



Kijing Belum Beroperasi Optimal

Midji Pertanyakan Keberadaan Crane dan Tangki Timbun

PONTIANAK - Sejak diresmikan Presiden Jokowi pada 9 Agustus 2022 lalu, Terminal Kijing di Kabupaten Mempawah dinilai belum optimal berkontribusi dalam peningkatan perekonomian di Kalimantan Barat (Kalbar). Gubernur Kalbar

Sutarmidji menyoroti dua hal vital dari pelabuhan internasional terbesar di Pulau Kalimantan itu. Pertama, crane belum tersedia. Kedua, tangki timbun untuk ekspor minyak kelapa sawit (CPO) juga belum ada. "Dua hal

yang belum di pelabuhan itu tapi sangat vital, crane dan tangki timbun. Tidak bisa tidak (ada). Waktu saya kunjungan terakhir berapa bulan lalu, (masih) tidak ada," ungkap Sutarmidji kepada awak media, Selasa (21/2).

Midji-sapaan karibnya mengatakan pelabuhan tersebut harusnya bisa beroperasi secara maksimal mengingat sudah diresmikan sekitar enam bulan yang lalu.

◆ Ke Halaman 7 kolom 1

Kijing Belum Beroperasi Optimal

Sambungan dari halaman 1

Keberadaan pelabuhan itu juga seharusnya bisa meningkatkan performa perekonomian Kalbar.

"Masak pelabuhan sampai sekarang belum ada crane, masih mau (bangun) ini itu lagi. Tapi kalau crane-nya bekas pelabuhan sana (luar) masuk sini (Kalbar), untuk apa. Masa pelabuhan internasional crane-nya bekas," ujarnya.

Ia menilai akan percuma jika pelabuhan itu tidak dilengkapi dengan crane, meski memiliki lapangan penumpukan dengan kapasitas sampai 500ribu twenty foot equivalent

units (TEUs), dan delapan juta non-petikemas. Midji lantas mempertanyakan cara kerja pihak pelabuhan mengangkat peti kemas tanpa crane.

"Jadi bingung juga kita aktivitas di sana. Saya waktu itu tanya, mereka (Pelindo) masih mau pengadaan (crane) atau memindahkan (crane) dari mana. Kalau (crane) bekas, tak usah saja saya bilang," katanya.

Hal vital kedua, menurut Midji, adalah tangki timbun untuk ekspor CPO yang belum ada. Padahal, pelabuhan itu merupakan pintu ekspor CPO. Bisnis inti dari pelabuhan itu adalah ekspor CPO karena memang Kalbar meru-

pakan salah satu provinsi penghasil minyak kelapa sawit terbesar di Indonesia.

"Masak buat pelabuhan triliunan bisa, buat tangki timbun tidak bisa, kan lucu. Padahal, core business kita itu CPO. Akhirnya, perusahaan di sebelah memanfaatkan kelemahan yang ada untuk memompakan CPO yang akan diekspor lewat perusahaan mereka melalui pipa, tidak perlu lagi mobil tangki masuk," bebemnya.

Midji merasa tidak masuk akal jika kapal-kapal ekspor dengan kapasitas mencapai 350 ribu DWT harus diisi menggunakan truk-truk tangki CPO. Hal itu tentu akan

berdampak pada waktu atau lamanya kapal bersandar di pelabuhan. Biayanya juga akan jauh lebih mahal karena tidak efisien.

"Mau berapa ribu (truk) tangki baru (kapal) penuh, mau berapa lama kapal sandar, berapa padat lalu lintas? Harusnya, CPO itu sudah ada dalam tangki-tangki timbun yang ada di pelabuhan, kemudian kapal datang tinggal dipompakan, paling 24 jam atau dua hari. Jadi, cost-nya lebih murah, kapal tidak lama sandar," jelasnya.

Dampak dari mahalnya ongkos bongkar muat, tentu akan berpengaruh pada minat perusahaan untuk meman-

faatkan pelabuhan tersebut sebagai pintu ekspor. Akhirnya, kata Midji, meskipun produksi CPO Kalbar mencapai tujuh juta ton per tahun, yang ekspornya tercatat melalui pintu ekspor Kalbar tidak sampai satu juta ton.

Kondisi ini dianggap bukan hal sepele, dan sangat merugikan daerah. "Banyak yang menganggap ini sepele, padahal jelas Kalbar dirugikan. Karena bagi hasil pungutan CPO nanti kan tidak mencerminkan produksi riil kita. Produksi kurang lebih tujuh juta ton, tapi tercatat belum sampai satu juta," tegasnya.

Selain itu, lanjut Eddy, sejumlah proyek pembangunan infrastruktur penunjang di luar pelabuhan, seperti pembangunan jalan, Midji berterima kasih kepada presiden. Pasalnya, atas instruksi langsung dari presiden, jalan dari dan menuju Terminal Kijing sudah, dan akan terus dilakukan pelebaran.

"Kalau tak salah saya, tahun ini dilebarkan akses Pnyuh-Mempawah, kemudian Sungai Duri ke arah Singkawang, dan beberapa lagi akses yang diinstruksikan presiden untuk diperlancar operasional pelabuhan," paparnya.

Untuk pembangunan jalan penunjang kawasan pelabuhan itu, lanjut Midji, dirinya sudah mengetahui alokasi anggarannya. Total ada sekitar tiga sampai empat ruas jalan yang bakal dilebarkan. Termasuk ada pula program air bersih yang akan dibangun di pusat Kota Mempawah atau di daerah sekitar pelabuhan, dengan alokasi sekitar Rp20 miliar.

"Jadi, program pusat di bidang ini (penunjang pelabuhan) lebih dari Rp100 miliar, untuk menunjang pelabuhan,

sebetulnya," pungkasnya.

Sebelumnya, Ekonom Universitas Tanjungpura (Untan) Prof Dr Eddy Suratman mengatakan banyak hal yang perlu dipenuhi agar Terminal Kijing bisa optimal. Misalnya jalan dari Pontianak ke Kijing yang kapasitasnya belum mampu untuk lalu lintas angkutan komoditas CPO.

"Tahun ini rencananya memang akan dimulai pembangunan jalan tol di sana," kata Eddy Suratman saat menjadi narasumber dalam Seminar "Sinergi Membangun Ekonomi Kalbar Pasca Pandemi", Jumat (3/2) lalu.

Saat ini, sektor Sumber Daya Alam (SDA) mentah masih menjadi penopang terbesar perekonomian kementerian pemerintah terus berupaya mendorong industrialisasi.

"Dunia industri manufaktur di Kalbar tergolong mengalami stagnasi. Sebagian besar ekspor kita masih berupa bahan mentah seperti CPO (minyak sawit mentah) dan bauksit," sebutnya. Berdasarkan perkiraan, lanjutnya, transaksi CPO yang keluar dari Kalbar berkisar antara Rp150-200 triliun per tahun.

Hal serupa juga menjadi potret kondisi industri nasional. Menurut Eddy, Indonesia tidak pernah mencapai level industrialisasi 30 persen dari total Produk Domestik Bruto (PDB). Level industrialisasi tertinggi yang

pernah dicapai adalah 29,1 persen pada 2001. Setelah itu, persinya menurun secara konsisten. Data sementara PDB 2018 Triwulan III, level industrialisasi kita hanya 19,7 persen.

Padahal, lanjutnya, sektor utama pendorong pertumbuhan ekonomi yakni sektor pertanian, kehutanan dan perikanan, serta industri pengolahan. Sektor yang potensial untuk dikembangkan adalah pertanian perkebunan, seperti padi, sawit, dan karet, serta dari industri pengolahan alumina dan bauksit.

Menurutnya, faktor pengambat utama pembangunan Kalbar adalah dari aspek kapasitas Sumber Daya Manusia (SDM). "Rata-rata lama menempuh pendidikan masyarakat kita yang tergambar dalam Indeks Pembangunan Manusia masih relatif rendah. Selain itu, aspek infrastruktur serta akses listrik, sanitasi, dan air bersih juga relatif rendah. Begitu pula rasio jalan dengan kondisi baik relatif rendah," jelasnya.

Sementara itu, sorotan tentang dampak dari Terminal Kijing, Pelabuhan Pontianak juga datang dari Anggota DPRD Kota Pontianak, Zuliydar Zaidar Mochtar. Zuliydar mempertanyakan pemanfaatan pelabuhan yang sampai sekarang belum terlalu berdampak positif pada ekonomi Kalbar.

"Bagaimana ekspor komoditas kita, terutama CPO masih banyak tercatat di pelabuhan lain. Hal ini tentu sangat merugikan pemerintah daerah karena pajak daerah tidak kita dapatkan. Malah provinsi lain yang menikmati," ungkapnya. (bar)