

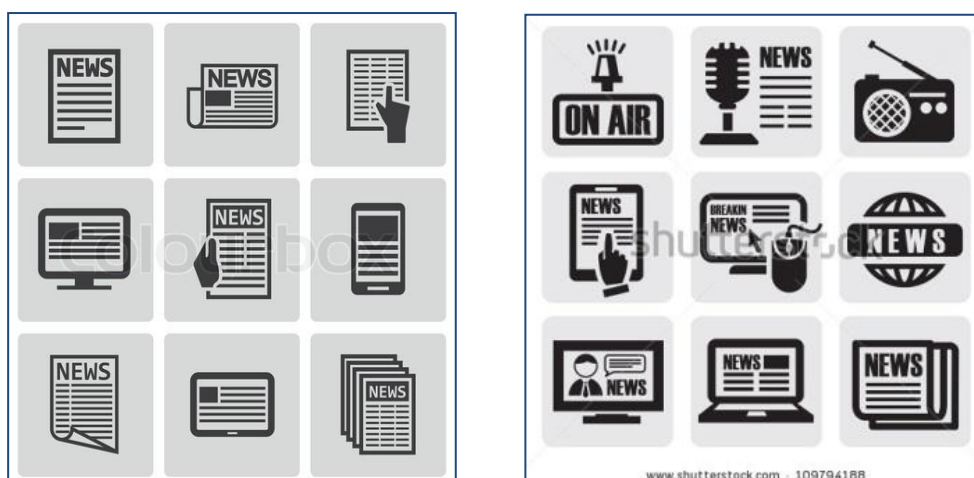


**Kementerian PPN/
Bappenas**

e-Kliping Media Online

Sarana & Prasarana

Rabu, 10 Agustus 2022



BIRO HUMAS, KEARSIPAN DAN TUP
Perpustakaan & Kearsipan
2022

Daftar Isi

1. SWASTA DITAWARI INVESTASI DI KIJING – *Media Online Bisnis Indonesia*
2. KERANGKA TERPADU UNTUK CAPAI SDGs – *Media Online Media Indonesia*

SWASTA DITAWARI INVESTASI DI KIJING

Bisnis, PONTIANAK — Pemerintah membuka kesempatan kepada investor swasta membangun kawasan industri di dekat Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak, Kalimantan Barat yang rencananya memiliki kapasitas 1,95 juta TEUs.

Anitana W. Puspa
anitana.widyai@bisnis.com

Presiden Joko Widodo mengatakan penawaran itu disampaikan seiring dengan rencana pembangunan kawasan industri (KI) yang terintegrasi dengan Terminal Kijing.

"Diberikan kesempatan untuk industri yang berdekatan dengan pelabuhan sehingga tak ada [biaya] transport dari industri ke pelabuhan, sehingga sangat efisien," katanya setelah peresmian Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak, Selasa (9/8).

Presiden menilai pelibatan investor membangun kawasan industri di Kalimantan Barat akan membawa capital inflow dan memperkuat perekonomian di Indonesia.

Sejauh ini, PT Pelabuhan Indonesia (Pelindo) selaku operator Pelabuhan Pontianak merencanakan lahan seluas 2.000 hektare hingga 3.000 hektare di belakang Terminal Kijing sebagai kawasan industri.

Khusus Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak, Kepala Negara optimis pelabuhan itu bisa mendukung program penghiliran yang ada di Kalimantan Barat.

Dia menilai kondisi pelabuhan tersebut sudah optimal baik untuk pengangkutan kontainer maupun nonpeti kemas seperti curah, curah cair. Semuanya, sebut dia, memiliki potensi yang besar, terutama yang berkaitan dengan minyak sawit mentah atau *crude palm oil* (CPO), alumina, dan bauksit.

Dengan mendukung program penghiliran CPO dan bauksit,

Presiden yakin akan menciptakan industrialisasi dan menaikkan nilai tambah. Beberapa nilai tambah itu berasal dari pajak, pajak karyawan, pajak dari badan, bea keluar, penerimaan negara bukan pajak (PNBP), yang pada ujungnya membuka lapangan pekerjaan baru.

"Itulah kenapa juga dibangun pelabuhan ini, untuk kecepatan, untuk konektivitas dan yang paling penting daya saing produk kita."

Sejauh ini, produksi CPO di Kalimantan Barat pada 2021 mencapai 5 juta ton, dan diproyeksikan mencapai 7 juta ton pada 2030.

Kalimantan Barat juga memiliki cadangan bauksit terbesar di Indonesia, yakni 840 juta ton atau 67% dari total cadangan bauksit di Tanah Air. Selain itu, potensi pengembangan kawasan industri dan program penghiliran yang terintegrasi dengan Terminal Kijing juga masih terbuka lebar.

Adapun, terminal yang terletak di Kabupaten Mempawah, Provinsi Kalimantan Barat, ini nantinya ditargetkan sebagai pengganti Pelabuhan Pontianak secara bertahap.

Saat ini, pemanfaatan Pelabuhan Dwikora yang terletak di kawasan perkotaan sudah optimal. Dengan adanya keterbatasan lahan, perluasan Pelabuhan Dwikora juga sulit dilakukan.

Direktur Utama Pelindo Arif Suhartono berharap pemerintah pusat dan daerah memberikan stimulus guna meramaikan aktivitas di Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak Kalimantan Barat.

Sejumlah stimulus yang diharapkan yaitu, *pertama*, pemerintah perlu memfasilitasi pelepasan jalan arteri agar mampu menampung kendaraan berat. *Kedua*, akses jalan tol yang menghubungkan kota perdagangan yaitu Singkawang dan Pontianak.

Ketiga, pemerintah dapat menyediakan lahan sekitar 2.000 ha—3.000 ha di belakang pelabuhan untuk kegiatan industri sebagai pendukung aktivitas pelabuhan.

"Untuk itu kita berharap pemerintah segera melebarkan jalan ke arah Pontianak dan kita harapkan secara bertahap Pelabuhan Pontianak yang lama akan kita geser ke sini khususnya peti kemas. Kita harapkan 1 Januari 2024 sebagian peti kemas mulai kita dorong ke sini," ujarnya.

Arif juga merencanakan ada lahan seluas 2.000 ha—3.000 ha di belakang Terminal Kijing yang dapat digunakan menjadi area industri seperti smelter atau pabrik pengolahan.

Hal itu guna mendukung realisasi Terminal Kijing terintegrasi dengan kawasan industri yang dekat dengan kawasan pelabuhan. Terlebih, saat ini progres pekerjaan fisik Terminal Kijing telah selesai 100% dan siap untuk dioperasikan.

Adapun, fasilitas yang telah dibangun meliputi terminal peti kemas dan terminal *multipurpose* dengan panjang dermaga 1.000 m, *trestle* dengan panjang 3.450 m, dengan estimasi kapasitas terminal peti kemas sebesar 500.000 TEUs.

Arif berharap seluruh pemang-

“Itulah kenapa juga dibangun pelabuhan ini, untuk kecepatan, untuk konektivitas dan yang paling penting daya saing produk kita.”

ku kepentingan kepelabuhanan mendukung keberadaan terminal baru itu sehingga dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi di Kalimantan Barat.

"Pelabuhan ini kan infrastruktur, jadi butuh waktu agar direpon industri," katanya.

Pada masa mendatang, Terminal Kijing secara bertahap akan menggantikan peran pelabuhan *eksisting* di Pontianak.

salah pelabuhan hub di Indonesia. Nantinya, Pelabuhan Pontianak dimaksimalkan untuk melayani kegiatan lainnya seperti kapal penumpang atau kapal Ro-Ro dan layanan lainnya.

Terminal Kijing merupakan Proyek Strategis Nasional yang dibangun berdasarkan Perpres No. 43/2017 tentang Percepatan Pembangunan dan Pengoperasian Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak di Kalimantan Barat.

Pembangunan Terminal Kijing dibagi dalam tiga tahap. Tahap 1 Inisial, Tahap 1 Lanjutan dan Tahap 2. Saat ini, Terminal Kijing beroperasi untuk tahap 1 Inisial.

Menteri BUMN Erick Thohir juga berharap Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak mendukung program penghiliran untuk memaksimalkan ekspor dengan cara-cara baru.

Menurutnya, pembangunan Terminal Kijing dilakukan menggunakan pendanaan mandiri BUMN hasil kolaborasi antara Pelindo dan WIKA. Hal itu dilakukan guna mempercepat kapasitas Pelindo menjadi operator pelabuhan bertaraf internasional.

Dia juga berharap Pelindo dapat menghubungkan belasan ribu pulau Nusantara, membawa arus pertumbuhan perekonomian, dan menaikkan daya saing Indonesia.

"Keberadaan pelabuhan Terminal Kijing ini harus dimanfaatkan secara optimal sehingga bisa mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia, khususnya Kalimantan Barat yang memiliki potensi *crude palm oil*, bauksit, dan sumber alam lainnya," ujarnya.

Dia menambahkan kontribusi disediakan pelabuhan tersebut juga bisa memperkokoh posisi Pelindo sebagai operator terminal peti kemas terbesar ke-8 di dunia dengan total arus peti kemas atau throughput mencapai 16,7 juta TEUs.

Pelabuhan Terminal itu juga akan memperkuat ekosistem industri pelabuhan nasional, sekaligus daya saing pelabuhan Indonesia sebagai jalur strategis perdagangan di Asia Tenggara.

"Seperti yang diungkapkan Bapak Presiden, ada nilai strategis bagi pemerataan dan akselerasi pertumbuhan ekonomi di daerah dan nasional melalui pembangunan pelabuhan," imbuh Erick.

Dalam kesempatan sama, Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menyatakan perlu sinergi lintas kementerian dan lembaga guna mengoptimalkan pengoperasian Terminal Kijing.

"[Sinergi] akan terus berlanjut untuk optimalisasi pemanfaatan Terminal Kijing, sehingga tujuan mula Pembangunan Terminal ini dapat terwujud yaitu mendorong pertumbuhan ekonomi Indonesia khususnya Kalimantan Barat," kata Budi. ■

TERMINAL KIJING PENDUKUNG PENGHILIRAN

Pembangunan Terminal Kijing Pelabuhan Pontianak, Kalimantan Barat yang menelan dana hingga Rp2,9 triliun diharapkan bisa mendukung program penghiliran yang dicanangkan pemerintah. Sejumlah komoditas yang berpotensi adalah penghiliran minyak sawit mentah hingga bauksit.



Pembangunan Terminal Kijing Tahap 1 Inisial

Dasar hukum	Perpres No. 43/2017
Luas area	200 hektare
Panjang dermaga	1.000 meter
Lebar dermaga	100 meter
Port Management Area	(200 mX100 m)
Jalan menuju dermaga	3,45 km
Lebar jalan menuju dermaga	19,8 meter
Terminal peti kemas	500.000 TEUs
Terminal multipurpose	500.000 ton





Rabu, 10 Agustus 2022

Kerangka Terpadu untuk Capai SDGs

Indonesia termasuk terdepan dalam penerapan kerangka kerja hijau.

M ILHAM RAMADHAN
ilham@mediaindonesia.com

INDONESIA memiliki instrumen dan sumber daya untuk mengimplementasikan pembangunan dengan tujuan berkelanjutan (*sustainable development goals/SDGs*) yang ditargetkan terealisasi di 2030. Namun, diperlukan sebuah kerangka terpadu untuk melihat hal-hal prioritas dalam pelaksanaannya.

Karena itu, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas memanfaatkan Kerangka Kerja Pembiayaan Nasional Terpadu (*Integrated National Financing Framework/INFF*) sebagai pedoman dalam melaksanakan agenda pembangunan berkelanjutan sedari 2019.

Demikian disampaikan Menteri PPN/Kepala Bappenas Suharso Monoarfa dalam G-20 Development Working Group Side Event bertema *INFF Sustainable Investment*, kemarin.

“Kami memiliki alat dan sumber daya, tetapi tantangannya terletak pada menyatukan pendirian untuk menyelaraskan proses bisnis dengan SDGs, dan memberikan sumber daya ke sektor-sektor yang paling membutuhkan,” tuturnya.

Melalui INFF, upaya pembangunan berkelanjutan berpeluang besar untuk mendapatkan pembiayaan kreatif seperti keuangan campuran (*blended finance*) dan investasi yang dapat diseleraskan dengan filantropi melalui pembobotan poin-poin SDGs.

Tiga skema

Direktur Surat Utang Negara Direktorat Jenderal Pembiayaan dan Pengelolaan Risiko Kementerian Keuangan Deni Ridwan menyampaikan, Indonesia telah memiliki tiga skema pembiayaan untuk mendorong pencapaian pembangunan berkelanjutan di Tanah Air.

“Di sisi pembiayaan ini

kami sudah memiliki skema KPBU, SDGs Indonesia One, dan melalui penerbitan surat berharga negara (SBN) dalam obligasi seperti green sukuk dan green bond,” ujarnya dalam kesempatan yang sama.

Skema-skema pembiayaan berkelanjutan itu ditujukan untuk mendukung kebijakan fiskal yang ekspansif dan berkesinambungan.

Indonesia, kata Deni, mulai memanfaatkan instrumen keuangan berkelanjutan sejak 2018 dengan menerbitkan obligasi hijau dan green sukuk. Dua surat utang tematik itu sekaligus menunjukkan komitmen Indonesia dalam mendukung agenda melawan perubahan iklim.

Lalu pada 2019 Indonesia menerbitkan green sukuk retail pertama di pasar domestik. Hingga kini, dana yang berhasil diperoleh pemerintah mencapai Rp11,8 triliun sehingga Indonesia telah diakui sebagai negara pertama yang menerbitkan green sukuk dan *green sukuk* hijau ritel. “Berangkat dari keberhasilan penerbitan green sukuk, pemerintah menjajaki

alternatif pembiayaan yang cukup inovatif,” jelas Deni.

Pada 2021, pemerintah melalui Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas, Kemenko Marinvest, dan Kementerian Keuangan berhasil memperluas kerangka kerja hijau yang ada menjadi kerangka kerja SDG sekuritas pemerintah.

Kerangka kerja baru itu lebih komprehensif atas berbagai aspek termasuk aspek hijau, sosial, dan biru yang terdiri dari tiga elemen utama. Kerangka kerja anyar itu juga berhasil mengumpulkan dana €500 miliar pada September tahun lalu melalui penerbitan SDGs Bond pertama dengan tenor 10-12 tahun.

Capaian itu kembali menjadikan Indonesia sebagai yang terdepan di lingkup global.

Pada SDG Indonesia One, pemerintah mengamankan PT SMI memadukan sumber pembiayaan (*blended finance*) untuk kebutuhan pencapaian SDGs. Sejauh ini pendanaan yang berhasil diperoleh mencapai US\$3,3 miliar dari 33 mitra. (E-1)