

LAPORAN KAJIAN KELAYAKAN ASSET DAERAH KABUPATEN KUTAI KARTANEGERA SERTA RENCANA PEMANFAATAN PELABUHAN AMBARAWANG

1. LATAR BELAKANG

Kabupaten Kutai Kartanegara (Kukar) merupakan salah satu wilayah di Kalimantan Timur (Kaltim) yang terus berupaya meningkatkan pembangunan ekonominya melalui kegiatan investasi, sehingga upaya untuk mengekspos potensi investasi yang berada di wilayah ini menjadi salah satu prioritas.

Peningkatan ekonomi suatu daerah dipengaruhi oleh jaringan infrastruktur. Infrastruktur memegang peranan krusial sebagai tulang punggung kemajuan suatu bangsa. Lebih dari sekadar bangunan fisik, infrastruktur adalah jaringan kompleks yang menghubungkan berbagai aspek kehidupan, memungkinkan pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kualitas hidup, dan menciptakan masyarakat yang lebih inklusif dan berkelanjutan.

Sebagai negara kepulauan, pelabuhan memiliki peran vital bagi Indonesia. Selain mendukung mobilitas penduduk, pelabuhan juga menjadi simpul penggerak perekonomian negara. Peningkatan fasilitas dan layanan pelabuhan perlu ditingkatkan untuk mempercepat perputaran ekonomi nasional.

Pelabuhan, merupakan komponen dari sarana dan prasarana kegiatan ekonomi yang menyangkut produksi, distribusi dan logistik barang, jasa dan manusia dalam aktivitas ekonomi daerah khususnya peran kepelabuhan sangat penting dan strategis karena akan mampu menumbuhkan perekonomian, penyerapan tenaga kerja, pengurangan angka kemiskinan serta mampu meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di kabupaten atau kota.

Pelabuhan Ambarawang yang berlokasi di Kecamatan Samboja, Kabupaten Kukar adalah pelabuhan laut yang sejak tahun 2012 secara alami sudah menjadi bagian aktivitas masyarakat di sekitar daerah tersebut walaupun masih dalam skala yang kecil, di mana dari sisi laut merupakan aset Pemkab Kukar dan sisi darat adalah aset Pemerintah Pusat/Kementerian Perhubungan.

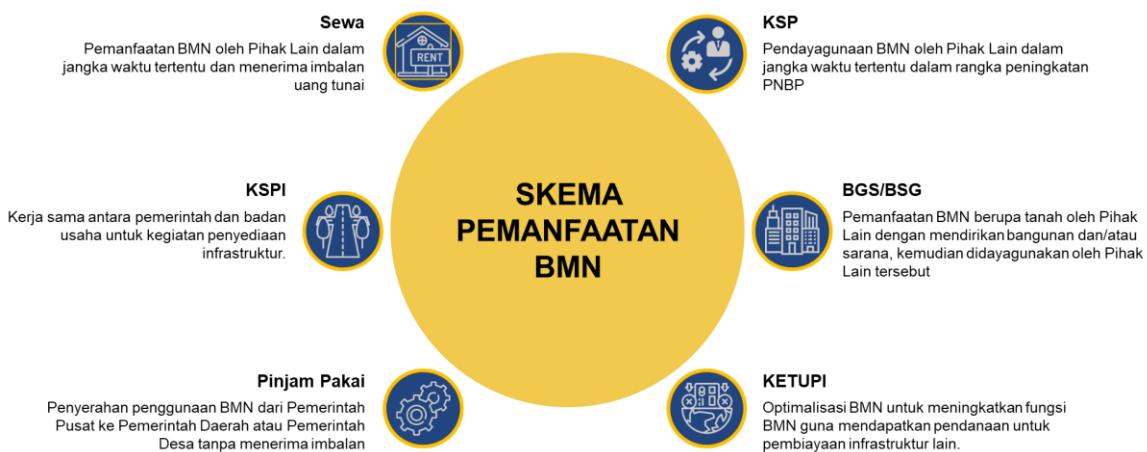
Sebelum adanya pemindahan IKN ke Nusantara, dua sisi dari dua pemerintah ini terlihat anomali dari sisi perspektif keberlanjutan dan geografis seyogianya dari sisi darat adalah kewenangan pemerintah daerah dan dari sisi laut adalah kewenangan Kementerian Perhubungan.

Pembagian sisi darat dan sisi laut ini dalam rentang perjalannya ternyata mengalami hambatan yang cukup krusial, di antaranya adalah Pemerintah Daerah Kukar sudah mengeluarkan anggaran investasi untuk membangun Pelabuhan Ambarawang dari sisi laut dan sudah dinyatakan dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Namun demikian, investasi ini ternyata masih belum mampu menghubungkan antara sisi daratan dan sisi lautan sehingga aktivitas bongkar muat barang maupun orang dan jasa lainnya di pelabuhan, belum berlangsung sebagaimana mestinya.

Pengelolaan Barang Milik Daerah (BMD) yang baik memegang peranan penting dalam upaya meningkatkan Pendapatan Asli Daerah (PAD). Pengertian BMD mencakup berbagai aset seperti tanah, bangunan, dan fasilitas umum lainnya yang dimiliki oleh pemerintah daerah. Dengan pendekatan yang lebih modern dan efisien, potensi aset daerah ini dapat dioptimalkan untuk memberikan kontribusi signifikan terhadap PAD. Anggaran pembangunan Pelabuhan Ambarawang bersumber dari APBN dan APBD, sehingga Pelabuhan Ambarawang sebagian berstatus sebagai BMN sebagian lainnya berstatus sebagai BMD. Pemanfaatan BMN/D yang optimal dapat berdampak kepada peningkatan PAD dengan demikian pemanfaatan Pelabuhan Ambarawang diharapkan dapat memberikan kontribusi positif bagi Pemerintah Pusat maupun Kabupaten Kutai Kartanegara.

2. PEMANFAATAN BARANG MILIK NEGARA/DAERAH

Pemanfaatan Barang Milik Negara (BMN/D) merupakan langkah strategis dalam pengelolaan aset negara untuk meningkatkan penerimaan negara dan memenuhi kebutuhan masyarakat. Dengan adanya regulasi yang jelas, diharapkan pemanfaatan BMN/D dapat dilakukan secara optimal dan transparan.



Terdapat beberapa peraturan yang menjadi dasar hukum dalam Pemanfaatan BMN/D antara lain:

1. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 64 Tahun 2015;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara mengatur perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, dengan fokus pada penggunaan, pemanfaatan, dan pemindahtanganan barang milik negara;
3. Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 115/PMK.06/2020 tentang Pemanfaatan Barang Milik Negara;
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 50 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut;

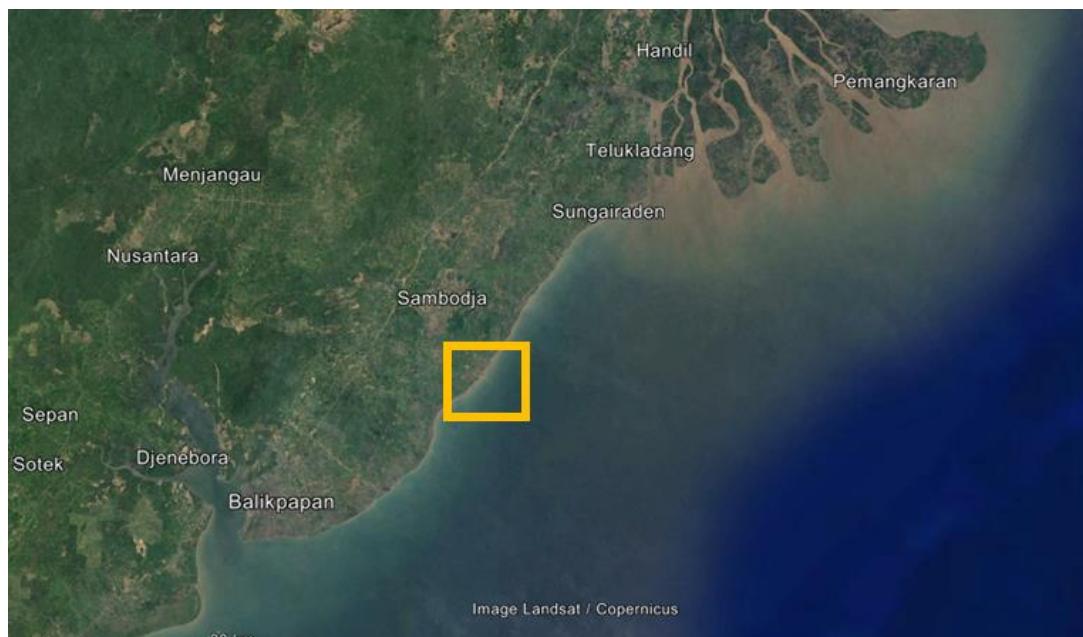
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya Antara Penyelenggara Pelabuhan Dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan.
6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 224 Tahun 2021 Tentang Optimalisasi Pemanfaatan Barang Milik Negara di Lingkungan Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020, terdapat beberapa bentuk pemanfaatan BMN, antara lain

- 1) Sewa: Pemanfaatan BMN oleh Pihak Lain dalam jangka waktu tertentu dengan imbalan uang tunai.
- 2) Pinjam Pakai Adalah Pemanfaatan BMN melalui penyerahan penggunaan BMN dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah atau Pemerintah Desa dalam jangka waktu tertentu tanpa menerima imbalan dan setelah jangka waktu tersebut berakhir diserahkan Kembali kepada Pengelola Barang/Pengguna Barang.
- 3) Kerja Sama Pemanfaatan, yang selanjutnya disingkat KSP, Adalah Pemanfaatan BMN oleh Pihak Lain dalam jangka waktu tertentu dalam rangka peningkatan penerimaan negara bukan pajak dan sumber pembiayaan lainnya
- 4) Bangun Guna Serah, yang selanjutnya disingkat BGS, Adalah Pemanfaatan BMN berupa tanah oleh Pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya, kemudian didayagunakan oleh Pihak Lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk selanjutnya diserahkan Kembali tanah beserta bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu
- 5) Bangun Serah Guna, yang selanjutnya disingkat BSG, Adalah Pemanfaatan BMN berupa tanah oleh pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya, dan setelah selesai pembangunananya diserahkan untuk didayagunakan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang disepakati
- 6) Kerja Sama Penyediaan Infrastruktur, yang selanjutnya disingkat KSPI, Adalah Pemanfaatan BMN melalui kerja sama antara pemerintah dan badan usaha untuk kegiatan penyediaan infrastruktur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 7) Kerja Sama Terbatas Untuk Pembiayaan Infrastruktur, yang selanjutnya disingkat KETUPI, Adalah Pemanfaatan BMN melalui optimalisasi BMN untuk meningkatkan fungsi operasional BMN guna mendapatkan pendanaan untuk pembiayaan penyediaan infrastruktur lainnya

3. PROFIL PELABUHAN AMBARAWANG LAUT

Pelabuhan Ambarawang terletak di Kecamatan Samboja, Kabupaten Kukar, Provinsi Kalimantan Timur.



Gambar 1 Lokasi Pelabuhan Ambarawang Laut

Pelabuhan Ambarawang memiliki lapangan penumpukan dengan lebar ± 510 meter dan panjang ± 725 meter, dengan dimensi trestel ± 2.070 meter x 8 meter, dan dermaga dengan dimensi 150 meter x 25 meter.





Gambar 2. Trestel Pelabuhan Ambarawang Laut

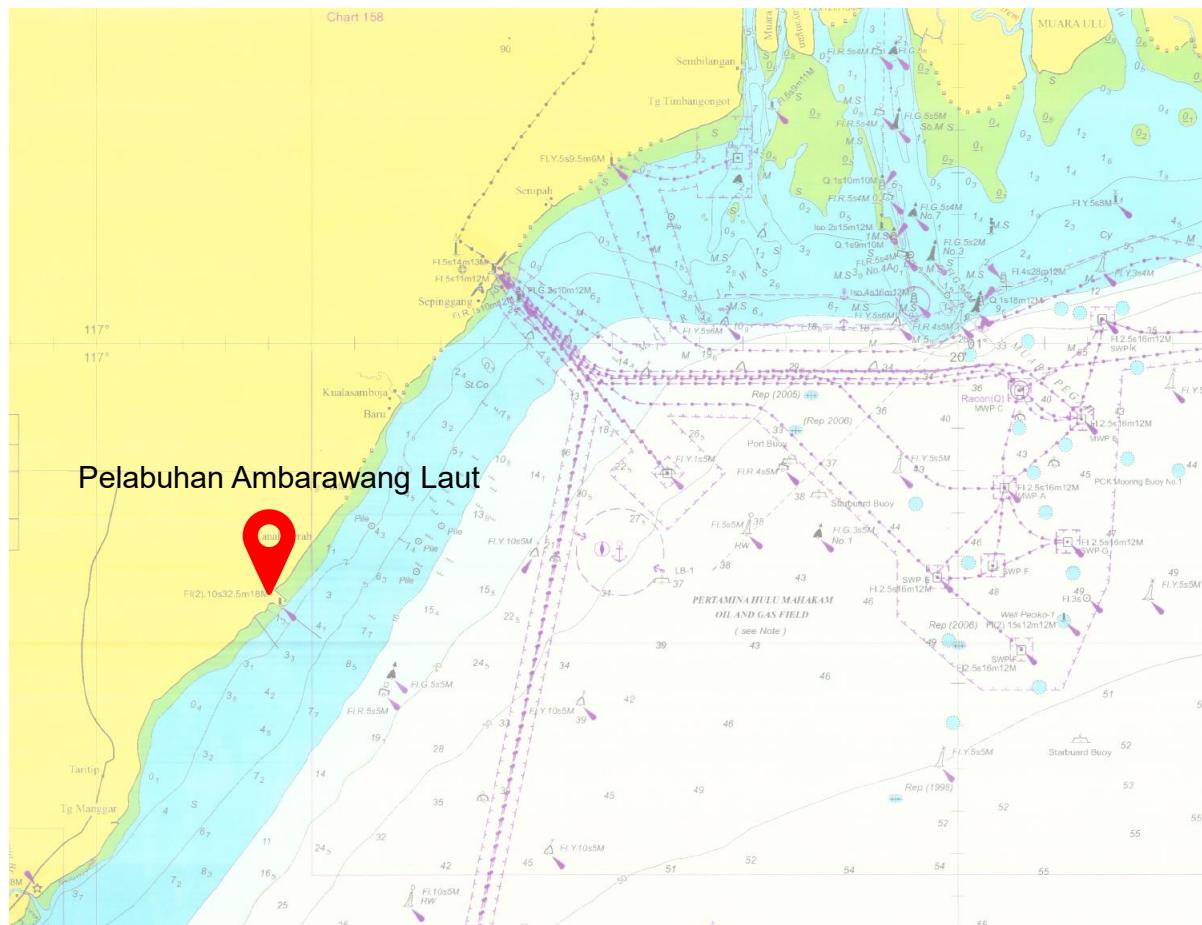


Gambar 3. Dermaga Pelabuhan Ambarawang Laut



Gambar 4. Lahan Darat Pelabuhan Ambarawang Laut

Saat ini Pelabuhan Ambarawang belum digunakan secara optimal, selain belum adanya kerjasama dalam pemanfaatan BMN/D antara Pemerintah Pusat/Pemerintah Kabupaten Kukar dengan pihak Mitra, pada bangunan dermaga dan trestel terdapat kerusakan struktural berdasarkan pengamatan visual, juga kedalaman pada area kolam sandar dan kolam putar yang terindikasi mengalami pendangkalan.



Gambar 5. Gambaran Kedalaman di Pelabuhan Ambarawang Laut

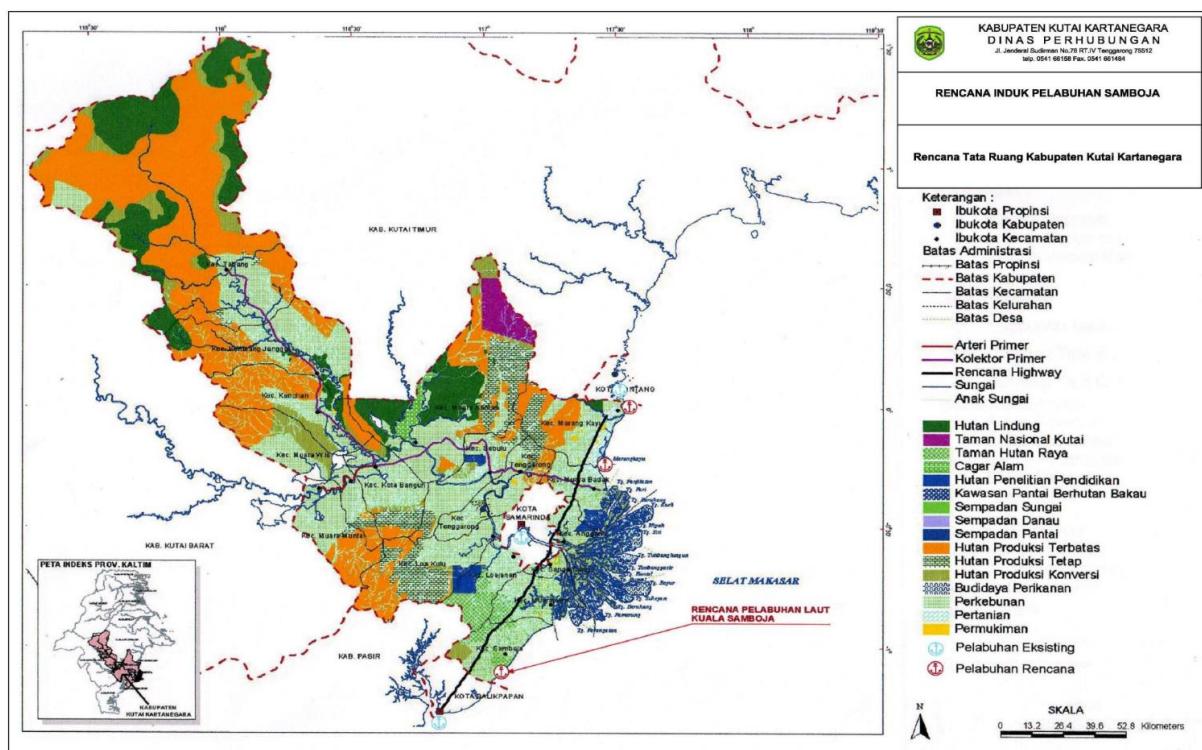
Kondisi kedalaman laut di sekitar Pelabuhan Ambarawang Laut berdasarkan Peta Laut No. 130, menunjukkan kondisi lereng pantai yang sangat landai. Hal ini

dibuktikan dengan adanya trestel sebagai penghubung area darat dengan dermaga sepanjang kurang lebih 2100 meter (Dokumen RIP Kuala Samboja 2011). Kondisi pantai yang sangat landai ini jika dilihat dari sisi sedimen transport, di sekitar Pelabuhan Kuala Samboja banyak sungai-sungai besar yang bermuara sehingga lokasi ini sangat dipengaruhi oleh adanya *longshore sediment transport*. *Longshore sediment transport* ini adalah fenomena dimana angkutan sedimen akan bergerak sejajar garis pantai dan sangat dipengaruhi oleh gelombang yang datang membentuk sudut kecil ($>50^\circ$). Jika gelombang datang dari arah Utara atau Timur Laut maka angkutan sedimen akan condong bergerak ke arah Selatan, sebaliknya jika gelombang datang dari arah Selatan atau Tenggara maka angkutan sedimen akan condong bergerak ke arah Utara.

4. DAERAH HINTERLAND

Berdasarkan hasil studi RIP Kuala Samboja Tahun 2011, disebutkan bahwa wilayah hinterland Pelabuhan Kuala Samboja (Pelabuhan Ambarawang Laut) dibedakan menjadi 2 jenis, yaitu hinterland langsung dan hinterland tidak langsung.

Wilayah hinterland langsung dari Pelabuhan Kuala Samboja adalah beberapa kabupaten di Provinsi Kalimantan Timur yaitu: Kota Balikpapan, Kota Samarinda, dan Kabupaten Kutai Kartanegara, sedangkan wilayah hinterland tidak langsung meliputi seluruh Kabupaten di Provinsi Kalimantan Timur terutama Kabupaten Kutai Barat dan Kota Bontang.



Gambar 6. Lokasi Pelabuhan Kuala Samboja (Pelabuhan Ambarawang Laut) Terhadap Daerah Hinterland

Pelabuhan Ambarawang Laut berdekatan dengan Terminal PT. Singlurus Pratama dan PT. Pertamina Hulu Mahakam Marine Terminal, di lepas pantai terdapat Area Ship to Ship Transfer Muara Jawa sebagaimana disampaikan pada gambar berikut



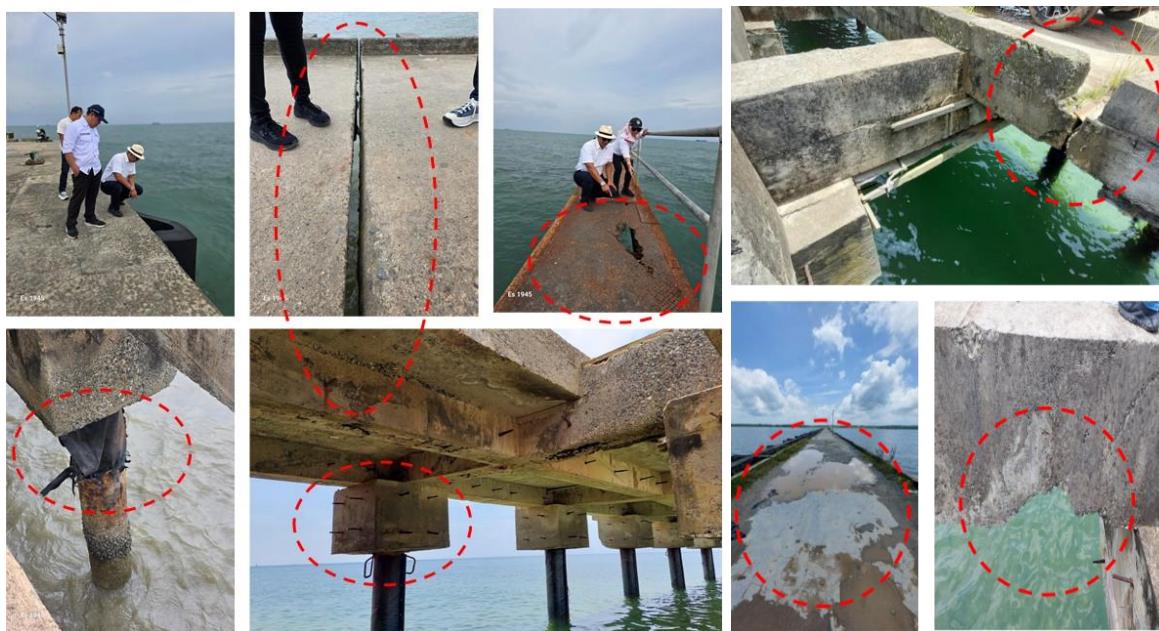
Gambar 7. Lokasi Pelabuhan Ambarawang Terhadap Pelabuhan/Terminal di sekitarnya

5. KONDISI EKSISTING

Terdapat beberapa kerusakan struktural berdasarkan pengamatan visual saat dilakukannya survey kunjungan lapangan. Kerusakan tersebut antara lain terdapat pada

- 1) Delatasian antar segmen trestel;
- 2) Korosi pada bagian struktur dermaga dan catwalk
- 3) Tiang pancang pada trestel dan dermaga mengalami korosi
- 4) Struktur beton yang mengalami kerusakan;

Berikut dokumentasi hasil kunjungan lapangan di Pelabuhan Ambarawang Laut.



Gambar 8. Gambaran Kerusakan Struktural di Pelabuhan Ambarawang Laut

Area kolam pelabuhan memiliki kedalaman kurang lebih 5 meter, kedalaman ini belum optimal untuk dapat digunakan kapal tongkang dengan bobot 8000 DWT (300 ft) yang memerlukan kedalaman aman sampai dengan 6.00 meter. Penggunaan kapal dengan bobot 8000 DWT diperkirakan akan menjadi demand terbesar mengingat banyaknya komoditi berupa batubara yang umumnya dimuat dengan menggunakan tongkang tersebut.



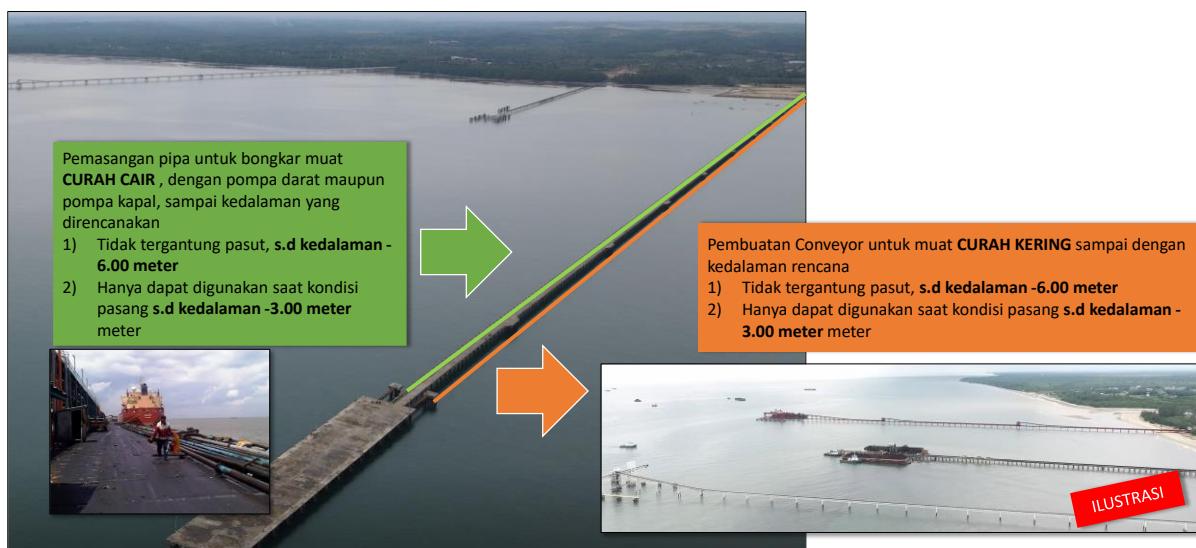
Gambar 9. Area Dangkal Pada Pelabuhan Ambarawang

6. REKOMENDASI KEGIATAN

Pemanfaatan Pelabuhan Ambarawang dapat dilakukan dengan beberapa tahap sebagai berikut

1. Menindaklanjuti jenis kerjasama BMN/D antara Mitra dengan Pengelola Barang (Pemda atau Pemerintah Pusat/Kementerian Perhubungan)
2. Optimalisasi kolam sandar dan kolam putar yang mengalami pendangkalan dengan terlebih dahulu melakukan survey batimetri, dan analisis operasional kapal sandar/putar.
3. Rencana optimalisasi dermaga untuk bongkar/muat curah kering (menggunakan conveyor) dan curah cair (menggunakan pipa). Penggunaan Conveyor untuk curah kering, ditujukan untuk menghindari pembebahan pada trestel dengan menggunakan truk, mengingat kondisi trestel dan dermaga yang mengalami kerusakan struktural
4. Melakukan perbaikan struktur trestel dermaga dengan terlebih dahulu melakukan studi *assessment* dermaga.

Conveyor sebagai peralatan untuk *loading* curah kering dapat diposisikan bersebelahan dengan trestel eksisting, dengan tujuan agar beban conveyor tidak merubah fungsi trestel dan dermaga eksisting yang direncanakan untuk digunakan oleh truk. Sementara Pipa untuk kegiatan loading/unloading curah cair dapat direncanakan untuk dipasang pada dudukan pipa pada trestel dan dermaga eksisting/ Ilustrasi posisi Conveyor untuk curah kering dan pipa untuk curah cair disampaikan pada gambar berikut:



Gambar 10. Ilustrasi Conveyor dan Pipa Curah Cair Pada Trestel dan Dermaga Eksisting

7. KESIMPULAN

1. Pengelolaan BMN/D yang efektif dan akuntabel merupakan bagian integral dari tata kelola pemerintahan yang baik. Dengan mengoptimalkan penggunaan aset negara, memastikan akuntabilitas, dan menyediakan data yang akurat, pengelolaan BMN dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap pembangunan dan pelayanan publik yang lebih baik;
2. Pembahasan Lebih Lanjut tentang Konsep Kerjasama Pemanfaatan BMN/D Persiapan Proposal Sewa atau Proposal KSP