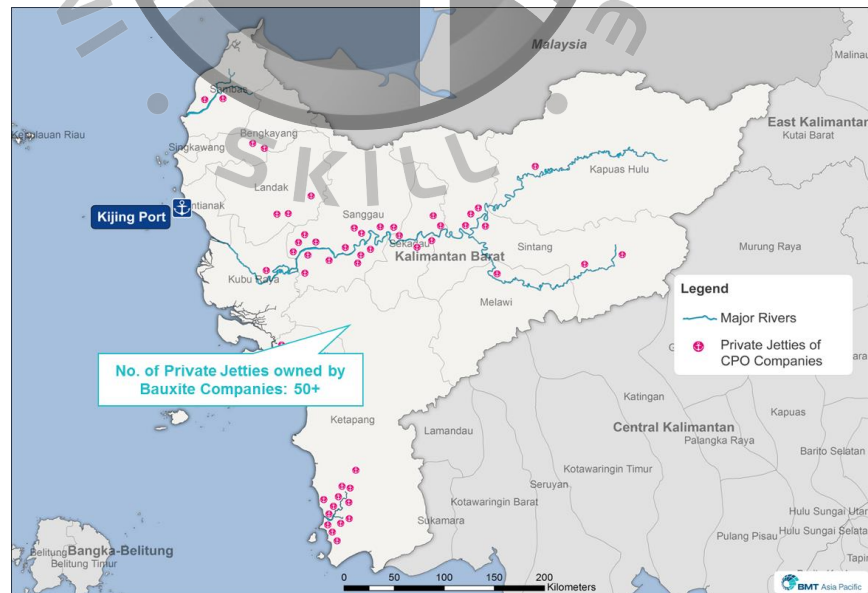
Karena kurangnya pelabuhan laut dalam untuk ekspor dan kurangnya kilang CPO (hanya ada satu kilang CPO di Kalimantan Barat, yang terletak di dekat Pontianak), sebagian besar CPO dikirim ke pulau-pulau lain untuk penyulingan dan/atau ekspor. Salah satu tujuan utama adalah Sumatra, di mana Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Dumai berada dan industri penyulingan CPO berkembang dengan baik. Bisa dilihat pada Gambar 1.2 di bawah ini yang menunjukkan rantai pasokan CPO saat ini di Kalimantan Barat.



Gambar 1.2 Rantai Pasokan CPO Saat Ini

(Sumber: Konsultasi BMT)

Pembeli atau pedagang CPO mengatur tongkang untuk mengambil CPO mereka dari dermaga pribadi yang biasanya dimiliki oleh pabrik atau perkebunan di Kalimantan Barat yang jumlahnya lebih dari 50 seperti ditunjukkan pada Gambar 1.3, untuk dikirim ke kilang di Sumatra dan Jawa.



Gambar 1.3 Distribusi *Private Jetty* Perusahaan-Perusahaan CPO Terkait

(Sumber: Konsultasi BMT)

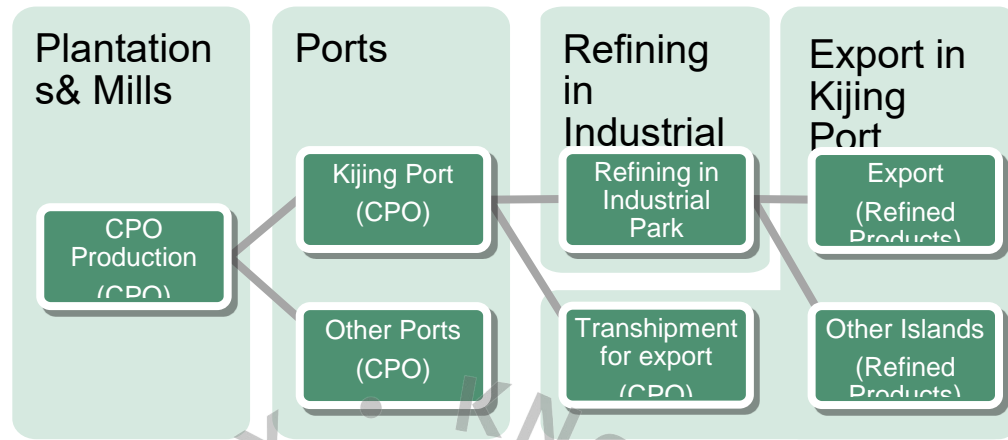
Sebagian besar pembeli CPO menggunakan tongkang 2.000-3.000 DWT untuk transportasi ke pulau-pulau lain. Berdasarkan konsultasi, biaya tongkang umumnya tinggi, sekitar 15-18 Dolar AS/ton dari Sanggau di Kalimantan Barat ke Sumatra Utara dengan waktu transportasi 3-4 hari, dan sekitar 12-15 Dolar AS/ton dari Sanggau ke Jakarta dengan waktu transportasi 2-3 hari.

Namun, menurut konsultasi dengan pemilik kargo, layanan tongkang tidak dapat diandalkan karena mereka dapat dengan mudah ditunda oleh cuaca buruk dan kondisi gelombang, dan selama waktu tunggu tambahan kualitas minyak memburuk. Tongkang terutama dimiliki oleh perusahaan swasta.

Dengan pembangunan Pelabuhan Kijing diharapkan rantai pasokan akan direvisi secara signifikan seperti yang ditunjukkan pada Gambar 1.4 dan Gambar 1.5 di bawah ini:



Gambar 1.4 Peta Rantai Pasokan CPO Di Masa Depan dengan Pelabuhan Kijing
(Sumber: Konsultasi BMT)



Gambar 1.5 Diagram alir Rantai Pasokan CPO di Masa Depan Dengan Pelabuhan Kijing (Sumber: Konsultasi BMT).

Setelah Pelabuhan Kijing dibangun, CPO yang diproduksi di Kalimantan Barat dapat dikirim ke Pelabuhan Kijing untuk penyulingan dan ekspor sehingga menghemat biaya logistik. Proporsi CPO kemungkinan akan diekspor dari Kijing dan diharapkan dapat disuling di kilang terdekat, kemudian dikirim sebagai produk minyak sawit olahan yang dikenakan pajak ekspor yang lebih rendah. Produk minyak sawit olahan akan dikirim ke dalam negeri untuk konsumsi lokal dan diekspor.

Penghematan biaya terutama berasal dari transportasi dari pedalaman ke pelabuhan yang dalam, misalnya, dengan mengambil CPO dari Sanggau, diperkirakan bahwa tongkang ke Pelabuhan Kijing dapat menghemat 10-14 Dolar AS/ton dibandingkan dengan menggunakan pelabuhan di Sumatra Utara. Berikut di bawah ini adalah Tabel 1.1 yang menunjukkan penghematan biaya untuk CPO dengan menggunakan Pelabuhan Kijing:

Tabel 1.1 Penghematan Biaya CPO (dari Sanggau) Menggunakan Pelabuhan Kijing

Pelabuhan Laut Dalam	Waktu (hari)	Biaya Tongkang (alam Dolar AS)
Belawan, Dumai	3-4	15-18
Kijing	1,5-2	4-5
Penghematan Biaya	-	10-14

(Sumber: Konsultasi dan Estimasi BMT)

Namun, selama tahun-tahun awal operasi Pelabuhan Kijing, sebagian CPO yang membutuhkan penyulingan di Indonesia tidak mungkin menggunakan Pelabuhan Kijing karena kurangnya kilang di Kalimantan Barat. Selama periode awal ini, sebagian besar Pelabuhan Kijing akan menarik CPO hanya untuk ekspor.

Diharapkan bahwa industri penyulingan CPO akan berkembang di Kalimantan Barat, terutama di sekitar Pelabuhan Kijing, karena penghematan biaya logistik yang signifikan dapat dicapai. Ini konsisten dengan pendapat yang dikumpulkan dari para *stakeholders* (pemangku-pemangku kepentingan).

Berdasarkan hal di atas pada beberapa kekurangan terbukti dengan rantai pasokan CPO saat ini, terutama:

- a. Kurangnya kilang di Kalimantan Barat yang menyebabkan kebutuhan untuk mengirim CPO mentah ke laut untuk disuling menjadi mahal dan akan mengakibatkan minyak mentah mungkin memburuk dalam proses perjalanannya.
- b. Tidak ada pelabuhan laut dalam di Kalimantan Barat sehingga ekspor CPO dari provinsi tersebut membutuhkan pengiriman ulang melalui pulau-pulau lain.
- c. Rendahnya keandalan tongkang melintasi laut.

Pembangunan pelabuhan laut internasional di pesisir Kijing juga berperan penting terhadap perdagangan dunia dan domestik. Hal itulah yang menjadi salah satu alasan pemerintah pusat memasukkan Pelabuhan Kijing di Sungai Kunyit, Kabupaten Mempawah, ke dalam program percepatan infrastruktur.

Selain itu, ada beberapa faktor kunci yang dapat menciptakan peluang kuat bagi pengembangan pelabuhan di Kijing, Kalimantan Barat (*Feasibility Study Kijing Port BMT Consultant, 2014*):

- a. Secara geografis posisi Kijing dinilai sangat strategis, sangat dekat dengan Singapura dan negara-negara Asia lainnya seperti Tiongkok, Vietnam, Thailand, Myanmar, Filipina, Brunei, dan Malaysia.
- b. Keterbatasan fasilitas pelabuhan yang ada di Kalimantan Barat.
- c. Minat yang kuat dari investor lokal dan internasional yang telah menghubungi pemerintah daerah Kalimantan Barat untuk mengembangkan industri.
- d. Kebijakan pemerintah yang melarang ekspor produk pertambangan yang tidak memiliki nilai tambah. Kalimantan Barat memiliki deposit bauksit terbesar di Indonesia dan mulai tahun 2015 pajak akan mendorong pemrosesan bauksit sebagai alumina, dan akhirnya aluminium. Kegiatan bernilai tambah ini juga akan membutuhkan penggunaan bahan baku yang perlu diimpor dari luar Kalimantan Barat. Oleh karena itu bauksit dan pasar produk terkait adalah peluang yang menjanjikan untuk pelabuhan.
- e. Perkembangan pesat industri perkebunan minyak sawit mentah (CPO) di Kalimantan Barat.

Namun di samping potensi-potensi besar tersebut, ada beberapa kendala lingkungan di Kalimantan Barat yang perlu diperhatikan (*Feasibility Study Kijing Port BMT Consultant, 2014*):

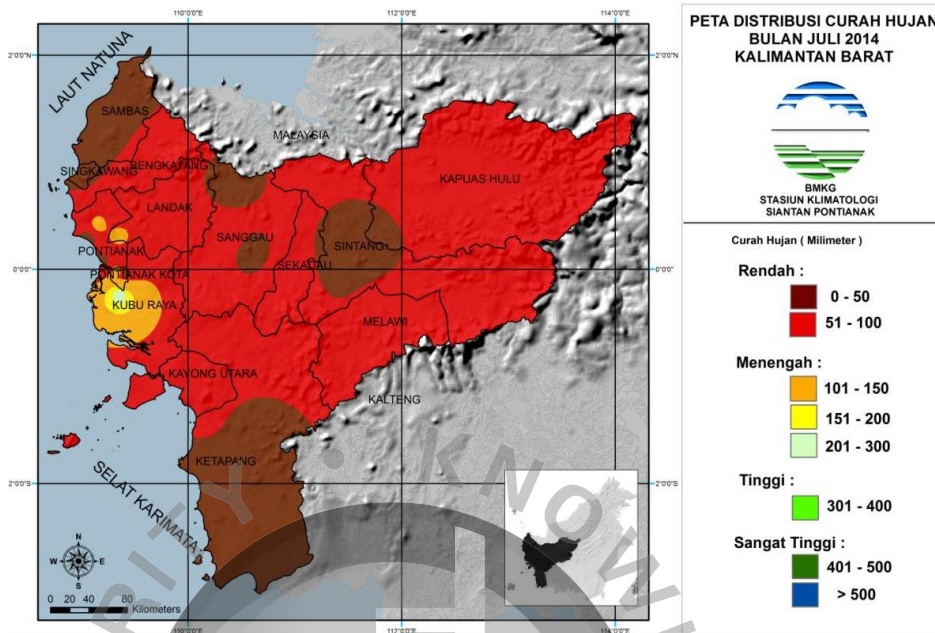
a. Konektivitas darat dan potensi jaringan tongkang

Konektivitas darat terbatas, menghasilkan biaya angkutan truk yang tinggi dan karenanya total biaya yang tinggi, menjadikan Kalimantan bagian dalam tidak menarik sebagai lokasi untuk kegiatan-kegiatan yang menghasilkan kargo.

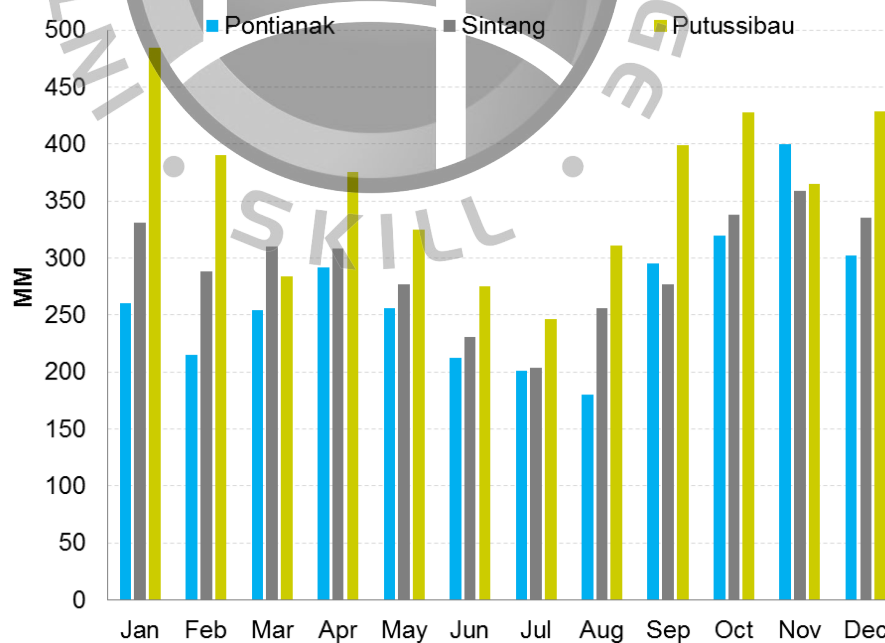
b. Kondisi meteorologi dan oseanografi

Karena lokasi yang diusulkan adalah lokasi *greenfield* yaitu lokasi baru yang belum diketahui, maka data lingkungan dan gelombang saat ini tidak didefinisikan secara akurat. Lingkungan fisik berpotensi memiliki dampak besar pada CAPEX (*Capital Expenditures*/pengeluaran modal) dan pengukuran lapangan terkini, ditambah lagi dengan perlunya pemodelan gelombang dan pasang surut, maka menjadi sangat penting untuk memverifikasi kelayakan proyek tersebut.

Contoh bagaimana curah hujan mempengaruhi lalu lintas sungai adalah ketika bahan bakar pasokan ke daerah hulu Sungai Kapuas oleh Pertamina diangkut dalam perahu ponton dan dibongkar di Sintang, dimana bahan bakar didistribusikan kembali. Karena curah hujan yang rendah di bulan-bulan kering (sekitar Januari-Juli), perahu Ponton tidak dapat mencapai Sintang karena kedangkalan sungai. Sebaliknya bahan bakar diturunkan di Sanggau, dan kemudian dikirim ke pompa bensin dengan truk. Berikut di bawah ini adalah Gambar 1.6 dan Gambar 1.7 yang menunjukkan peta dan grafik distribusi curah hujan pada Juli 2014 di Kalimantan Barat:



Gambar 1.6 Peta Distribusi Curah Hujan Pada Juli 2014 di Kalimantan Barat
(Sumber: Konsultasi BMT)



Gambar 1.7 Grafik Distribusi Curah Hujan Pada Juli 2014 di Kalimantan Barat
(Sumber: Konsultasi BMT)

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, berikut ini adalah rumusan masalah dalam penelitian ini:

- a. Bagaimana penilaian risiko lingkungan dalam perencanaan pelabuhan yang berjenis *greenfield*?
- b. Bagaimana penilaian risiko investasi perencanaan Pelabuhan Kijing?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut maka penulis dapat menetapkan tujuan penelitian sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi risiko-risiko lingkungan yang terdapat dalam perencanaan Pelabuhan Kijing.
- b. Melakukan penilaian kelayakan investasi Pelabuhan Kijing.

Sementara itu kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Menghindari risiko akibat *hazard* (bahaya) yang diakibatkan kondisi lingkungan di Kalimantan Barat.
- b. Dapat meningkatkan daya tarik pelabuhan bagi investor yang ingin bekerja sama.