



# RENCANA BISNIS

DI KAWASAN INDUSTRI  
KARIANGAU  
(LAHAN PROVINSI) 2020



Dinas Penanaman Modal  
dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu  
Provinsi Kalimantan Timur

# **KAJIAN RENCANA BISNIS DI KAWASAN INDUSTRI KARIANGAU (LAHAN PROVINSI)**



**DINAS PENANAMAN MODAL DAN PELAYANAN  
TERPADU SATU PINTU PROVINSI KALIMANTAN TIMUR  
(DPMPTSP KALIMANTAN TIMUR)**

## RINGKASAN EKSEKUTIF

Kajian ini berfokus pada pemaparan informasi yang dapat menjadi gambaran daya tarik dan panduan investasi yang dimiliki Kawasan Industri Kariangau. Melalui kajian ini dibahas pula rekomendasi beserta saran arah kebijakan untuk peningkatan pencapaian investasi kawasan tersebut.

Secara umum, Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA) Provinsi Kalimantan Timur pada kuartal I 2020 mengalami penurunan masing-masing menjadi 48,24 persen dan 53,12 persen dari periode yang sama tahun sebelumnya. Berbanding terbalik dengan PMDN Kota Balikpapan yang naik sebesar 74 persen pada periode tersebut, namun untuk PMA mengalami penurunan. Adanya penurunan investasi di Kalimantan Timur dan Balikpapan diduga karena tingginya harga tanah dan upah buruh, serta regulasi yang dianggap berbelit, serta ketidakjelasan pembangunan dan pengembangan beberapa kawasan industri.

Kawasan Industri Kariangau (KIK) sendiri merupakan sentra kawasan industri di Balikpapan, Kalimantan Timur yang saat ini pengembangannya bisa dibilang paling baik diantara kawasan industri yang ada di wilayah tersebut. Namun pengembangan ini belum bisa dikatakan maksimal. Banyak potensi bisnis yang masih terbuka lebar salah satunya industri hilir seperti industri pengolahan karet, pengolahan sawit, pengolahan kakao dan kopi, pengolahan pakan ikan dan ayam, briket batubara, pengolahan minyak dan gas, serta industri bahan makanan dan minuman.

Selain itu, sektor pelabuhan terutama bidang transportasi barang berpotensi besar. Apalagi dengan adanya calon Ibu Kota Negara, KIK dapat menjadi pelabuhan utama di Pulau Kalimantan. Pertumbuhan arus barang naik di pelabuhan tersebut juga mengalami kenaikan dari tahun-tahun sebelumnya.

Apabila dihubungkan dengan wilayah sekitar, KIK memiliki kaitan inter regional dengan wilayah disekitarnya terutama dengan Penajam Paser Utara dan Kutai Kartanegara khususnya di wilayah teluk pesisir. Daerah-daerah tersebut menghasilkan sumber daya alam berupa perkebunan serta pertambangan yang tidak banyak dieksploitasi di Balikpapan.

Dalam mengakomodasi keterkaitan ini, KIK sudah didukung oleh berbagai pembangunan yang terintegrasi, di antaranya jalan akses Kilometer 13 - KIK (Terminal Peti Kemas) Kariangau, Pelabuhan Internasional Kariangau, jalan tol Balikpapan-Samarinda, dan Jembatan Pulau Balang.

Terakhir, terkait dengan minat investor untuk menanamkan modal di KIK, sebenarnya investor juga menyadari bahwa KIK memiliki potensi dan peluang bisnis yang masih terbuka lebar seperti yang disebutkan sebelumnya. Namun, karena pengembangan infrastruktur di dalam KIK sendiri terbilang statis, investor harus berpikir ulang untuk berinvestasi di KIK. Keluhan yang banyak diutarakan investor yaitu terkait infrastruktur jalan, listrik, telekomunikasi, luas dermaga dan peralatan kerja, hingga ketersediaan air bersih.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami ucapkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah melimpahkan berkah dan rahmat-Nya sehingga Dinas Penanaman Modal dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu Provinsi (DPMPTSP) Provinsi Kalimantan Timur dapat menyelesaikan Laporan Kajian Rencana Bisnis di Kawasan Industri Kariangau (Lahan Provinsi) dengan baik dan tepat waktunya.

Kawasan Industri Kariangau di Kota Balikpapan merupakan salah satu kawasan yang memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan ekonomi yang berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi provinsi Kalimantan Timur, khususnya Kota Balikpapan. Kajian ini dilakukan untuk mengoptimalkan pengembangan KIK melalui keterpaduan kegiatan pembangunan dan mengurangi dampak negatif khususnya di lahan provinsi.

Untuk mendukung hal tersebut, diperlukan gambaran yang dapat menginformasikan kondisi eksisting kawasan, serta potensi dan peluang bisnis. Selain itu, identifikasi ketersediaan dan kebutuhan sumber daya buatan, keterkaitan inter dan intra regional, serta analisis minat investor maupun calon investor di KIK.

Dengan adanya kajian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan para pihak yang berkepentingan. Kajian ini juga dapat menjadi pedoman bagi Pemerintah Daerah Kalimantan Timur maupun Pemerintah Kota Balikpapan dalam merumuskan kebijakan dalam perencanaan tata ruang serta pembangunan prasarana fisik dan infrastruktur lainnya.

Sedangkan bagi investor, semoga kajian ini menjadi informasi awal dalam melakukan penanaman modal dan memberikan kemudahan dalam menentukan pilihan dari berbagai alternatif peluang investasi yang ada di KIK beserta dengan berbagai keunggulannya.

DPMPTSP Provinsi Kalimantan Timur mengucapkan terima kasih kepada semua pihak dan juga narasumber yang terlibat dalam penyusunan kajian ini.

Balikpapan, November 2020

## DAFTAR ISI

<b>RINGKASAN EKSEKUTIF.....</b>	<b>iii</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>v</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>viii</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan dan Sasaran Kajian.....	3
1.3 Ruang Lingkup Kajian.....	3
1.4 Metodologi Kajian.....	4
1.4.1 Teknik Pengumpulan Data.....	4
1.4.2 Teknik Analisa Data.....	4
1.4.2.1 Analisis Data Kualitatif.....	5
1.4.2.2 Analisis <i>Fishbone</i> .....	6
<b>BAB II KAJIAN TENTANG RENCANA BISNIS KAWASAN INDUSTRI</b>	
<b>KARIANGAU.....</b>	<b>8</b>
2.1 Definisi Kawasan Industri.....	8
2.2 Tujuan Kawasan Industri.....	9
2.3 Sekilas Tentang Regulasi Kawasan Industri Kariangau .....	10
2.3.1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri.....	10
2.3.2 Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Pemberian Izin Usaha Kawasan Industri dan Izin Perluasan Kawasan Industri dalam Kerangka Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (OSS).....	12
2.3.3 Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional dari 2015-2035.....	12
2.3.4 Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan.....	13

2.3.5 Peraturan Daerah Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2016-2036.....	13
2.3.6 Surat Keputusan Gubernur Kalimantan Timur Nomor: 522.3/K.62/2012 Tentang Pembentukan BP KIK.....	14
2.4 Master Plan dan Penyusunan Site Plan Kawasan Industri Kariangau.....	14
<b>BAB III ANALISIS TENTANG RENCANA BISNIS DI KAWASAN INDUSTRI KARIANGAU.....</b>	<b>19</b>
3.1 Realisasi Investasi Provinsi Kalimantan Timur.....	18
3.2 Realisasi Investasi Kota Balikpapan.....	22
3.3 Gambaran Kondisi Terkini Kawasan Industri Kariangau (KIK).....	27
3.4 Potensi dan Peluang Bisnis di Kawasan Industri Kariangau.....	28
3.5 Ketersediaan Sumber Daya Alam di Kawasan Industri Kariangau.....	32
3.6 Ketersediaan dan Kebutuhan Infrastruktur di Kawasan Industri Kariangau.....	29
3.7 Keterkaitan Inter-Regional dan Intra-Regional antara Kawasan Industri Kariangau dan Wilayah di Sekitarnya.....	41
3.8 Minat Investor dan Calon Investor untuk Berinvestasi di Kawasan Industri Kariangau.....	44
3.9 Analisis <i>Fishbone</i> Terkait Permasalahan di Kawasan Industri Kariangau.....	46
<b>BAB IV PENUTUP.....</b>	<b>48</b>
4.1 Kesimpulan.....	48
4.2 Saran.....	49
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>51</b>

## DAFTAR TABEL

Tabel 3.1: Peringkat Realisasi PMDN Provinsi Triwulan I Tahun 2020.....	19
Tabel 3.2: Peringkat Realisasi Penanaman Modal Asing Provinsi pada Triwulan I Tahun 2020.....	21
Tabel 3.3: Realisasi Investasi Berdasarkan Asal Negara.....	21
Tabel 3.4: Perbandingan Realisasi PMDN Kota Balikpapan dengan Kabupaten dan Kota Lain pada Triwulan I-2020.....	23
Tabel 3.5: Perbandingan Realisasi PMA Kota Balikpapan dengan Kabupaten dan Kota Lain pada Triwulan I-2020.....	23
Tabel 3.6: Perusahaan Terdaftar di KIK per Tahun 2020.....	28
Tabel 3.7: Ketersediaan Sumber Daya Alam di KIK dan Sekitarnya.....	34
Tabel 3.8: Ketersediaan Infrastruktur (Kebutuhan Sumber Daya Buatan) di KIK.....	40

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1. Peta Kawasan Industri Kariangau, Balikpapan.....	2
Gambar 1.2. Model Analisis Interaktif Miles & Huberman.....	5
Gambar 1.3: Contoh Diagram <i>Fishbone</i> .....	7
Gambar 2.1: Peta Rencana Pembagian Klaster Industri di Kawasan Industri Kariangau....	16
Gambar 2.2: Peta Rencana Jaringan Infrastruktur Kawasan Industri Kariangau.....	17
Gambar 2.3: Peta Rencana Pola Ruang Kawasan Industri Kariangau.....	18
Gambar 3.1: Tren Pertumbuhan Penanaman Modal Dalam Negeri Kalimantan Timur.....	20
Gambar 3.2: Tren Pertumbuhan Penanaman Modal Asing Kalimantan Timur.....	22
Gambar 3.3: Jumlah Proyek dan Nilai Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) Kota Balikpapan.....	24
Gambar 3.4: Jumlah Proyek & Nilai Penanaman Modal Asing (PMA) Kota Balikpapan...	25
Gambar 3.5: PDRB Berdasarkan Harga Berlaku dan Harga Konstan Kota Balikpapan.....	25
Gambar 3.6: Laju Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha PDRB Balikpapan 2019.....	26
Gambar 3.7: Struktur Ekonomi PDRB Balikpapan 2019.....	26
Gambar 3.8: Beberapa Ruas Jalan Utama di KIK.....	36
Gambar 3.9: Infrastruktur Pendukung di Sekitar Kawasan Industri Kariangau.....	41
Gambar 3.10: Diagram <i>Fishbone</i> Permasalahan di KIK.....	46



# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pembangunan dan pengembangan kawasan industri di daerah merupakan upaya pemerintah dalam mendorong pertumbuhan usaha serta pemerataan ekonomi daerah. Saat ini, pemerintah sedang giat mendorong sektor-sektor industri di Luar Pulau Jawa agar pencapaian ekonomi dapat lebih merata dan menyebar. Selama ini, Pulau Jawa masih mendominasi dalam menyumbangkan PDB nasional. Dilansir dari Website Kementerian Perindustrian, terdapat 62 dari 108 kawasan industri yang ada di Indonesia berada di Pulau Jawa. Sisanya sebanyak 34 kawasan industri berada di Pulau Sumatera, 7 kawasan industri terdapat di Pulau Kalimantan, dan di Pulau Sulawesi memiliki 5 kawasan industri.

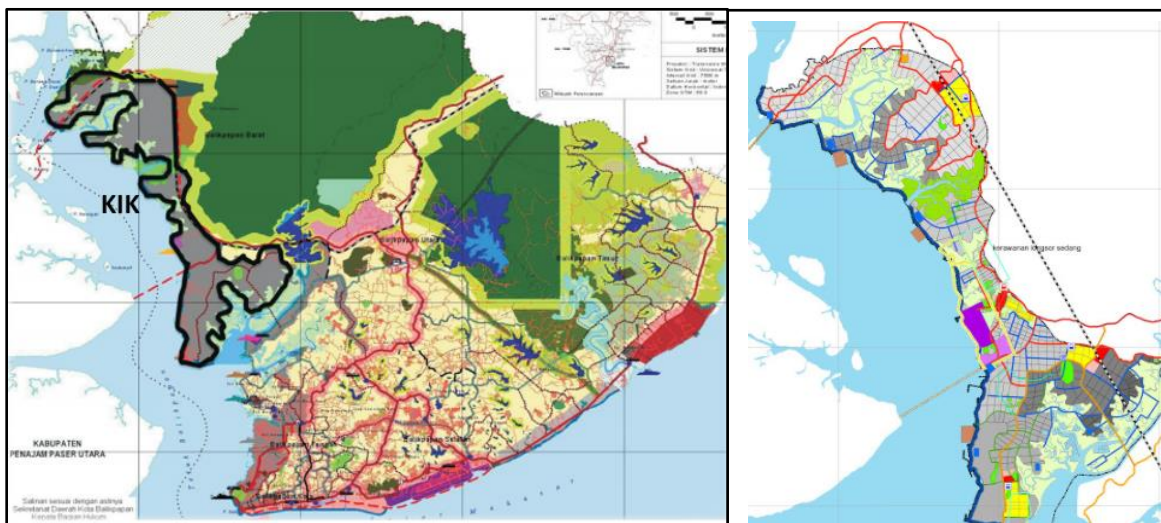
Membahas tentang kawasan industri di wilayah Kalimantan Timur, Pemprov Kaltim memiliki kontribusi dalam pengembangan kawasan industri sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi Kaltim. Dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi telah ditetapkan adanya Kawasan Strategis Provinsi (KSP). KSP adalah kawasan-kawasan yang diprioritaskan penataan ruangnya karena mempunyai pengaruh penting jika dilihat dari sudut pandang ekonomi, sosial budaya dan atau lingkungan hidup.

Di Kalimantan Timur, salah satu wilayah yang sangat potensial adalah Kawasan Industri Kariangau (KIK) yang terletak di Balikpapan, Kalimantan Timur. KIK memiliki luas 2.189 hektar. Kawasan itu dinilai memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan ekonomi, yang berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi provinsi. Pembangunan dan pengembangan KIK didasarkan pada SK Gubernur Nomor 530.05/K.448/2010 tentang Pembentukan Tim Persiapan Pengelola KIK Balikpapan.

KIK terletak di wilayah pesisir Kelurahan Kariangau, Kecamatan Balikpapan Barat, Balikpapan. Letaknya strategis karena berada di Teluk Balikpapan yang berhadapan langsung dengan Selat Makassar yang merupakan bagian dari Alur Laut Kepulauan

Indonesia (ALKI II). Posisi strategis itu memudahkan dalam mobilisasi barang untuk tujuan domestik maupun mancanegara. Hal ini ditunjang dengan kedalaman laut Teluk Balikpapan yang dapat dilalui oleh kapal berkapasitas 50.000 ton.

Kawasan industri ini pun terintegrasi dengan Jalan Akses Kilometer 13, Terminal Peti Kemas (TPK) Kariangau, Pelabuhan Internasional Kariangau, Jembatan Pulau Balang, serta jalan tol Balikpapan-Samarinda. KIK juga dibangun untuk mengakomodir pembangunan industri kimia, batubara, pengolahan kayu, pengeboran minyak, pupuk, dan aneka industri lainnya.



Gambar 1.1. Peta Kawasan Industri Kariangau, Balikpapan

Sumber: DPMPTSP Kaltim

Berdasarkan data Dinas Koperasi UMKM dan Perindustrian Balikpapan, tercatat sekitar 20 pabrik yang sudah mengantongi izin membuat pabrik. Tiga belas pabrik diantaranya sudah beroperasi lalu mampu menyerap sekitar 4.000 orang tenaga kerja. Perusahaan-perusahaan itu fokus pada pengolahan CPO (*Crude Palm Oil*), pertambangan, batubara, migas, industri perkapalan, industri logam, tekstil perkayuan, serta pergudangan. Dalam menjalankan fungsinya, Kawasan Industri Kariangau didukung oleh infrastruktur berupa terminal peti kemas, pembangkit tenaga listrik, jalan akses, jembatan, hingga jalan tol.

Meskipun berbagai fasilitas sudah dibangun dan dikembangkan, sejauh ini KIK belum memberikan kontribusi yang signifikan bagi perekonomian Kalimantan Timur. Hal ini dikarenakan pengembangan bisnisnya belum dimanfaatkan secara optimal oleh para

investor. Selanjutnya, KIK juga direncanakan akan diperluas serta dikembangkan menjadi kawasan perkotaan berbasis kegiatan industri yang didukung dengan penunjang fasilitas umum beserta sosial seperti perumahan, pendidikan, hingga tempat ibadah.

Sejauh ini pengembangan KIK sudah dilakukan secara komprehensif dengan beberapa pertimbangan yakni pengaturan dan pemanfaatan perluasan lahan, fungsi kegiatan utama dan pendukung serta menjaga keseimbangan ekosistem dengan mempertahankan kawasan preservasi. Kawasan ini diharapkan tidak hanya menjadi pusat kegiatan industri, namun juga berfungsi sebagai kawasan wisata dan pelestarian lingkungan.

Selain itu, pengelolaan KIK perlu dioptimalkan. Oleh karenanya, diperlukan kajian yang dapat menginformasikan kondisi eksisting kawasan, potensi dan peluang yang tersedia, serta data perusahaan yang sudah beroperasi.

## **1.2 Tujuan dan Sasaran Kajian**

Tujuan disusunnya Rencana Bisnis di Kawasan Industri Kariangau (Lahan Provinsi) untuk mengidentifikasi data dan informasi rencana bisnis yang potensial pada Kawasan Industri Kariangau (KIK) khususnya lahan provinsi. Lalu mengidentifikasi model bisnis atau peluang rencana bisnis yang berpotensi untuk dikembangkan di KIK (lahan provinsi). Selain itu, agar bisa mengidentifikasi potensi dan peluang lahan yang tersedia di KIK sesuai dengan zonasi.

Berdasarkan rumusan tujuan yang sudah ditetapkan di atas, sasaran yang ingin dicapai dari penyusunan Rencana Bisnis di Kawasan Industri Kariangau (Lahan Provinsi) ini adalah:

1. Teridentifikasinya rencana bisnis di KIK khususnya lahan provinsi
2. Terinventarisasinya pemanfaatan lahan pada KIK
3. Terinformasikannya hasil kajian rencana bisnis di KIK

## **1.3 Ruang Lingkup Kajian**

Adapun ruang lingkup yang digunakan pada kajian ini terdiri dari:

1. Analisis potensi dan peluang bisnis di KIK
2. Analisis potensi sumberdaya kawasan industri

3. Analisis ketersediaan dan kebutuhan sumber daya buatan (infrastruktur)
4. Analisis keterkaitan inter dan intra-regional
5. Analisis minat investor atau calon investor.

#### **1.4 Metodologi Kajian**

Kajian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Terdapat data primer dan data sekunder yang didapatkan dari berbagai sumber. Informasi yang dipaparkan bersifat deskriptif.

##### **1.4.1 Teknik Pengumpulan Data**

Terdapat dua jenis teknik pengumpulan data yang digunakan dalam kajian ini, yakni *in depth interview* dan *desk research* atau studi dokumentasi. *In depth interview* atau wawancara mendalam menghasilkan data primer. Lalu dari *desk research* atau studi dokumentasi akan diperoleh data sekunder.

Jenis wawancara mendalam yang digunakan adalah semi terstruktur. Wawancara dilakukan dengan narasumber yang memiliki kompetensi akan tema yang dibahas dalam kajian ini yakni Rencana Bisnis di Kawasan Industri Kariangau (KIK). Pertanyaan yang diajukan berpedoman pada panduan wawancara dan bersifat terbuka. Artinya penyusun dapat mengembangkan pertanyaan selama masih menjadi bagian dari tema. Narasumber juga dapat mengutarakan ide serta pendapat.

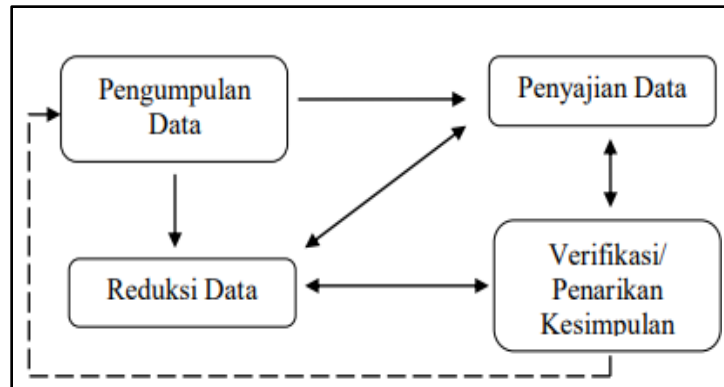
Pada *desk research* atau studi dokumentasi, beberapa data serta informasi yang digunakan. Dokumen itu antara lain kajian, peraturan perundang-undangan, peraturan daerah, laporan data statistik, studi pustaka, hingga peta. Secara lebih detail data sekunder diperoleh dari Badan Koordinasi Penanaman Modal, Badan Pusat Statistik, Bappeda Kalimantan Timur, DPMPTSP Kalimantan Timur, Laporan Bank Indonesia, beserta pemberitaan media massa.

##### **1.4.2 Teknik Analisis Data**

Dalam melakukan analisis kajian, digunakan Teknik Analisis Kualitatif dan Analisis *Fishbone*. Di bawah ini merupakan pemaparan detail untuk setiap analisis itu:

### 1.4.2.1 Analisis Data Kualitatif

Kajian ini menggunakan analisis data kualitatif berupa model analisis interaktif oleh Miles, Huberman & Saldana (2014: 31) yaitu analisis yang berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh.



Gambar 1.2. Model Analisis Interaktif Miles & Huberman

Sumber: Miles, Huberman & Saldana (2014)

Langkah-langkah dalam analisis model ini meliputi:

a. Reduksi Data

Data yang diperoleh di lapangan melalui wawancara dan dokumentasi direduksi dengan cara merangkum, memilih, serta memfokuskan data pada hal-hal yang sesuai dengan tujuan penelitian. Pada tahap ini, dilakukan reduksi data dengan cara menyederhanakan, mengkategorikan, membuat abstraksi dari catatan lapangan, wawancara dan dokumentasi.

b. Penyajian Data

Penyajian data dapat dilakukan dengan membuat deskripsi, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya. Deskripsi dibuat berupa teks yang bersifat naratif. Sajian data memudahkan untuk memahami peristiwa yang terjadi hingga merencanakan pekerjaan selanjutnya berdasarkan informasi yang telah dipahami.

c. Penarikan Kesimpulan dan Verifikasi

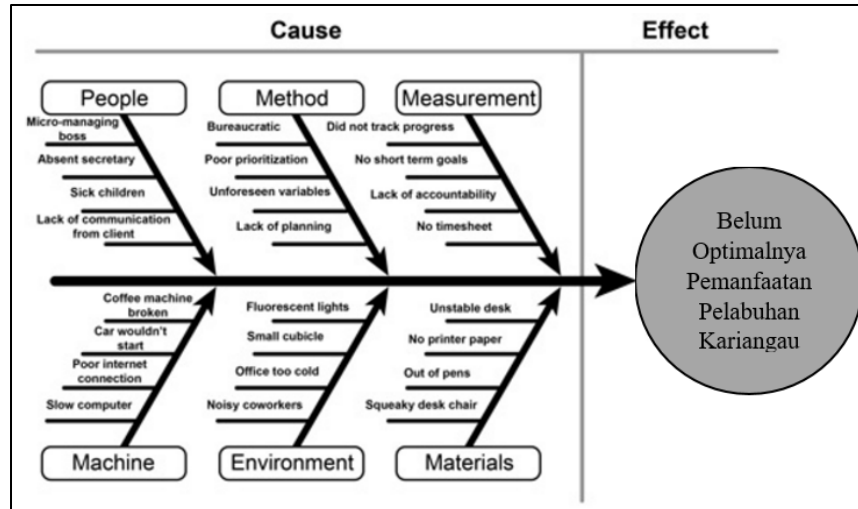
Penarikan kesimpulan dilakukan berdasarkan data yang telah direduksi dan disajikan. Kesimpulan didukung dengan bukti yang kuat. Kesimpulan adalah jawaban dari tujuan kajian yang telah diungkapkan sejak awal. Setelah kesimpulan akhir diperoleh, perlu dilakukan verifikasi agar data benar-benar dapat dipertanggungjawabkan. Verifikasi juga diperlukan untuk memastikan bahwa kesimpulan yang diambil sudah kredibel. Proses untuk mendapatkan bukti-bukti inilah yang disebut sebagai verifikasi data.

#### **1.4.2.2 Analisis *Fishbone***

Watson (2004) mendefinisikan diagram *fishbone* sebagai alat yang menggambarkan sebuah cara yang sistematis dalam memandang berbagai dampak atau akibat dan penyebab yang membuat atau berkontribusi dalam berbagai dampak tersebut. Oleh karena fungsinya tersebut, diagram ini biasa disebut dengan diagram sebab-akibat. Diagram *fishbone* pada dasarnya menggambarkan sebuah model sugestif dari hubungan antara sebuah kejadian (dampak) dan berbagai penyebab kejadiannya.

Struktur dari diagram tersebut membantu para pengguna untuk berpikir secara sistematis. Beberapa keuntungan dari konstruksi diagram tulang ikan antara lain membantu untuk mempertimbangkan akar berbagai penyebab dari permasalahan dengan pendekatan struktur, mendorong adanya partisipasi kelompok dan meningkatkan pengetahuan anggota kelompok terhadap proses analisis penyebab masalah, dan mengidentifikasi wilayah dimana data seharusnya dikumpulkan untuk penelitian lebih lanjut.

Dalam kajian ini, diagram *fishbone* dapat digunakan untuk mengetahui akar permasalahan seperti misalnya “Belum Optimalnya Pemanfaatan Kawasan Industri Kariangau”.



Gambar 1.3: Contoh Diagram *Fishbone*

Sumber: Universitas Binus, 2019

Menurut Purba (2008) manfaat diagram ini untuk menemukan akar penyebab masalah secara *user friendly* yang mana dalam sebuah bisnis biasanya memiliki banyak ragam variabel yang berpotensi menyebabkan munculnya permasalahan. Diagram *fishbone* akan mengidentifikasi berbagai sebab potensial dari satu efek atau masalah, dan menganalisis masalah tersebut. Masalah akan dipecah lagi menjadi sejumlah kategori yang berkaitan, mencakup manusia, material, mesin, prosedur, kebijakan, dan lain sebagainya. Setiap kategori mempunyai sebab-sebab yang perlu diuraikan secara lebih spesifik.

Beberapa manfaat lainnya dari membangun diagram tulang ikan adalah membantu mengidentifikasi dan mengorganisasi penyebab atau karakteristik kualitas yang mungkin timbul dari suatu efek secara spesifik. Menggunakan pendekatan terstruktur, mendorong partisipasi kelompok dan memanfaatkan pengetahuan kelompok proses, serta mengidentifikasi area dimana data harus dikumpulkan untuk studi lebih lanjut (*Balanced Scorecard Institute*, 2009).

## BAB II

### KAJIAN TENTANG RENCANA BISNIS KAWASAN INDUSTRI KARIANGAU

#### 2.1 Definisi Kawasan Industri

Konsep kawasan industri atau *industrial estate* menurut *National Industrial Zoning Committee's USA* (1975, dalam Krisnha, 2019) merupakan kawasan yang dibangun pada suatu lahan dengan peruntukan kegiatan ekonomi. Aktivasnya adalah mengolah bahan baku atau sumber daya industri sehingga memiliki nilai jual maupun nilai tambah yang lebih tinggi, baik dilihat dari lokasinya yang strategis maupun zoning kawasan yang tepat. Kawasan industri perlu didukung dengan ketersediaan infrastruktur (utilitas) yang memadai serta kemudahan dalam aksesibilitas transportasi baik barang maupun manusia (tenaga kerja). Suatu kawasan industri biasanya dikelola secara administratif oleh perorangan atau lembaga terkait yang berwenang.

Menurut *Industrial Development Handbook dari ULI (The Urban Land Institute) Washington DC* (1975, dalam Macorp, 2018), kawasan industri adalah suatu daerah atau kawasan yang biasanya didominasi oleh aktivitas industri. Kawasan industri biasanya mempunyai fasilitas kombinasi yang terdiri atas peralatan-peralatan pabrik (*industrial plants*), penelitian dan laboratorium untuk pengembangan, bangunan perkantoran, bank, serta prasarana lainnya seperti fasilitas sosial dan umum yang mencakup perkantoran, perumahan, sekolah, tempat ibadah, hingga ruang terbuka.

Dikutip dari Undang-Undang Perindustrian Nomor 3 Tahun 2014, kawasan industri merupakan kawasan tempat pemusatan kegiatan industri yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang yang dikembangkan serta dikelola oleh perusahaan kawasan industri. Sejalan dengan beberapa pendapat sebelumnya, dari kalangan akademisi yaitu Marsudi Djojodipuro (1992) memaparkan kawasan industri sebagai sebidang tanah seluas beberapa ratus hektar yang telah dibagi dalam kavling dengan luas yang berbeda sesuai dengan keinginan yang diharapkan pengusaha. Daerah itu minimal dilengkapi dengan jalan antar kavling, saluran pembuangan limbah, dan gardu listrik yang cukup besar untuk menampung kebutuhan pengusaha yang diharapkan akan berlokasi di tempat tersebut.



Berdasarkan beberapa pengertian di atas, dapat dirangkum bahwa suatu kawasan dapat disebut sebagai kawasan industri apabila memiliki beberapa karakter. Karakter itu di antaranya area lahan yang cukup luas, dilengkapi sarana dan prasarana, memiliki badan pengelola, memiliki izin usaha kawasan industri, dan biasanya diisi oleh industri manufaktur atau industri pengolahan berbagai jenis.

Jadi, dapat disimpulkan bahwa definisi kawasan industri merupakan suatu daerah yang menjadi tempat pemusatan kegiatan industri yang dikembangkan dan dikelola oleh perusahaan kawasan industri. Juga dilengkapi dengan sarana dan prasarana penunjang serta fasilitas sosial dan fasilitas umum.

## **2.2 Tujuan Kawasan Industri**

Tim Koordinasi Kawasan Industri Departemen Perindustrian RI menjelaskan tujuan utama pembangunan dan pengusahaan kawasan industri adalah memberikan kemudahan bagi para investor sektor industri untuk memperoleh lahan usaha dalam melakukan pembangunan industri. Selain itu, juga menjadi sarana upaya pemerintah untuk menciptakan iklim investasi yang lebih baik melalui penyediaan lokasi industri yang telah siap pakai, beserta dengan fasilitas dan prasarana yang lengkap. Bisa pula berorientasi pada kemudahan untuk mengatasi masalah pengelolaan dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh limbah industri.

Pembangunan kawasan industri juga tercantum dalam regulasi yakni Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 2009. Di dalamnya juga dijelaskan enam tujuan pemerintah dalam melakukan pembangunan kawasan industri di suatu daerah. Tujuan-tujuan pembangunan kawasan industri tersebut adalah:

1. Mengendalikan pemanfaatan ruang
2. Meningkatkan upaya pembangunan industri yang berwawasan lingkungan
3. Mempercepat pertumbuhan industri di daerah
4. Meningkatkan daya saing industri
5. Meningkatkan daya saing investasi
6. Memberikan kepastian lokasi dalam perencanaan dan pembangunan infrastruktur, yang terkoordinasi antar sektor terkait

Keenam tujuan tersebut juga merupakan arah kebijakan pembangunan kawasan industri yang ditempuh untuk mendorong pembangunan industri dan dilakukan melalui pembangunan lokasi industri, berupa kawasan industri (Sagala dkk, 2004). Pengembangan kawasan industri ini penting untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi. Sebagai ilustrasi, melalui pertumbuhan ekonomi satu persen saja dapat menyerap tenaga kerja sekitar seratus ribu orang (Soeling, 2007).

Menurut Sukirno (1976), dalam lingkup pembangunan daerah, penciptaan kawasan industri dilakukan untuk meningkatkan daya tarik investasi. Harapannya akan diperoleh sebuah manfaat. Manfaat itu termasuk:

1. Menghemat pengeluaran pemerintah daerah dalam proses pembangunan sarana dan prasarana.
2. Menciptakan efisiensi yang lebih tinggi dalam kegiatan industri.
3. Mewujudkan perkembangan daerah yang lebih cepat.
4. Memaksimalkan peranan pembangunan daerah dalam keseluruhan pembangunan ekonomi.
5. Mengurangi masalah pelaku industri dalam mendirikan atau mendapatkan tempat bangunan.

Adapun beberapa faktor yang mendorong penciptaan kawasan industri yakni besarnya keuntungan potensial yang akan diperoleh dari berbagai industri. Jika keuntungan yang diterima besar, maka kawasan industri akan semakin berkembang.

Sebagai catatan, kawasan industri dapat pula menimbulkan berbagai jenis *external economies* kepada industri-industri yang ada di dalamnya. Oleh karena itu, adanya pertumbuhan industri dalam kawasan industri dapat meningkatkan efisiensi kegiatan usaha yang tengah berjalan.

## **2.3 Sekilas Tentang Regulasi Kawasan Industri Kariangau**

### **2.3.1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 142 Tahun 2015 Tentang Kawasan Industri**

Salah satu regulasi yang mengatur tentang kawasan industri adalah Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 142 Tahun 2015. Peraturan Pemerintah itu disahkan sebagai bentuk pelaksana dari Undang-Undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang Perindustrian.

Selain memaparkan tentang kawasan industri yang sudah diletakkan pada bagian awal, dalam peraturan pemerintah itu juga diatur mengenai pembangunan infrastruktur kawasan industri. Adapun beberapa pasal yang berkaitan dengan kajian ini ialah:

***Pasal 6:***

Ayat (1) Pembangunan Kawasan Industri dilakukan oleh badan usaha yang berbentuk badan hukum dan didirikan berdasarkan hukum Indonesia serta berkedudukan di Indonesia.

Ayat (2) Badan Usaha yang dimaksud dapat berbentuk BUMN, BUMD, koperasi, atau Perseroan Terbatas.

***Pasal 7:***

Ayat (1) Kawasan Industri dibangun dengan luas paling sedikit 50 hektar dalam satu hamparan.

Ayat (2) Kawasan Industri yang diperuntukkan untuk industri kecil dan menengah dapat dibangun dengan luas lahan paling sedikit 5 hektar dalam satu hamparan.

***Pasal 9:***

Ayat (2) Infrastruktur kawasan industri yang disediakan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah paling sedikit meliputi jaringan energi dan kelistrikan, jaringan telekomunikasi, jaringan sumber daya air dan pasokan air baku, sanitasi, dan jaringan transportasi.

Ayat (3) Infrastruktur penunjang di kawasan industri yang disediakan oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah paling sedikit meliputi perumahan, pendidikan dan pelatihan, penelitian dan pengembangan, kesehatan, pemadam kebakaran, dan tempat pembuangan sampah.

Adanya pembangunan kawasan industri akan memberikan kepastian lokasi sesuai dengan rencana tata ruang wilayah. Hal itu juga terkait dengan infrastruktur. Dimana pengembangan kawasan industri mampu mensinergikan perencanaan dan

pembangunan infrastruktur industri, infrastruktur dasar, infrastruktur penunjang serta sarana penunjang untuk kawasan industri.

### **2.3.2 Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Pemberian Izin Usaha Kawasan Industri dan Izin Perluasan Kawasan Industri dalam Kerangka Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (OSS)**

Terkait peraturan mengenai izin usaha perusahaan di kawasan industri, terdapat Peraturan Menteri Perindustrian Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2019 Tentang Tata Cara Pemberian Izin Usaha Kawasan Industri dan Izin Perluasan Kawasan Industri dalam Kerangka Pelayanan Perizinan Berusaha Terintegrasi Secara Elektronik (OSS). Peraturan Menteri Perindustrian itu menjabarkan bahwa pelayanan perizinan berusaha dilakukan melalui sistem OSS (*Online Single Submission*). Hal itu berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pelayanan OSS. Perizinan berusaha ini baru bisa dilakukan setelah perusahaan industri memperoleh Nomor Izin Berusaha (NIB). Selain itu, perusahaan industri juga wajib memiliki izin usaha berupa Izin Usaha Kawasan Industri (IUKI) dan Izin Perluasan Kawasan Industri (IPKI), yang sesuai dengan Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia (KBLI) untuk kawasan industri.

### **2.3.3 Peraturan Pemerintah Nomor 14 Tahun 2015 Tentang Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional dari 2015-2035**

Rencana Induk Pembangunan Industri Nasional (RIPIN) 2015 – 2035 ditetapkan dalam Peraturan Pemerintah No. 14 tahun 2015. Muatan RIPIN itu berpengaruh terhadap pengembangan Kawasan Industri Kariangau dan Buluminung, di antaranya:

- a. Kalimantan Timur ditetapkan sebagai salah satu Wilayah Pengembangan Industri Nasional.
- b. Pengembangan Wilayah Pusat Pertumbuhan Industri (WPPI) meliputi Samarinda, Balikpapan, dan Kutai Kartanegara-Bontang-Kutai Timur (termasuk KAPET SASAMBA).

- c. Pengembangan industri prioritas, meliputi industri kimia dasar berbasis migas dan batubara.
- d. Memfasilitasi pendirian pabrik petrokimia hulu dengan bahan baku gas di Teluk Bintuni, bahan baku CBM di Sumatera Selatan beserta Kalimantan Selatan, bahan baku *shale gas* di Sumatera Utara, dan bahan baku batubara di Kalimantan Timur serta Sumatera Selatan.

#### **2.3.4 Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 Tentang Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan**

Jika ditinjau dari Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Kalimantan, Kawasan Industri Kariangau Kota Balikpapan diarahkan sebagai kawasan lindung, kawasan peruntukkan pertanian dan kawasan peruntukkan pengolahan pertambangan (batubara, minyak). Oleh karenanya, masih dimungkinkan adanya kawasan peruntukkan lainnya dalam rencana tata ruang yang lebih detail.

#### **2.3.5 Peraturan Daerah Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2016-2036**

Bila membahas regulasi kawasan industri dalam lingkup kawasan industri di daerah, Kalimantan Timur memiliki peraturan Peraturan Daerah Peraturan Daerah Provinsi Kalimantan Timur Nomor 1 Tahun 2016 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kalimantan Timur Tahun 2016-2036. Peraturan daerah ini mengatur penataan ruang untuk mewujudkan ruang wilayah yang akan mendukung pertumbuhan ekonomi hijau yang berkeadilan dan berkelanjutan berbasis agro industri serta energi ramah lingkungan. Di dalamnya tercantum pula status penyusunan Rencana Tata Ruang (RTR) Kawasan Strategis Provinsi (KSP) Kaltim pada Pasal 38, yang dinyatakan sebagai berikut:

Ayat (2) Rencana pengembangan KSP Kaltim adalah penetapan kawasan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, pemerataan pembangunan dan memperhatikan aspek sosial budaya serta pelestarian lingkungan.

Dalam PERDA tersebut, sebanyak 20 kawasan ditetapkan menjadi KSP di Kalimantan Timur. Delapan kawasan memiliki nilai strategis dari sudut kepentingan ekonomi yang berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi. Salah satu KSP itu adalah Kawasan Industri Kariangau (KIK).

### **2.3.6 Surat Keputusan Gubernur Kalimantan Timur Nomor: 522.3/K.62/2012 Tentang Pembentukan BP KIK**

Kawasan Industri Kariangau (KIK) diatur dalam Surat Keputusan Gubernur Kalimantan Timur Nomor: 522.3/K.62/2012 Tanggal 31 Januari 2012 tentang Pembentukan Badan Pengelola Kawasan Industri Kariangau (BP KIK) Kota Balikpapan Provinsi Kalimantan Timur. Adapun tugas dari BP KIK sebagai berikut:

- a. Melaksanakan koordinasi, mengendalikan, mengawasi dan sinkronisasi Pembangunan Kawasan Industri Kariangau.
- b. Menyiapkan dokumen perencanaan.
- c. Memfasilitasi pembentukan Perusahaan Kawasan Industri yang berbadan hukum/*holding company*.
- d. Membuat Tata Tertib Kawasan Industri Kariangau.
- e. Memberikan saran, pendapat, pertimbangan kepada Gubernur Kalimantan Timur.
- f. Mengangkat petugas untuk operasional administrasi Badan Pengelola.
- g. Menyampaikan laporan kepada Gubernur Kalimantan Timur/Dewan Pengarah.

### **2.4 Master Plan dan Penyusunan Site Plan Kawasan Industri Kariangau**

Rencana sistem jaringan transportasi di Kawasan Industri Kariangau (KIK) meliputi:

- a. Pembangunan jalan Trans Kalimantan yang melalui Jalan Samarinda-Balikpapan-Kariangau-Pulau Balang.
- b. Pembangunan Jalan TMMD (Jalan Poros Kawasan Industri Kariangau).
- c. Pembangunan Jembatan PPU-Balikpapan.
- d. Pembangunan Jalan dan Jembatan Baru Ulu-Kariangau.
- e. Pembangunan Jaringan Rel Kereta Angkutan Barang.
- f. Peningkatan dan Pengembangan Prasarana Terminal Penumpang serta Terminal Barang.

Pada prasarana sistem jaringan transportasi darat dibangun jalan utama, sekunder, jalan tersier, serta jalan lingkungan dengan aspal beton. Jalan utama, direkomendasikan

berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 60 kilometer per jam dengan *Right of Way* (ROW) 30,2 meter yang terbagi menjadi 2 jalur dan 4 lajur berpembatas median.

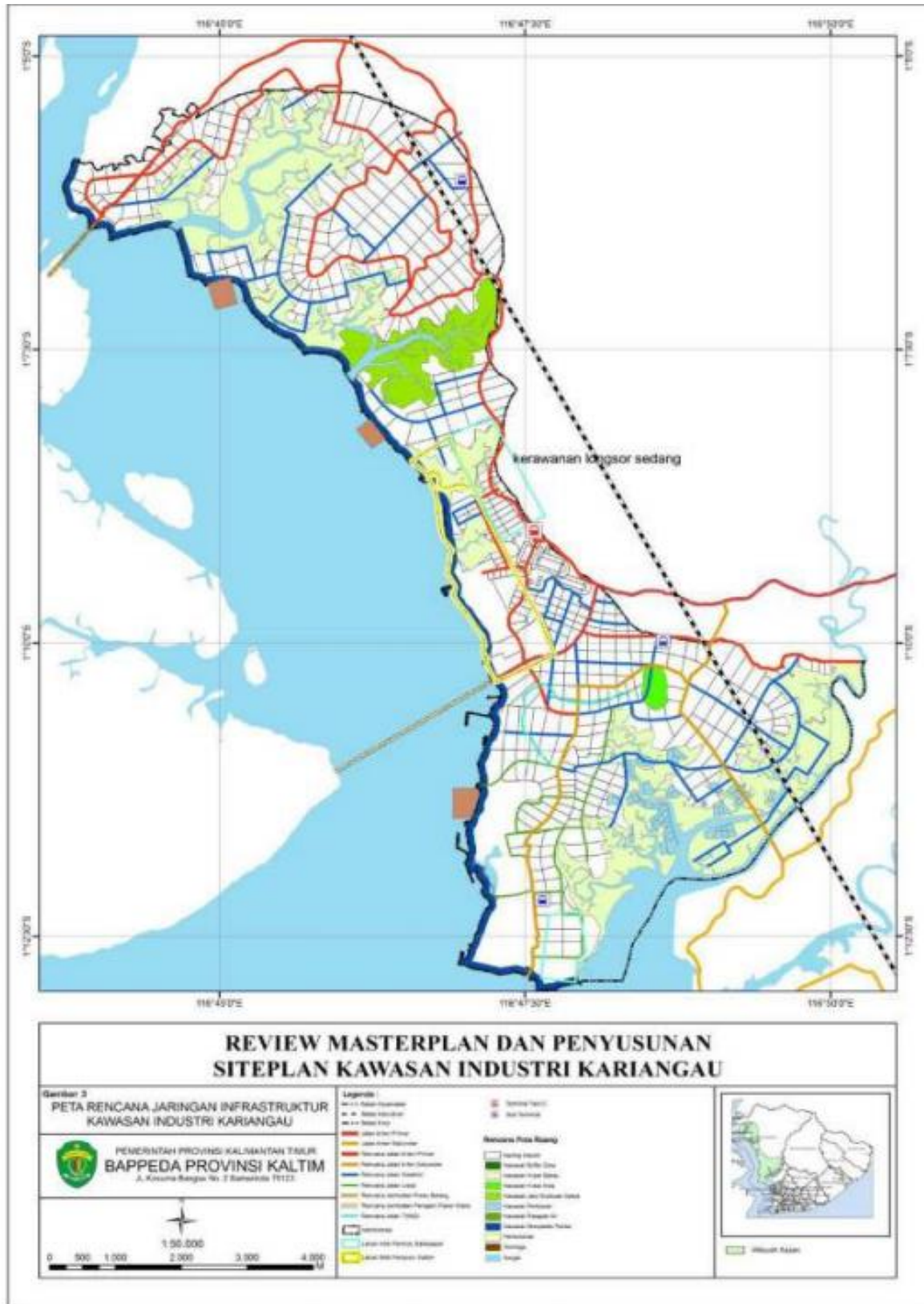
Jalan sekunder direkomendasikan memiliki ROW sebesar 24,3 meter yang terbagi menjadi 2 jalur dan 4 lajur berpembatas median dengan kecepatan minimal 20 kilometer per jam. Jalan tersier memiliki ROW sebesar 20,8 meter yang terbagi menjadi 2 jalur serta 4 lajur tanpa pembatas median beserta kecepatan minimal 20 kilometer per jam.

Pada jaringan transportasi laut, dilakukan pembangunan pelabuhan khusus di Pelabuhan Kariangau, Kota Balikpapan. Pelabuhan Kariangau juga berperan sebagai pelabuhan utama primer dan masuk dalam rencana pengembangan pelabuhan di Provinsi Kalimantan Timur. Dalam pelayanannya, pelabuhan itu menyanggah skala internasional dengan fungsi khusus sebagai pelabuhan industri. Lalu, dilakukan percepatan *Master Plan* dan *Detail Engineering Design* (DED) Kawasan Pelabuhan Terpadu Kariangau.

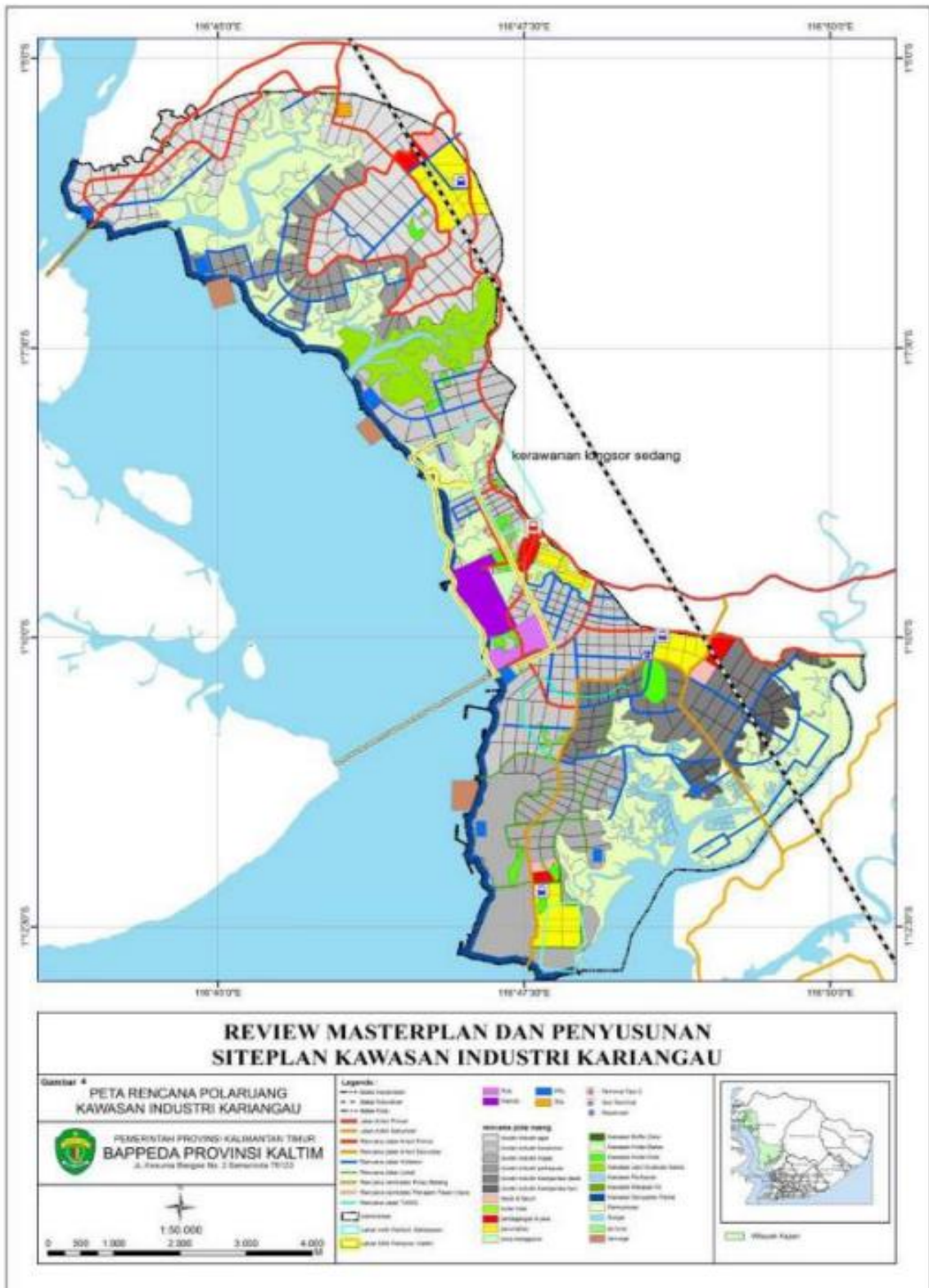
Rencana pola ruang di KIK dibagi menjadi 2 kawasan utama yaitu kawasan lindung dan kawasan budidaya. Kawasan hutan lindung terdiri dari Kawasan Hutan Mangrove, Kawasan Sempadan Pantai, dan Kawasan Jalur Migrasi Satwa. Adapun kawasan budidaya meliputi kavling industri, pelabuhan, Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU), Sistem Pelayanan Air Minum (SPAM), Instalasi Pembuangan Air Limbah (IPAL), Tempat Pemrosesan Sampah Akhir (TPSA), perumahan, fasilitas umum, fasilitas sosial, jaringan jalan, serta hutan kota.







Gambar 2.2: Peta Rencana Jaringan Infrastruktur Kawasan Industri Kariangau  
Sumber: Publikasi Kebijakan Pemberian Fasilitas Kemudahan Investasi Langsung Konstruksi di KIK



Gambar 2.3: Peta Rencana Pola Ruang Kawasan Industri Kariangau  
Sumber: Publikasi Kebijakan Pemberian Fasilitas Kemudahan Investasi Langsung Konstruksi di KIK

### BAB III

## ANALISIS TENTANG RENCANA BISNIS DI KAWASAN INDUSTRI KARIANGAU

### 3.1 Realisasi Investasi Provinsi Kalimantan Timur

Jika dilihat dari sisi capaian investasi pada kuartal I (Januari hingga Maret) tahun 2020, realisasi investasi Provinsi Kalimantan Timur mencapai Rp 4,6 triliun. Adapun target realisasi investasinya adalah sebesar Rp 21,3 triliun. Maka selama kuartal I 2020 sudah mencapai 21,78 persen. Angka tingkat investasi ini mengalami penurunan sebesar 49,8 persen dibandingkan triwulan I tahun 2019, yang senilai Rp 9,25 Triliun.

Secara lebih rinci, investasi dapat diidentifikasi lagi berdasarkan sumber dananya. Keduanya adalah Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA). Adapun pencapaian investasi PMDN Provinsi Kalimantan Timur selama triwulan I tahun 2020 menempati posisi kesembilan pada lingkup nasional, dengan nilai Rp 3,7 triliun. Peringkat satu hingga delapan diduduki oleh Provinsi Jawa Timur, Jawa Barat, Jawa Tengah, Riau, DKI Jakarta, Kepulauan Riau, Lampung, dan Sumatera Utara.

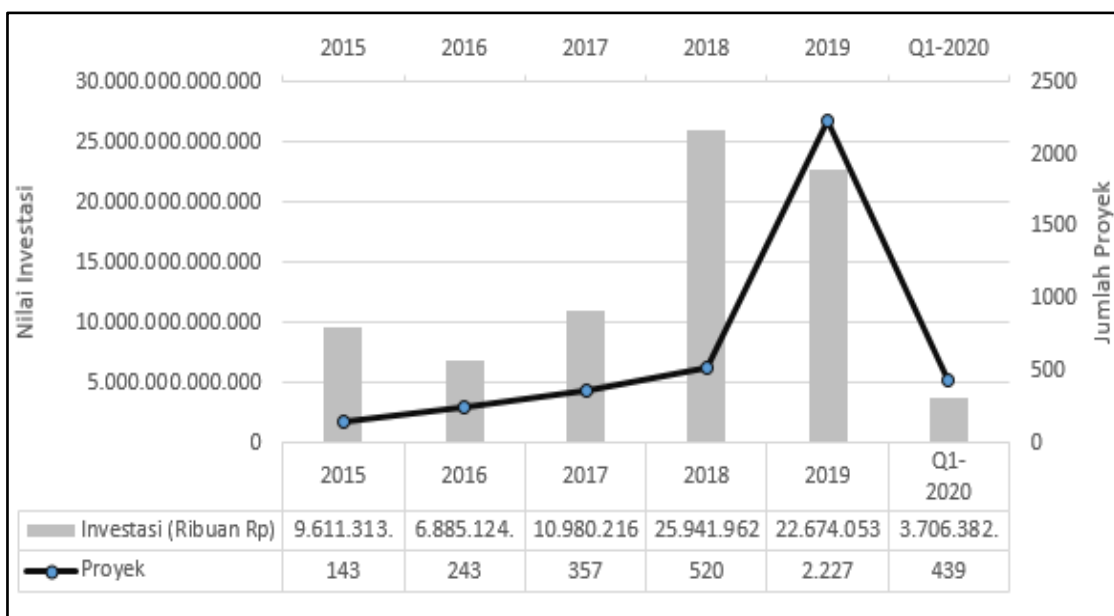
PMDN			
NO	LOKASI	INVESTASI (Rp Miliar)	PROYEK
1	Jawa Timur	26.562,8	2.456
2	Jawa Barat	16.718,2	893
3	Jawa Tengah	14.630,4	912
4	Riau	7.746,6	827
5	Daerah Khusus Ibukota Jakarta	6.951,8	2.963
6	Kepulauan Riau	4.710,9	406
7	Lampung	4.635,2	290
8	Sumatera Utara	3.965,8	493
9	Kalimantan Timur	3.706,4	439
10	Kalimantan Barat	3.276,2	283
11	Aceh	3.210,9	135
12	Bengkulu	2.536,9	94
13	Sumatera Selatan	2.395,8	436
14	Banten	2.237,1	549
15	Kalimantan Selatan	1.458,3	236
16	Bali	1.214,2	327
17	Sulawesi Tengah	1.154,8	92
18	Jambi	1.018,5	144
19	Nusa Tenggara Barat	950,1	143
20	Daerah Istimewa Yogyakarta	796,8	229

Tabel 3.1: Peringkat Realisasi PMDN Provinsi Triwulan I Tahun 2020

*Sumber: BKPM RI, 2020*

Apabila dilihat dari pertumbuhan selama triwulan I tahun 2020, PMDN Provinsi Kalimantan Timur turun sebesar 48,24 persen dari periode yang sama di tahun sebelumnya. Pada periode triwulan I tahun 2019, PMDN mampu mencapai Rp 7,1 triliun.

Selanjutnya, jika dilihat dari grafik pertumbuhan PMDN Provinsi Kalimantan Timur, baik secara nominal investasi maupun jumlah proyek dari 2015 hingga 2019 mengalami tren peningkatan. Sebagaimana terlihat pada Gambar 3.2, untuk kuartal I tahun 2020 terjadi penurunan yang diakibatkan adanya Pandemi Covid-19. Hal itu berdampak pada tertundanya realisasi investasi.



Gambar 3.1: Tren Pertumbuhan Penanaman Modal Dalam Negeri Kalimantan Timur

Sumber: DPMPTSP Katim 2020, Diolah

Selain PMDN, modal yang ditanamkan di Provinsi Kalimantan Timur juga berasal dari investor asing yang disebut dengan Penanaman Modal Asing (PMA). Realisasi PMA Provinsi Kalimantan Timur pada tingkat nasional berada di urutan ke-17 dengan nilai sebesar USD 64,9 juta. PMA provinsi ini juga mengalami penurunan sebesar 53,12 persen dari periode yang sama tahun sebelumnya. Pada periode triwulan I tahun 2019, nilai PMA sebesar USD 138,5 juta.

PMA			
NO	LOKASI	INVESTASI (US\$ Juta)	PROYEK
1	Daerah Khusus Ibukota Jakarta	915,2	3.994
2	Jawa Barat	914,5	1.578
3	Maluku Utara	768,5	45
4	Kepulauan Riau	400,1	685
5	Sulawesi Tenggara	382,8	32
6	Sumatera Utara	362,4	258
7	Lampung	349,7	124
8	Riau	347,5	240
9	Sulawesi Tengah	345,4	72
10	Jawa Timur	333,2	1.029
11	Banten	322,1	706
12	Jawa Tengah	321,0	436
13	Sumatera Selatan	223,6	168
14	Kalimantan Barat	213,1	170
15	Bali	121,8	834
16	Papua	112,4	58
17	Kalimantan Timur	64,9	106
18	Nusa Tenggara Barat	64,9	283
19	Bengkulu	43,7	30
20	Sulawesi Selatan	32,5	75

Tabel 3.2: Peringkat Realisasi Penanaman Modal Asing Provinsi pada Triwulan I Tahun 2020

Sumber: BKPM RI, 2020

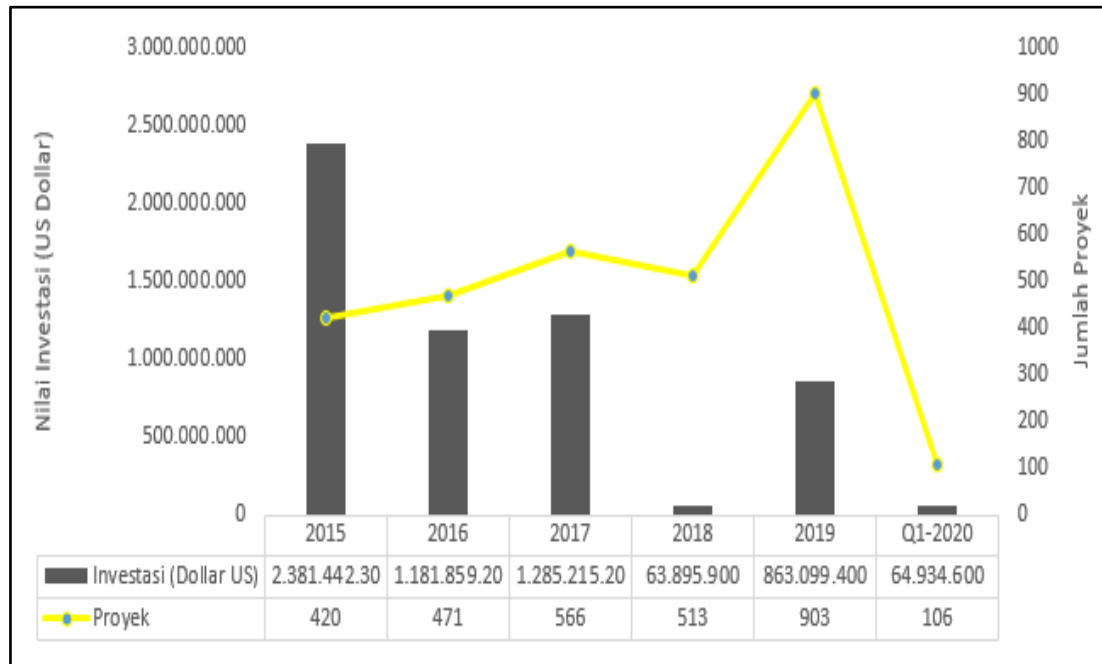
Dalam PMA, setidaknya terdapat 13 negara yang tercatat melakukan investasi di Provinsi Kalimantan Timur selama Januari 2020 hingga Maret 2020. Negara Mauritius, Singapura, dan Korea Selatan adalah 3 negara yang menanamkan modalnya di Kalimantan Timur dengan nilai yang relatif besar. Kemudian disusul dengan British Virgin Islands, Australia, R.R. Tiongkok, Malaysia, Swiss, Inggris, serta Kanada. Selanjutnya, ada pula Belanda, Cayman Islands, dan Denmark. Namun, nilai investasi dari proyeknya tidak tercatat.

No	Asal Negara	Nilai Investasi (US\$)	Persentase (%)	Jumlah Proyek (paket)
1	Mauritius	24.134.600	37,17%	1
2	Singapura	18.108.700	27,89%	21
3	Korea Selatan	11.014.700	16,96%	5
4	British Virgin Islands	3.307.800	5,09%	18
5	Australia	3.277.900	5,05%	14
6	R.R. Tiongkok	2.561.900	3,95%	4
7	Malaysia	1.361.700	2,10%	9
8	Swiss	874.600	1,35%	2
9	Inggris	287.300	0,44%	6
10	Kanada	5.400	0,01%	1
11	Belanda	-	0,00%	3
12	Cayman Islands	-	0,00%	2
13	Denmark	-	0,00%	3
<b>TOTAL</b>		<b>64.934.600</b>	<b>100,00</b>	<b>106</b>

Tabel 3.3: Realisasi Investasi Berdasarkan Asal Negara

Sumber: BKPM RI 2020, Diolah oleh DPMPTSP Kaltim

Sebagaimana terlihat pada gambar di atas, negara asal penanaman modal (asal investor) dari Mauritius telah menanamkan modalnya pada 1 proyek yang bernilai USD 24,13 juta (Rp 347,54 miliar) atau 37,17 persen dari total nilai investasi. Investor Singapura menginvestasikan dananya sebesar USD 18,10 juta (Rp 260,77 miliar) atau 27,80 persen pada di 21 proyek. Adapun investor dari Korea Selatan menginvestasikan dananya di 5 proyek dengan nilai USD 11,01 juta (Rp 158,61 miliar) atau 16,96 persen.



Gambar 3.2: Tren Pertumbuhan Penanaman Modal Asing Kalimantan Timur

Sumber: DPMPTSP Katim 2020, Diolah

Berbeda dengan realisasi PMDN yang memiliki tren kenaikan, realisasi nilai PMA Provinsi Kalimantan Timur dari 2015 hingga 2019 justru mengalami penurunan sebagaimana terlihat pada grafik di atas. Namun, hal ini berbanding terbalik dengan pencapaian jumlah proyek yang menunjukkan tren positif.

### 3.2 Realisasi Investasi Kota Balikpapan

Salah satu penyumbang angka pencapaian investasi di Kota Balikpapan adalah keberadaan Kawasan Industri Kariangau (KIK). Sebab KIK menjadi salah satu kawasan di Kota Balikpapan yang bernilai ekonomi dan berkontribusi untuk pertumbuhan investasi kota itu.

NO	KABUPATEN / KOTA	REALISASI			
		PROYEK	INVESTASI (Rp)	TENAGA KERJA	
				TKI	TKA
1	SAMARINDA	82	51.294.500.000	306	-
2	BALIKPAPAN	71	273.596.600.000	32	-
3	KUTAI KARTANEGARA	65	360.357.700.000	220	-
4	BONTANG	54	108.822.000.000	430	-
5	KUTAI TIMUR	80	269.953.600.000	262	-
6	PENAJAM PASER UTARA	7	27.324.600.000	3	-
7	PASER	8	4.775.300.000	1	-
8	KUTAI BARAT	26	720.072.500.000	16	-
9	BERAU	44	1.888.207.200.000	683	2
10	MAHAKAM ULU	2	1.978.100.000	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>439</b>	<b>3.706.382.100.000</b>	<b>1.953</b>	<b>2</b>

Tabel 3.4: Perbandingan Realisasi PMDN Kota Balikpapan dengan Kabupaten dan Kota Lain pada Triwulan I-2020

Sumber : BKPM RI 2020, Diolah oleh DPMPSTSP Kaltim

Berdasarkan data pencapaian realisasi investasi Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN), Kota Balikpapan sendiri mampu menempati urutan keempat dengan jumlah realisasi investasi sebesar Rp 273,5 miliar atau 7,38 persen dari keseluruhan PMDN Provinsi Kalimantan Timur. Lalu, dilihat dari segi Penanaman Modal Asing (PMA), Kota Balikpapan membukukan total investasi senilai USD 88.200 dan berada di peringkat ke-9 dari 10 kota atau kabupaten yang ada di Kalimantan Timur.

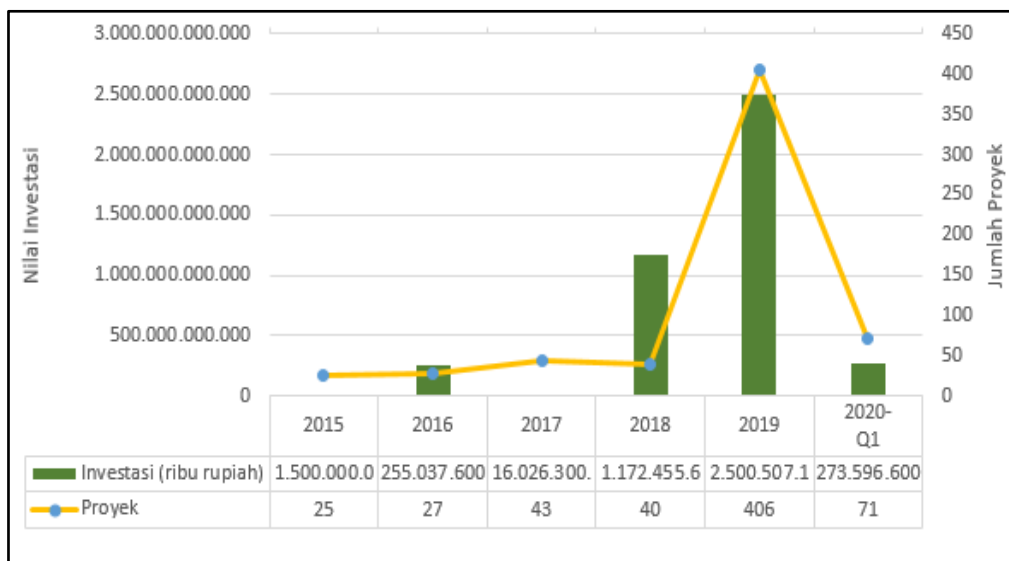
NO	KABUPATEN / KOTA	REALISASI			
		PROYEK	INVESTASI (US\$)	TENAGA KERJA	
				TKI	TKA
1	SAMARINDA	15	396.000	-	-
2	BALIKPAPAN	33	88.200	286	-
3	KUTAI KARTANEGARA	22	16.106.900	28	3
4	BONTANG	1	-	18	-
5	KUTAI TIMUR	16	26.916.800	2.528	-
6	PENAJAM PASER UTARA	4	903.900	-	-
7	PASER	2	11.017.600	-	-
8	KUTAI BARAT	7	4.885.600	3	-
9	BERAU	5	1.689.600	-	-
10	MAHAKAM ULU	1	2.930.000	-	-
<b>TOTAL</b>		<b>106</b>	<b>64.934.600</b>	<b>2.863</b>	<b>3</b>

Tabel 3.5: Perbandingan Realisasi PMA Kota Balikpapan dengan Kabupaten dan Kota Lain pada Triwulan I-2020

Sumber: BKPM RI 2020, Diolah oleh DPMPSTSP Kaltim

Secara tren, pertumbuhan investasi dalam negeri Kota Balikpapan selama lima tahun terakhir mengalami peningkatan. Meskipun tahun 2017 sedikit menurun. Pada 2018, Balikpapan hanya mampu mendapat total investasi dalam negeri sebesar Rp 1,2 triliun untuk 40 proyek. Pada 2019, baik investasi secara nilai maupun jumlah proyek naik signifikan dengan total investasi PMDN mencapai Rp 2,5 triliun dan jumlah proyek sebanyak 406 proyek.

Di 2020 sendiri, kinerja investasi dalam negeri Kota Balikpapan pada triwulan I tercatat memiliki sebanyak 71 proyek dengan total nilai investasi Rp 273, 6 miliar. Pencapaian PMDN pada triwulan I 2020 ini lebih baik dibanding periode yang sama pada tahun 2019 dimana mencatatkan PMDN senilai Rp 156, 9 miliar untuk 35 proyek.

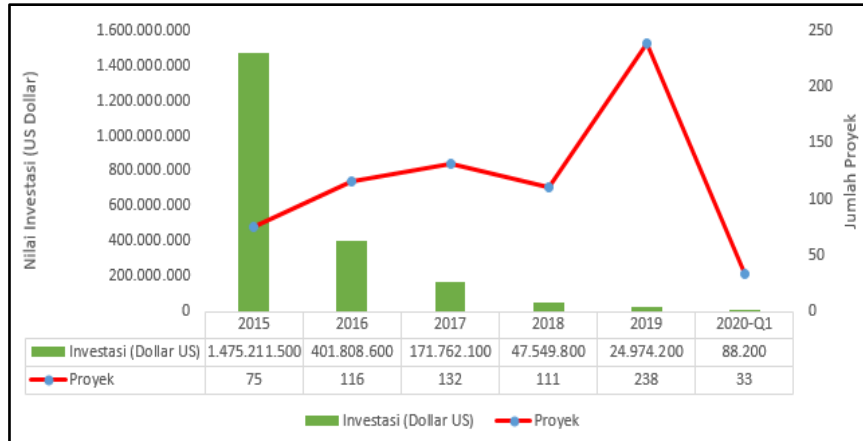


Gambar 3.3: Jumlah Proyek dan Nilai Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) Kota Balikpapan

Sumber: Sumber: DPMPSTSP Kalimantan Timur, 2020. Diolah.

Berbanding terbalik dengan PMDN, nilai Penanaman Modal Asing (PMA) di Balikpapan dari tahun ke tahun justru memiliki tren penurunan. Meskipun dari sisi jumlah proyek cenderung naik. Tercatat selama 2019 Balikpapan hanya mendapatkan gelombang investasi senilai USD 24,97 juta padahal pada 2017 pernah mencapai angka USD 1.475,2 juta. Adapun selama triwulan I 2020, jumlah proyek modal asing sejumlah 33 proyek dengan nilai investasi USD 88.200. Nilai ini mengalami penurunan dari tahun 2019 periode yang sama yaitu senilai USD 4.098.100 untuk 41 proyek.



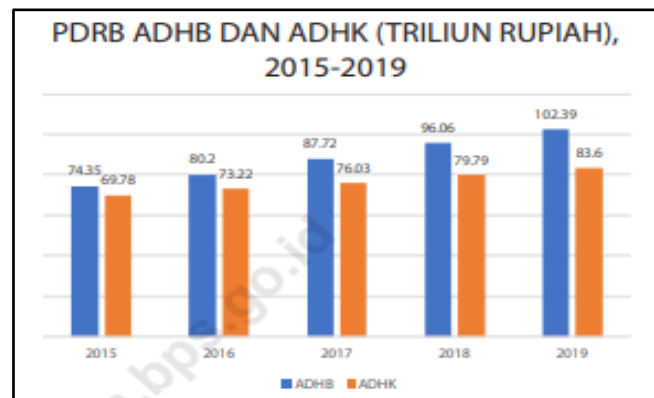


Gambar 3.4: Jumlah Proyek dan Nilai Penanaman Modal Asing (PMA) Kota Balikpapan

Sumber: Sumber: DPMPSTSP Kalimantan Timur, 2020. Diolah.

Berdasarkan survei Badan Pusat Statistik (BPS), jika diukur berdasarkan nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) 2019 atas dasar harga berlaku, maka pencapaian perekonomian Kota Balikpapan adalah Rp 102,39 triliun. Selain itu, atas dasar harga konstan 2010, pencapaian perekonomian Kota Balikpapan, Kalimantan Timur mencapai Rp 83,60 triliun.

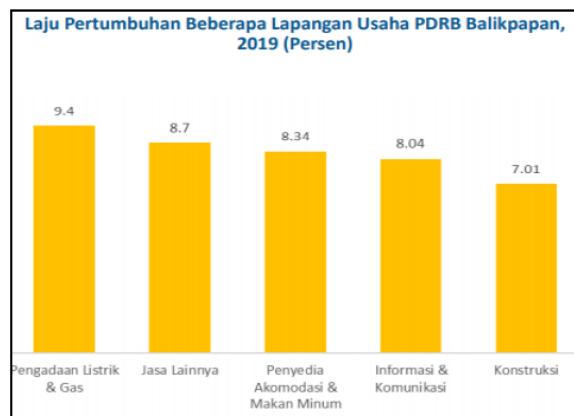
Berlandaskan angka itu, Kota Balikpapan mampu mencatatkan pertumbuhan ekonomi tahun 2019 sebesar 4,78 persen. Nilai ini menempatkan Balikpapan sebagai kota/kabupaten dengan pertumbuhan tertinggi peringkat 6 dari 10 kota dan kabupaten di Kalimantan Timur. Pertumbuhan itu disebabkan oleh meningkatnya produksi di hampir seluruh lapangan usaha, yang sudah bebas dari pengaruh inflasi. Hal tadi terjadi karena adanya keputusan pemerintah pusat terkait penetapan Ibukota baru di wilayah Kalimantan Timur.



Gambar 3.5: PDRB Berdasarkan Harga Berlaku dan Harga Konstan Kota Balikpapan

Sumber: BPS 2019

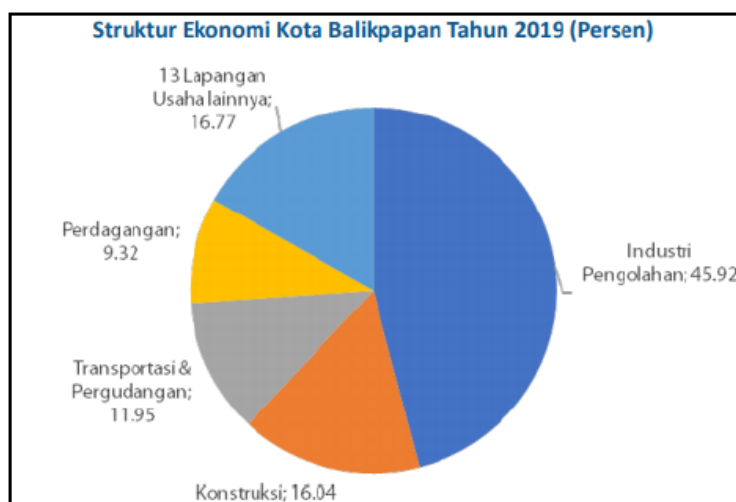
Pada 2019, melihat dari sisi produksi, pertumbuhan tertinggi dicapai oleh lapangan usaha pengadaan listrik dan gas, yang tumbuh sebesar 9,40 persen. Penyedia akomodasi dan makan minum tumbuh sebesar 8,34 persen, informasi dan komunikasi tumbuh 8,04 persen dan konstruksi tumbuh sebesar 7,01 persen. Selanjutnya, untuk jasa lainnya yang tidak masuk ke dalam kategori yang ada, tumbuh sebesar 8,70 persen.



Gambar 3.6: Laju Pertumbuhan Beberapa Lapangan Usaha PDRB Balikpapan 2019 (Persen)

Sumber: BPS 2019

Apabila dilihat dari struktur ekonomi, Kota Balikpapan saat ini masih didominasi oleh empat lapangan usaha. Keempat lapangan usaha tersebut yaitu industri pengolahan dengan peranan sebesar 45,92 persen, konstruksi dengan peranan sebesar 16,04 persen, transportasi dan pergudangan dengan peranan sebesar 11,95 persen, dan perdagangan besar dan eceran; reparasi mobil dan sepeda motor dengan peranan sebesar 9,32 persen.



Gambar 3.7: Struktur Ekonomi PDRB Balikpapan 2019 (Persen)

Sumber: BPS 2019

Berdasarkan data yang sudah dipaparkan sebelumnya, terlihat bahwa Kawasan Industri Kariangau (KIK) yang merupakan kawasan industri terbesar di Kalimantan Timur, namun belum mampu berkontribusi maksimal terhadap pencapaian investasi. Jika dibandingkan dengan Kabupaten Berau, Kutai Barat, Kutai Kartanegara dan kota lainnya, nilai PDRB serta realisasi investasi Kota Balikpapan masih terbilang cukup rendah.

Selain karena Covid-19, menurut Ketua Asosiasi Pengusaha Indonesia (APINDO) Kaltim, Slamet Brotosiswoyo dalam artikel Prokal.co, melemahnya nilai investasi yang masuk ke Balikpapan dikarenakan beberapa hal menjadi penghambat berkembangnya KIK. Hambatan itu di antaranya, faktor perizinan, kebijakan regulasi, infrastruktur, dan tingginya upah pekerja.

Persoalan infrastruktur tersebut mencakup fasilitas jalan pendukung. Realisasi pembangunan jalan akses ke Pulau Balang yang menjadi salah satu penghubung menuju KIK masih dipertanyakan. Akibatnya masih banyak lahan kosong yang menganggur. Padahal dengan adanya calon Ibu Kota Negara (IKN), sebenarnya para pengusaha di Kaltim sangat menaruh harapan pada KIK.

### **3.3 Gambaran Kondisi Terkini Kawasan Industri Kariangau (KIK)**

Kawasan Industri Kariangau (KIK) adalah kawasan industri terbesar di Provinsi Kalimantan Timur, yang dipersiapkan oleh Pemerintah Provinsi sebagai salah satu pusat pertumbuhan ekonomi di Kaltim. KIK merupakan kawasan industri terintegrasi, dimana kawasan ini bersinggungan dengan teluk, aliran sungai Wain, hutan lindung, serta pemukiman masyarakat.

Menurut Wahyudi (2009), KIK memberikan dampak perubahan pada pola kehidupan masyarakat sebelumnya, terutama dalam aspek ekonomi. Hal tersebut dapat dilihat dari mata pencarian sebelumnya yang mayoritas sebagai petani dan nelayan. Selain itu, perubahan juga terlihat dari aspek lingkungan, dimana terjadinya alih fungsi lahan untuk memenuhi kebutuhan ruang komersial.

KIK tepatnya terletak di pesisir Kota Balikpapan dan berada di Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI II), menjadikan KIK sebagai tempat strategis untuk melakukan

perdagangan ekonomi. KIK juga berbatasan dengan perairan laut yang kedalamannya dapat membuat kapal berukuran besar melakukan bongkar-muat. Hal itu terutama pada saat terjadinya pendangkalan laut. Tersedia pula jalan tol Samarinda-Balikpapan sehingga dapat memperpendek jalur distribusi. Lalu, terdapat pembangunan depo kontainer seluas 4 hektar sebagai fasilitas bongkar muat.

Kawasan yang memiliki luas 2.189 hektar ini, juga bisa mendukung pelayaran langsung (*direct call*) ke sejumlah negara khususnya di Asia Timur melalui Pelabuhan Kariangau. Saat ini perusahaan yang memiliki usaha di KIK bergerak di bidang usaha perkantoran, pergudangan, pengolahan kelapa sawit, hingga fasilitas penunjang. Di bawah ini merupakan daftar perusahaan eksisting yang telah dibangun di KIK per Oktober tahun 2020.

NO.	NAMA PERUSAHAAN	BIDANG USAHA	LUAS LAHAN (Ha)
1.	PT. Semen Gresik (Persero) Tbk.	Pengantongan, silo, packer, kantor dermaga & fasilitas pendukung	2
2.	PT. Kariangau Power	PLTU Batu Bara	
3.	PT. Wilmar Nabati Indonesia	Industri Terpadu dan Fasilitas Penunjang	97,5
4.	PT. PLN (PLTU Kaltim Teluk)	PLTU	58,2
5.	PT. Kutai Chip Mill	Industri Serpih Kayu	90
6.	PT. Balikpapan Environment Service (BES)	Pengelolaan Limbah B3 Industri	13
7.	PT. Indika Logistic and Support Service	Logistik dan fasilitas pendukung pertambangan	40,63
8.	PT. Astiku Sakti	Gudang, Fasilitas Dermaga dan Pengelolaan BBM	20
9.	PT. Louis Dreyfus Company (Eks PT. DKI)	Pengolahan Sawit	120
10.	PT. Dermaga Perkasa Pratama	Coal Terminal	400
11.	PT. Pertamina Trans Continental	Supply Base/Dermaga	8,9
12.	PT. Kaltim Kariangau Terminal	Pelabuhan Peti Kemas	72,5
13.	Galangan Balikpapan Utama	Galangan Kapal	
14.	Salam Pacific Indonesia Lines	Depo Container	1,77
15.	Galangan Aliran Jaya	Galangan Kapal, Pergudangan	25,2
<b>TOTAL</b>			<b>949,7</b>

Tabel 3.8: Tabel Perusahaan Eksisting di KIK per Tahun 2020

Sumber: Bappeda Balikpapan, 2020

### 3.4 Potensi dan Peluang Bisnis di Kawasan Industri Kariangau

Aktivitas sektor industri khususnya di Kota Balikpapan sejauh ini diarahkan ke Kawasan Industri Kariangau (KIK) yang menopang kegiatan migas di wilayah Kalimantan Timur. Sebelum ada KIK, sektor ini menyebar secara sporadis. KIK dibangun untuk menjadi kawasan penyangga industri perminyakan dan gas, serta industri pertambangan. Aktivitas industri lain yang sudah terakomodasi yaitu pengolahan agroindustri, industri konstruksi,

perkayuan, dan transportasi. Dalam jenis industrinya dapat ditemukan berbagai macam komoditas seperti batubara dan briket batubara, minyak dan gas, methanol, olefin dan aromatik, karet, industri pengalengan nenas, ikan dan udang, kakao (bubuk dan pasta), mentega kakao, coklat dan produk coklat lainnya, industri makan dan minuman, kerajinan dan industri rekayasa.

Meskipun beberapa pihak mengklaim bahwa pembangunan KIK cenderung stagnan, namun untuk ke depannya potensi KIK akan didukung berbagai pembangunan terintegrasi, diantaranya jalan akses kilometer 13-KIK (Terminal Peti Kemas) Kariangau, Pelabuhan Internasional Kariangau, Jembatan Pulau Balang, dan jalan bebas hambatan (*freeway/tol*) Balikpapan-Samarinda. Selain itu, Bandara Sepinggang, power plant PLTU Kariangau 2 x 100 MW dan 2 x 25 MW, pembangunan sarana air bersih dan berbagai aktivitas pembangunan lain akan berdiri di sekitar KIK. Rencana pembangunan KIK juga didukung oleh beberapa pihak, terlihat dari luas lahan yang mencapai 2.189 hektar yang diantaranya merupakan lahan milik Pemkot Balikpapan, PT Pelindo IV, PT PLN, PT Semen Gresik, PT Gunung Bayan serta lahan pencadangan pergudangan dan peruntukan lain milik Pemprov Kaltim.

Menilik potensi usaha yang masih bisa dikembangkan di KIK, Faizal Tola sebagai Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Kaltim, berpendapat pelabuhan adalah salah satu bagian penting yang tidak bisa dipisahkan dari KIK. Maka dari itu, potensi ini masih terbuka lebar untuk peluang usaha di bidang transportasi barang. Apalagi dengan adanya calon Ibu Kota Negara, KIK berpotensi besar menjadi pelabuhan utama di Pulau Kalimantan. Saat ini KIK sudah bisa *direct call* untuk rute pelayaran internasional langsung.

Perusahaan kontainer terbesar di dunia, SeaLand, yang menjadi bagian dari Maersk Land Group, sudah masuk ke KIK dan akan *handle direct call* ini. Harapannya semua pengiriman barang bisa digarap di KIK. Dengan begitu, seluruh kargo bisa terkonsolidasi di tempatnya. Faizal Tola optimis hal tersebut akan mendorong pertumbuhan industri di KIK karena tahun lalu arus barang naik antara tiga sampai lima persen. Dengan adanya peluang yang ia paparkan ini, ia berharap perusahaan-perusahaan kargo, logistik, dan *forwarder* bersedia menaruh minat investasinya.

Sebagai informasi, lokasi KIK letaknya berdekatan dengan pelabuhan yang dimaksud di atas. Pelabuhan itu adalah Pelabuhan Peti Kemas Kariangau yang dikelola oleh PT Kaltim Kariangau Terminal (PT KKT). PT KKT sendiri merupakan perusahaan patungan antara Pemerintah Pusat melalui PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) dengan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur melalui Perusahaan Daerah Melati Bhakti Satya, yang dibentuk untuk mengelola dan memberikan jasa kepelabuhanan di Kariangau. Perusahaan ini mengoperasikan Terminal Peti Kemas yang diharapkan akan memberikan pelayanan secara efisien dari segi waktu dan biaya sehingga dapat menunjang perekonomian di Pulau Kalimantan khususnya Provinsi Kalimantan Timur.

PT KKT yang diwakili oleh Direktur Utama, H. Abdul Azis, menjabarkan rencana ke depan terkait dengan potensi bisnis di KIK yaitu akan mulai berfokus tidak hanya di peti kemas namun juga akan menggarap bisnis non-peti kemas yang mencakup kegiatan *multi-purpose*.

Hal ini mengacu pada tren bisnis pelabuhan di negara-negara lain yang mana bisnis pelabuhan di KIK ini akan tumbuh seiring dengan pertumbuhan industri lain di sekitarnya terutama yang sudah masuk di KIK. Pelaku industri akan mempertimbangkan lokasi bisnisnya. Pada prinsipnya semakin dekat dengan pelabuhan semakin terjamin pula pertumbuhan bisnisnya. Untuk itu PT KKT akan berfokus pada bisnis lain yang masih bisa diintegrasikan di dalam KIK.

Adapun perwakilan dari Perusda Melati Bhakti Satya, Abad Manfita, menyebutkan bahwa peluang dan potensi bisnis di KIK sangat luar biasa. Apalagi untuk perusahaan yang bergerak di bidang perdagangan yang mendukung pengolahan kilang minyak Pertamina di Balikpapan. Ditambah dengan adanya IKN (Ibu Kota Negara), ia optimis pertumbuhan bisnis di KIK juga akan sejalan dengan tumbuhnya perekonomian Balikpapan dan Kalimantan Timur pada umumnya.

Sejauh ini yang bisa ia rekomendasikan untuk bisnis di KIK yaitu peti kemas di pelabuhan. Sebab untuk bisnis lain seperti batubara belum masuk ke KIK, masih dalam tahap uji coba oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas pelabuhan (KSOP).

Sejalan dengan pendapat-pendapat sebelumnya, Didi Purnomo, Manajer Divisi Properti Perusahaan Umum Daerah Manungtung Sukses Balikpapan juga merekomendasikan bisnis kepelabuhanan. Menurutnya, KIK yang sebenarnya tidak memiliki pelabuhan sendiri, sangat terbantu dengan adanya Pelabuhan Kariangau. Bisa dikatakan segala bongkar muat barang yang melalui Balikpapan diharuskan dilakukan di Pelabuhan Kariangau tersebut. Dimana jarak antara KIK dan pelabuhan ini hanya sekitar 800 meter hingga 1000 meter.

Kaitannya dengan hal tersebut, bisa dilihat bisnis KIK saat ini lebih banyak mengarah dengan kegiatan depo. Didi mengasumsikan awalnya Pelabuhan Kariangau adalah mulut untuk keluar masuk barang dari dan ke Kota Balikpapan. Namun kondisi seperti itu tidak bisa dilakukan sepenuhnya oleh PT KKT dikarenakan adanya *delay time* untuk peti kemas yang akan masuk ke Balikpapan.

Oleh karenanya, agar hal ini tidak menjadi beban PT KKT maka dibuatkan pelabuhan khusus peti kemas di KIK yang menjadi koridor rencana pengembangan kawasan industri ini khususnya di bidang *depo container*. Selanjutnya, Didi juga berharap akan adanya kerjasama dengan Pelindo untuk pengembangan depo terminal dalam rangka memperluas kapasitas penampungan kontainer yang masuk ke Pelabuhan Kariangau. Depo terminal ini nantinya tidak hanya menjadi tempat penampungan saja namun juga dapat menjadi tempat perbaikan, bongkar muat, pengepakan, dan transportasi.

Jika menilik pada potensi dan peluang bisnis di sekitar wilayah KIK sendiri, Didi menyebutkan beberapa bisnis yang masih berpeluang besar untuk dilirik. Antara lain industri pengolahan kayu, pengolahan kelapa sawit, industri alat berat, konstruksi, transportasi, dan lain sebagainya. Setidaknya telah ada 22 industri di sekitar KIK yang sudah berjalan hingga saat ini. Industri lain yang belum ada di KIK masih terkendala dalam proses perizinan.

Ke depannya ia akan melanjutkan rencana pengembangan industri yang sudah ada di KIK dan sekitarnya. Hal itu di antaranya industri pengolahan kayu, pengolahan hasil perkebunan, industri alat berat, konstruksi, transportasi, pergudangan, industri pengolahan ban, dan lain-lain. Lokasi lahan KIK yang saat ini tersedia sudah ada tatanan

serta pemetaan pembangunan yang merujuk pada setiap sektor industri yang potensial untuk dikembangkan.

Namun, hal yang sudah direncanakan tersebut, tidak menutup kemungkinan akan berubah jika ada potensi dari komoditas lain yang bisa dikomersilkan di KIK. Apabila ada investor yang ingin menanamkan modalnya di KIK namun industrinya saat ini belum dapat di-*support*, maka akan diusahakan untuk dilakukan pengembangan bisnis yang dapat mendukung dan memfasilitasi industri tersebut.

Dilihat dari sudut pandang Badan Perencanaan Pembangunan (Bappeda) Kota Balikpapan yang diwakilkan oleh Agus Budi Prasetyo mengemukakan peluang dan potensi yang masih terbuka lebar adalah industri pengolahan *crude palm oil* (CPO). Alasannya karena banyaknya *hinterland* atau daratan gigir yang dapat ditemukan di Kalimantan Timur. *Hinterland* sendiri merupakan suatu daerah yang berfungsi sebagai pemasok dan *pemenuhan* kebutuhan bahan makanan pokok serta tempat produksi. Di Kalimantan Timur, *hinterland* ini mayoritas merupakan lahan perkebunan penghasil kelapa sawit.

Demi tertampungnya produk dan komoditas dari *hinterland* ini, KIK telah menyediakan pelabuhan peti kemas untuk dikirim ke pasar dalam negeri maupun internasional. KIK jug telah menyiapkan semacam *stockpile* untuk batubara. *Stockpile* adalah tempat penumpukan atau bahan yang ditumpuk untuk diambil, diolah, dipasarkan atau dimanfaatkan kemudian. Fungsinya sebagai penyangga antara pengiriman dan proses pengolahan.

Selain potensi di atas, Agus juga menyebutkan peluang untuk industri pengolahan bahan kimia masih terbuka lebar. Di Indonesia Timur, Balikpapan merupakan pusat pengolahan bahan-bahan kimia. Bagi pengolahan bahan turunannya, bisa dilakukan di KIK.

### **3.5 Ketersediaan Sumber Daya Alam di Kawasan Industri Kariangau**

Tidak banyak Sumber Daya Alam (SDA) yang dapat ditemukan di Balikpapan. Pengolahan komoditas alam baik di Kota Balikpapan maupun di Kariangau mayoritas berasal dari SDA luar Balikpapan. Gas alam, bahan hasil pertambangan, dan kelapa sawit



berasal dari kabupaten dan kota lain di Kalimantan Timur seperti Samarinda dan Tenggarong yang memang wilayah tersebut memiliki kekayaan alam yang melimpah dan diizinkan untuk dikelola.

Manajer Divisi Properti Perusahaan Umum Daerah Manuntung Sukses Balikpapan, Didi Purnomo, menyebutkan bahwa Balikpapan memiliki sumber alam berupa pasir kuarsa yang biasa dibuat untuk barang porselen dan pecah belah. Ia melihat saat ini belum banyak pelaku usaha yang memanfaatkan bisnis ini. Padahal potensi barang porselen sangat besar untuk diekspor.

Sebagai kota jasa dan kota transit, Balikpapan hanya menerima pasokan segala bentuk hasil produksi dari kota dan kabupaten lain di Kalimantan Timur. Balikpapan merupakan pintu gerbang bagi hasil produksi tersebut untuk distribusikan ke wilayah di seluruh Indonesia maupun ke luar negeri. Melihat keadaan tersebut, tidak heran jika arus lalu lintas barang dari dan ke Balikpapan dari tahun ke tahun mengalami peningkatan.

Kawasan Industri Kariangau sendiri memiliki keterbatasan wilayah karena posisinya secara topografi adalah di atas pesisir laut. Ketinggiannya termasuk rendah yaitu berada di sekitar 50 meter dari permukaan air laut. Perlu diketahui bahwa lahan di Balikpapan mengandung batubara dan batu galian golongan C. Meskipun di beberapa titik di perkotaan juga ada, namun sumber batubara biasanya terdapat di kawasan dengan kontur yang berbukit-bukit.

Adapun batu galian golongan C ini merupakan sumber daya alam yang memungkinkan untuk diolah di Balikpapan khususnya di KIK sebagai bahan baku material bangunan. Namun, mineral ini tidak dapat dieksploitasi karena adanya komitmen pemerintah dan masyarakat untuk membatasi dan melarang pengembangan kawasan pertambangan dan galian batubara. Hal ini dilakukan untuk menghindari kerusakan lingkungan yang takutnya akan mengakibatkan bencana alam.

Jika dilihat dari segi perairan, KIK yang terletak di pesisir Teluk Balikpapan memiliki SDA yang potensial. Didukung oleh Daerah Aliran Sungai (DAS) seluas 211.456 hektar dan perairan seluas 16.000 hektar. Dipandang dari sudut konservasi, Teluk Balikpapan memiliki keanekaragaman hayati tinggi berupa hutan, rawa, bebatuan, terumbu karang,

rumput laut. Selain itu, Teluk Balikpapan merupakan habitat lebih dari 100 jenis satwa. Salah satunya yaitu bekantan (*nasalis larvatus*) dimana teluk ini menyokong habitat populasi bekantan terbesar di dunia.

<b>Ketersediaan Sumber Daya Alam di KIK dan Sekitarnya</b>
1. Beberapa titik lahan di Balikpapan mengandung batubara, batu galian golongan C, dan pasir kuarsa sebagai bahan barang porselen.
2. Teluk Balikpapan yang berada di dekat KIK memiliki luas Daerah Aliran Sungai (DAS) sekitar 211.456 hektar dan perairan seluas 16.000 hektar.
3. Teluk Balikpapan memiliki keanekaragaman hayati berupa hutan, rawa, bebatuan, terumbu karang, rumput laut, dan sebagai habitat lebih dari 100 satwa.
4. KIK memiliki ketersediaan 45% kawasan ruang terbuka hijau.
5. Memiliki konservasi air sebagai daya dukung kawasan hutan lindung yaitu Sungai Wain dan Waduk Manggar.
6. Sungai Wain menjadi sumber air bersih yang memiliki debit hingga 262 liter per detik.
7. Tersedia lahan <i>buffer</i> dengan rentan 15 km untuk mengantisipasi jarak dari lingkungan industri dan area hutan lindung.

Tabel 3.7: Ketersediaan Sumber Daya Alam di KIK dan Sekitarnya

Melihat pada aspek lingkungan, KIK telah memiliki kawasan hijau. Setidaknya terdapat 45 persen kawasan ruang terbuka hijau yang dibedakan berdasarkan jenisnya seperti kawasan perlindungan setempat, ruang terbuka hijau, dan kawasan suaka alam. KIK juga memiliki daya dukung kawasan hutan lindung yaitu sungai Wain dan Waduk Manggar sebagai konservasi air. Selain itu, guna mengantisipasi jarak dari lingkungan sensitif dan area hutan lindung, KIK telah menyediakan lahan *buffer* yang memisahkan industri dengan kawasan hutan lindung Sungai Wain dalam rentang 15 km.

Sarana air bersih di KIK ke depannya akan berasal dari waduk Sungai Wain yang memiliki debit hingga 262 liter per detik dan saat ini masih dalam tahap pembangunan. Sejauh ini, sumber air bersih yang digunakan berasal dari TPK Kariangau dengan debit hanya 40 liter per detik. Kualitas sumber air ini pun masih dikeluhkan oleh beberapa investor dikarenakan kualitasnya yang belum bisa dikatakan baik.

### 3.6 Ketersediaan dan Kebutuhan Infrastruktur di Kawasan Industri Kariangau

Pengembangan infrastruktur di Kawasan Industri Kariangau bisa dibilang belum maksimal. Setidaknya, infrastruktur yang wajib ada di suatu kawasan industri antara lain jaringan jalan lingkungan dengan spesifikasi satu jalur dua arah, lebar perkerasan minimum 8 meter atau dua jalur dengan dua arah, lebar perkerasan minimal 2 x 7 meter. Kawasan industri juga harus memiliki instalasi pengolahan limbah industri (*waste water treatment plant*) dimana semua limbah cair dari industri ditampung atau dapat ditampung sesuai dengan standar *influent* yang diijinkan pengelola dan diolah sehingga sesuai dengan standar kualitas *effluent* yang ditentukan pemerintah, sebelum akhirnya dibuang ke saluran kota.

Selain itu, prasarana penting lainnya adalah instalasi penyediaan dan jaringan distribusi tenaga listrik sebagai sumber tenaga untuk menjalankan industri. Selama ini, tenaga listrik di KIK disediakan oleh PLN dan perusahaan listrik swasta lain, namun dengan keterbatasan penyediaan dan perencanaan listrik yang tidak terpadu dengan arah pengembangan kawasan industri, maka pada beberapa titik yang penyediaan listrik dikembangkan sendiri oleh pengembang.

Di luar tiga hal di atas, infrastruktur penting lainnya meliputi saluran pembuangan air hujan (*drainase*), instalasi penyediaan air bersih bersumber dari PAM, jaringan telekomunikasi, penerangan jalan, dan unit perkantoran perusahaan kawasan.

Dalam Kajian Keberlanjutan Kawasan Industri di Tepi Air (IKKITA)-2020, transportasi publik berbasis transportasi darat dan laut di KIK sudah tersedia dengan adanya pelabuhan umum, pelabuhan ferry, terminal, hingga jalur jalan bus, dan angkutan umum. Namun KIK belum terlihat memiliki ketersediaan sumber air PDAM. Hal ini telah divalidasi dengan survei lapangan pada tahun 2019 bahwa KIK masih menggunakan air tanah dan air Waduk Sungai Wain sebagai bahan baku air. Padahal air di Sungai Wain terbatas dan hanya bisa digunakan sebagai persediaan air tahap awal saja.

Wawancara dengan Faisal Tola, Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Kaltim menyebutkan, KIK saat ini telah memiliki bangunan pabrik, perkantoran, dan gudang. Ia memperkirakan setidaknya telah ada puluhan perusahaan yang terdaftar

di KIK. Meskipun begitu, masih tersedia lahan industri yang siap untuk digunakan apabila ada investor lain yang tertarik untuk berinvestasi.

Mengenai kebutuhan infrastruktur yang sampai saat ini belum tersedia di KIK, Faizal Tola menyebutkan beberapa infrastruktur vital yang seharusnya wajib ada di suatu kawasan industri. Yaitu tersedianya akses jalan yang memadai, baik itu jalan utama menuju kawasan industri maupun jalan pendukung yang ada di sekitar dan di dalam kawasan tersebut. Ia menyoroti akses jalan di KIK masih banyak dikeluhkan calon investor. Meskipun sudah dibangun beberapa ruas jalan, namun dinilai masih terlalu sempit untuk lalu lalang kendaraan besar. Kualitas aspal jalan juga termasuk belum memadai karena di beberapa titik banyak ditemukan jalan yang rusak dan berlubang.

Secara lebih rinci, KIK bagian selatan merupakan bagian yang lebih dilirik investor. Perusahaan yang beroperasi rata-rata berada di bagian selatan KIK. Adapun yang berada di kawasan utara hanya segelintir saja, salah satunya yaitu PT Wilmar Nabati. Hal ini dikarenakan akses jalan di bagian selatan lebih baik dibanding bagian lain meskipun belum sepenuhnya jalannya mulus. Hingga kini terdapat peningkatan jalan poros Selatan KPI Kariangau sekitar 7,6 kilometer.



Gambar 3.8: Beberapa Ruas Jalan Utama di KIK

*Sumber: Bisnis Indonesia, 2020*

Kebutuhan infrastruktur jalan ini juga ditegaskan oleh Abad Manfita, perwakilan dari Perusda, ia menyebutkan jalan yang sudah ada di KIK saat ini sudah terkoneksi antara titik 0 KM yang berada di Pelabuhan Kariangau dengan jalan Tol Samarinda-Balikpapan. Secara bentuk, infrastruktur jalan di KIK hampir sama dengan yang ada di Kawasan Industri lain di Kalimantan Timur, terutama di Kawasan Industri Maloy Batuta. Ada beberapa ruas jalan yang belum memadai untuk dilalui kendaraan besar. Terkadang jika akan menuju ke KIK, jalan yang harus dilalui tidak bisa satu jalur, harus menyeberang ke jalur kanan atau jalur kiri terlebih dahulu.

Jika dilihat dari ukuran, ruas jalan di KIK mampu dilalui 3 mobil ukuran sedang dan 2 mobil ukuran besar. Sisi fisiknya, jalan yang dibuat dari cor-coran semen tersebut ada beberapa titik yang ambles dan tidak rata. Jadi, untuk aspek jalan ia melihat perlu ada perbaikan dan pemeliharaan. Abad Manfita juga sekilas menyebutkan mengenai ketersediaan air di pelabuhan KIK yang sudah didukung oleh adanya *Water Treatment Plant* (WTP). Pembangunan WTP ini dianggap menjadi salah satu solusi untuk menjangkau air bersih di KIK.

Jika dilihat dari sisi pelabuhan, Abad menambahkan infrastruktur pendukung di pelabuhan KIK sudah cukup memadai. Telah tersedia peralatan bongkar muat seperti *Rubber Tyred Gantry* (RTG) dan *container crane* yang melayani kapal-kapal. Tempat usaha penampungan peti kemas berupa *depo container* juga sudah tersedia. Melalui tercukupinya sarana dan pra sarana ini, ia melihat bisnis khusus di pelabuhan di KIK sebenarnya sudah berjalan dengan baik. Ia pun hanya berharap dengan semakin meningkatnya pertumbuhan arus barang yang ada di pelabuhan KIK saat ini, luas dermaga dan peralatan pendukung pelabuhan juga turut ditingkatkan.

Lebih lanjut mengenai infrastruktur lain, Faisal Tola melihat di KIK sudah ada PLN dan perusahaan listrik swasta. Meskipun begitu perlu diakui bahwa fasilitas lampu dan kelistrikan di KIK masih terbilang belum memadai. Saat ini pembangkit listrik yang dikelola oleh PT Kariangau Power beroperasi dengan kapasitas listrik yang tersedia mencapai 30 MW dari dua mesin pembangkit. Selain itu, KIK juga mendapatkan aliran listrik dari PLTU Teluk Balikpapan milik PT PLN. Meskipun begitu, kapasitas listrik tersebut belum dapat memenuhi kebutuhan listrik bagi seluruh pengusaha di KIK. Adanya

hambatan kurangnya aliran listrik ini membuat para pengusaha harus menyediakan listrik secara mandiri. Mereka masih harus menyuplai listrik dengan genset yang mengakibatkan biaya operasional yang melambung pun tak bisa dielakkan.

Faisal Tola juga menyinggung kekurangan infrastruktur di bagian pelabuhan KIK terutama untuk luas dermaga dan peralatan kerja. Karena setiap hari terdapat penambahan volume arus keluar masuk barang melalui pelabuhan. Dermaga dan peralatan yang saat ini tersedia masih dirasa belum mampu mengakomodasi total barang yang melewati pelabuhan. Ia sangat berharap pada rencana Pelindo untuk menganggarkan kebutuhan-kebutuhan tersebut karena ada peningkatan arus barang mencapai 20 persen.

Sejalan dengan pendapat narasumber sebelumnya, H. Abdul Azis selaku Direktur Utama PT Kaltim Kariangau Terminal mengungkapkan pelabuhan peti kemas Kariangau diperuntukkan untuk mengakomodasi arus lalu lintas barang domestik dan internasional internasional. Setiap tahunnya pelabuhan ini mengalami tren kenaikan jumlah barang masuk maupun keluar. Maka dari itu, infrastruktur yang saat ini dibutuhkan yaitu penambahan kapasitas dan kualitas peti kemas. ia juga menyoroti fasilitas dan peralatan di pelabuhan yang masih kurang.

Ia juga sempat menyinggung jalan utama yang mana jika dilihat dari segi kualitas sudah lumayan baik. Menggunakan bahan beton untuk dua jalur, jalan utama sudah dapat mengakomodasi arus lalu lintas di sekitar KIK yang sudah mulai ramai. Selain itu, penambahan fasilitas *connecting* (penghubung) antara KIK dengan kawasan sentra lainnya di Balikpapan bahkan di Kalimantan Timur juga diperlukan. Kebutuhan itu termasuk jalan poros dari Balikpapan ke Samarinda sudah tersedia, namun sepanjang jalan KM 13 dari jalan poros masuk ke Pelabuhan Kariangau belum ada. Paling tidak disediakan jalan penghubung untuk masuk ke kantor-kantor dan perumahan di sekitar KIK agar lebih atraktif.

Selain masalah infrastruktur, H. Abdul Azis juga mengungkapkan bahwa kualitas sistem dan SDM di Pelabuhan Kariangau perlu untuk ditingkatkan. Sayangnya, ia tidak menjabarkan lebih lanjut mengenai hal tersebut.

Didi Purnomo, Manajer Divisi Properti Perusahaan Umum Daerah Manungtung Sukses Balikpapan juga menyebut masalah jalan yang saat ini baru rampung 60 persen sebagai kendala utama pengembangan KIK. Penyelesaian masalah jalan direncanakan akan dirampungkan di tahun 2021. Adapun infrastruktur jalan yang ada saat ini berkaitan dengan pembangunan Ibu Kota Negara (IKN) yang dihubungkan dengan Jembatan Pulau Balang. Lokasi KIK sebenarnya terbelah oleh rencana infrastruktur Jalan Pulau Balang yang saling mengikat dengan Pelabuhan Kariangau.

Terkait dengan infrastruktur di dalam KIK sendiri, Didi juga mengakui masih kurang memadai. Ada beberapa faktor yang mengakibatkan terjadinya perubahan rencana pembangunan infrastruktur tersebut. Salah satunya koordinat lokasi yang mengalami pergeseran akibat dari kondisi geografis Balikpapan dan KIK yang berbukit-bukit. Suatu lokasi yang awalnya diperuntukkan untuk industri tertentu ternyata harus bergeser dikarenakan perubahan struktur jalan dari rencana pengembangan Jalan Pulau Balang.

Pihak pengembang tentunya tidak bersedia mengikuti rencana pembangunan awal jika terdapat pola struktur pembangunan yang tidak tertata dengan baik. Jangan sampai ada tumpang tindih antara pengembangan KIK dengan pengembangan IKN dan jalan pendukung yang dilakukan oleh pemerintah pusat. Maka dari itu, untuk kelanjutan pembangunan infrastruktur masih dalam tahap pengkajian ulang.

Informasi terakhir dari Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur menyebutkan adanya perubahan rencana pembangunan jalan sehingga mau tidak mau KIK juga harus mengubah *site plan* dan struktur ruang. Namun, untuk lokasi depo sendiri tidak ada perubahan. Infrastruktur lain yang akan terus diusahakan untuk dikembangkan yaitu jaringan telekomunikasi, listrik dan penerangan, saluran air bersih, pengolahan limbah, jembatan, dan lainnya. Bagi infrastruktur lain yang belum disebutkan, akan disesuaikan dengan kebutuhan KIK seiring dengan masih berjalannya pengembangan kawasan tersebut.

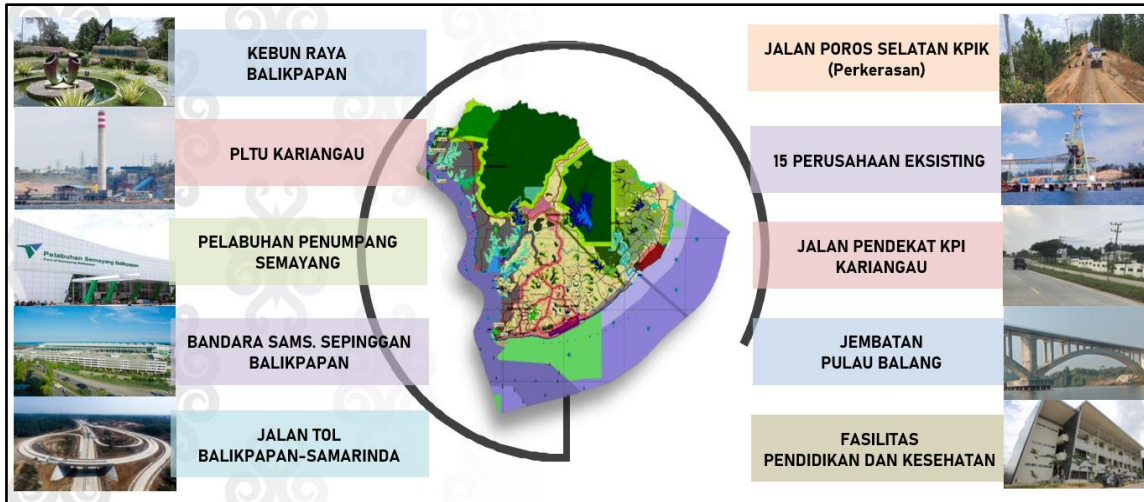
No.	Ketersediaan Infrastruktur di KIK
1.	Tersedia transportasi publik berbasis transportasi darat dan laut yang meliputi pelabuhan umum, pelabuhan ferry, terminal, hingga jalur jalan bus dan angkutan umum.
2.	Tersedia bangunan pabrik, perkantoran, dan lodan (gudang penyimpanan).
3.	Sudah tersedia listrik dari PLN, namun beberapa titik penyediaan listriknya dikembangkan sendiri oleh pengembang.
4.	Terdapat peti kemas untuk mendukung pergudangan dan arus keluar masuk barang.
5.	Kualitas jalan utama yang terbuat dari beton dengan 2 jalur sudah cukup baik

Tabel 3.8: Ketersediaan Infrastruktur (Sumber Daya Buatan) di KIK menurut

Tidak hanya infrastruktur yang ada di Kawasan Industri Kariangau saja yang harus dikembangkan. Infrastruktur di lingkungan sekitar KIK pun perlu diperhatikan sebagai komponen yang mendukung berjalannya aktivitas bisnisnya. Infrastruktur pendukung ini sebenarnya sudah cukup banyak terbangun dan memadai. Sebagai kota transit yang berdekatan dengan calon Ibu Kota Negara, Balikpapan terus berbenah untuk dapat mengakomodasi mobilitas masyarakat yang semakin masif.

Dilansir dari laporan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah tahun 2020, infrastruktur pendukung yang dimaksud antara lain Jalan Poros Selatan Kariangau, Jalan Pendekat KIK, Jembatan Pulau Balang, Fasilitas Pendidikan dan Kesehatan, Kebun Raya Balikpapan, PLTU Kariangau, Pelabuhan Penumpang Semayang, Bandara Sepinggan Balikpapan, dan Jalan Tol Balikpapan-Samarinda.





Gambar 3.9: Infrastruktur Pendukung di Sekitar Kawasan Industri Kariangau

Sumber: Bappeda Balikpapan, 2020

### 3.7 Keterkaitan Inter-Regional dan Intra-Regional antara Kawasan Industri Kariangau dan Wilayah di Sekitarnya

Balikpapan bukan merupakan kota penghasil tambang minyak dan tambang lainnya karena pertambangan sendiri berada di luar kota Balikpapan. Komitmen bersama sejak pemimpin sebelumnya dan adanya Peraturan Daerah (Perda) No 12/2012 tentang RT RW Kota Balikpapan 2012—2032 serta Peraturan Walikota No 12/2013 telah ditetapkan dan mengatur Kota Balikpapan sebagai kota bebas tambang. Potensi lahan tambang batu bara yang ada di kota tersebut telah dihapuskan. Hal ini membuat Balikpapan harus berpikir keras membangun pusat ekonomi baru.

Langkah yang ditempuh pemerintah provinsi dan pemerintah kota yaitu dengan menciptakan dan mengembangkan Kawasan Industri Kariangau (KIK) di kecamatan Balikpapan Barat. Kecamatan Balikpapan Barat, termasuk wilayah industri yang paling menonjol dibandingkan kecamatan lain di Balikpapan. Kecamatan ini sangat bernilai ekonomis dan strategis bagi pertumbuhan industri serta ekonomi daerah. Berbatasan langsung dengan Teluk Balikpapan, kecamatan Balikpapan Barat berada cenderung didominasi pemukiman rumah panggung terutama di wilayah pesisirnya. Masyarakatnya sendiri umumnya beraktivitas sebagai nelayan di pelabuhan yang masih konvensional. Meskipun begitu, di Kampung Baru terdapat penyeberangan ke Pulau Sulawesi.

KIK diperuntukkan sebagai kawasan perkotaan berbasis kegiatan industri sebagai pusat baru pertumbuhan Kota Balikpapan dan sekitarnya. KIK juga dikembangkan dengan mempertimbangkan kawasan perkotaan yang kondusif terhadap keseimbangan lingkungan hidup pesisir. Namun hingga saat ini pengembangan Kawasan Industri Kariangau (KIK) sudah bisa dikatakan stagnan. Demikian pernyataan dari Dr. Warsilan, Dosen Luar Biasa Program Ilmu Lingkungan Pascasarjana Universitas Mulawarman. Merespon kesulitan tersebut, di Kalimantan Timur sudah mulai muncul beberapa kawasan industri.

Salah satunya Kawasan Industri Buluminung di Paser Penajam Utara yang letaknya berhadapan dengan KIK. Berada tepat di teluk dan memiliki ujung yang berbatasan dengan Kutai Kartanegara. Kawasan ini dapat menjadi Kawasan Strategis Teluk Balikpapan yang menghubungkan antara Balikpapan, Penajam Paser Utara dan Kutai Kartanegara khususnya di wilayah teluk pesisir. Pendanaan untuk Kawasan Industri Buluminung mayoritas didapat dari pihak swasta, saat ini sudah memiliki industri tambang batubara, industri repair kapal termasuk untuk *processing* sawit.

Dengan munculnya kawasan industri lain ini, harapannya dapat mendukung industri yang sudah ada di Kariangau. Sebelumnya, terdapat wacana penghubungan berbagai kawasan industri di Kalimantan Timur. Penghubungan ini digagas dengan rencana pembangunan transportasi kereta api melalui arahan sistem transportasi untuk industri dari Kutai Barat (Kubar), Kutai Kartanegara (Kukar) sampai Balikpapan, sehingga tidak melalui laut lagi. Namun pendanaan menjadi salah satu faktor penghambat realisasi ini.

Proses pengiriman barang dari berbagai wilayah ke KIK saat ini masih menggunakan angkutan *ready transport* ponton yang ditarik. Barang-barang dari Samarinda dan Kutai Kartanegara misalnya, masuk ke Kariangau kemudian dikirimkan ke logistik, selanjutnya baru dimuat di kapal induknya.

KIK juga didukung dengan berbagai pembangunan yang terintegrasi, di antaranya jalan akses Kilometer 13-KIK (Terminal Peti Kemas) Kariangau, Pelabuhan Internasional Kariangau, jalan tol Balikpapan-Samarinda, dan Jembatan Pulau Balang. Jembatan Pulau Balang sendiri merupakan pilihan perlintasan dari Penajam Paser Utara ke Balikpapan

tanpa menggunakan kapal ferry. Jalur dari jembatan ini juga terhubung ke KIK dan Tol Balikpapan-Samarinda.

Selain itu, KIK juga didukung oleh Bandara Sepinggan, power plant PLTU Kariangau 2 x 100 MW dan 2 x 25 MW, pembangunan RDMP RU V atau perluasan kilang minyak Pertamina, pembangunan sarana air bersih dan berbagai aktivitas pembangunan lain yang dilaksanakan perusahaan yang berdiri di sekitar Kawasan Industri Kariangau (KIK).

Narasumber lainnya yaitu Elvin Junaidi, Kepala Dinas DPMPTSP Balikpapan memaparkan bahwa adanya jembatan Balikpapan-Penajam juga membuat arus perekonomian kedua wilayah tersebut meningkat, lebih efisien, dan semakin terbuka. Sebelumnya masyarakat harus memanfaatkan *ferry* atau *speedboat* untuk transportasi dan pengiriman barang antar daerah. Adanya jembatan ini, mobilitas masyarakat meningkat drastis sehingga dapat mendongkrak perekonomian tidak hanya di Balikpapan namun juga di Penajam. KIK dan Buluminung yang kini sudah saling terhubung berkat jembatan tersebut.

Keterkaitan KIK selain dengan wilayah Penajam yaitu dengan kota Samarinda. Kemudahan akses antar wilayah tersebut terbantu dengan adanya Tol Balikpapan-Samarinda yang merupakan bagian dari Tol Trans Kalimantan. Diharapkan tol sepanjang 99,35 km ini mampu menciptakan kawasan perekonomian baru di Pulau Kalimantan yang sekaligus mendorong pertumbuhan kawasan tersebut menjadi semakin lebih baik dan berkembang. Tol ini menjadi pendukung pengembangan sektor kawasan-kawasan industri yang bergerak di sektor kelapa sawit, batubara, migas, serta pertanian. Nantinya kawasan yang dilintasi jalan tol ini diharapkan mampu meningkatkan mutu pembangunan ke depan.

Bila dilihat dari segi produk dan komoditas yang ada di KIK, keterkaitan inter-regional kawasan tersebut dengan wilayah lain sangat tinggi. Didi Purnomo, Manajer Divisi Properti Perusahaan Umum Daerah Manuntung Sukses Balikpapan, memberikan contoh industri pengolahan kayu yang ada di KIK memiliki bahan baku yang tidak bisa didapat dari KIK maupun wilayah di Balikpapan. Bahan baku berupa kayu tersebut berasal dari daerah hutan di kabupaten lain di Kalimantan Timur. Pengolahan kayunya saja yang

dilakukan di KIK. Begitu juga dengan kelapa sawit. Produknya sendiri merupakan hasil perkebunan dari luar Balikpapan yang untuk pengolahannya dilakukan di KIK.

Jika dilihat dari aspek keterkaitan intra-regional antar industri yang ada di KIK, dapat dilihat bahwa masing-masing industri justru tidak memiliki keterkaitan satu sama lain. Industri yang saat ini sudah ada di KIK dapat berdiri sendiri tanpa memiliki ketergantungan satu sama lain. Hal ini diperkuat dengan pendapat dari Agus Budi Prasetyo, kepala dari Bappeda Balikpapan, ia memberikan contoh satu industri di KIK belum dapat saling mendukung dengan industri yang ada disekitarnya. Tidak adanya keterkaitan intra industri di KIK disebabkan karena perusahaan yang terdaftar di KIK memiliki bidang bisnis yang berbeda

### **3.8 Minat Investor dan Calon Investor untuk Berinvestasi di Kawasan Industri Kariangau**

Kawasan Industri Kariangau merupakan kawasan terbesar di Kalimantan Timur. Kawasan ini telah memiliki kemudahan investasi langsung konstruksi (KLIK). Artinya KIK memiliki kemudahan berusaha dalam segi administrasi dan persyaratan yang lebih baik dibandingkan kawasan industri lain di Kalimantan Timur. Langkah lain untuk menarik investor yang telah dilakukan Pemerintah Daerah sejak 2019 yaitu mempercepat penyelesaian sertifikasi lahan di kawasan peruntukan industri Kariangau yang telah dikuasai seluas 133 ha. Hal ini diharapkan membuat pembangunan infrastruktur jalan yang menjadi halangan utama mengharapakan dengan adanya sertifikasi lahan tersebut, pembangunan infrastruktur jalan yang selama ini menjadi halangan utama dapat diselesaikan lebih cepat dibangun.

Sejak didirikannya Kawasan Industri Kariangau pada tahun 2016, para investor dan calon investor memang mengakui banyak peluang bisnis di KIK. Apalagi antusiasme investor lokal sejak diputuskannya IKN yang berdekatan dengan KIK membuat minat mereka terhadap KIK ini lebih besar. Mereka siap menanamkan modalnya namun hingga saat ini masih menunggu keseriusan pemerintah daerah dan kota dalam merealisasikan pengembangan kawasan tersebut.

Sebagai salah satu pelaku usaha di Balikpapan, Ketua Asosiasi Logistik dan Forwarder Indonesia (ALFI) Kaltim, Faizal Tola, mengaku bahwa awal mula memilih KIK sebagai tempat usaha logistik karena mau tidak mau harus mengikuti aturan untuk membuka usaha di sentra kawasan industri. Dalam artian usaha logistik yang ia geluti harus ikut berpindah ke Pelabuhan Kariangau. Namun ia sekilas mengatakan tidak berminat untuk menjajal usaha di KM 13. Sayangnya ia tidak menjabarkan alasan tersebut. Lebih lanjut, ia berharap KIK bisa menjadi *hak port* untuk Pulau Kalimantan karena menjadi satu-satunya terminal pelabuhan yang sudah *direct*. Guna mewujudkan keinginan tersebut ia menaruh harapan besar agar infrastruktur di KIK yang menjadi beban pemerintah dapat segera dibenahi.

Selaras dengan Abad Manfita, perwakilan dari perusahaan daerah tersebut mengatakan minat ia berinvestasi di KIK pertama karena letak KIK yang sangat strategis yaitu berada di pesisir pantai. Letak KIK yang tidak hanya dekat dengan IKN namun juga jalan tol, bandara, dan Kota Balikpapan menjadi pertimbangan sendiri terkait minatnya untuk menanamkan modal di KIK. Ditambah lagi dengan adanya rencana pengembangan kawasan industri lain di Kalimantan Timur akan memunculkan *multiplier effect* yang positif bagi pelaku usaha.

Selain itu, ia melihat keseriusan pemerintah dalam mengembangkan kawasan ini. Keseriusan ini ditandai dengan dibangunnya berbagai infrastruktur baik yang ada di KIK sendiri maupun infrastruktur di sekitarnya untuk menopang bisnis di KIK. Ia melihat KIK mampu menyediakan sarana dan prasarana guna mendukung bisnisnya yaitu lalu lintas barang sehingga sampai ke konsumen.

Lain halnya dengan yang dikatakan oleh Didi Purnomo, Manajer Divisi Properti Perusahaan Umum Daerah Manuntung Sukses Balikpapan tersebut sangat menyayangkan pengembangan kawasan ini yang tidak berjalan lancar. Di dalam KIK sendiri yang mana memiliki perizinan lahan khusus peruntukan perindustrian seluas 133 ha dari pemerintah pusat melalui Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM), belum ada *tenant* yang terdaftar. Meskipun begitu, sudah direncanakan sejak tahun 2019 untuk dilakukan pengembangan depo dan peti kemas, namun saat ini masih terhalang adanya pandemi

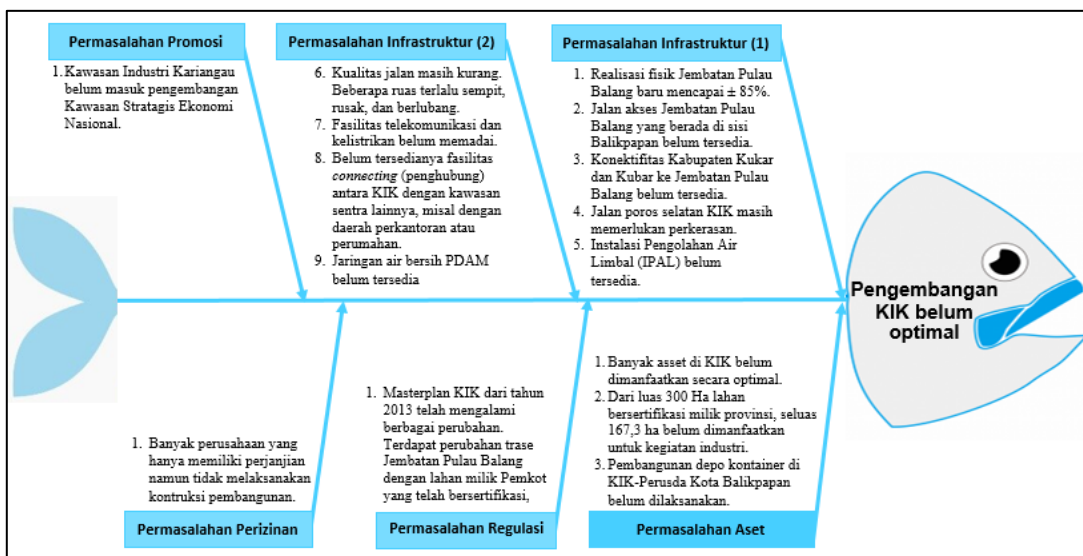
COVID-19. Sebab hal tersebut, harus ada koreksi ulang terhadap investasi pengembangan depo dan peti kemas tersebut yang selama ini sudah dijalankan.

Agus Budi Prasetyo, Kepala Bappeda Kota Balikpapan, justru melihat bahwa investor yang sudah menanamkan modalnya di Balikpapan khususnya di KIK karena pengaruh posisi tata letak geografis dan infrastruktur. Balikpapan memiliki posisi yang strategis dan infrastruktur yang relatif lebih memadai dibandingkan wilayah lain di Kalimantan Timur. Apalagi untuk KIK yang letaknya tidak jauh dari bandara dan pelabuhan peti kemas.

### 3.9 Analisis *Fishbone* Terkait Permasalahan di Kawasan Industri Kariangau

Mengacu pada permasalahan di Kawasan Industri Kariangau yang telah dibahas sebelumnya oleh berbagai narasumber, dalam analisis *fishbone* ini permasalahan tersebut akan dikelompokkan berdasarkan kategori tertentu. Pengelompokan ini dapat membantu mengidentifikasi penyebab yang menjamin tidak lanjut baik oleh pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kota, investor, maupun media.

Secara sederhana, analisis ini juga dapat dipergunakan untuk menelusuri penyebab mengapa suatu permasalahan muncul di KIK. Dengan menggunakan analisis *fishbone*, memungkinkan adanya keterlibatan dan partisipasi semua pihak pemangku kepentingan di KIK.



Gambar 3.10: Diagram *Fishbone* Permasalahan di KIK

Diagram *fishbone* di bawah ini berisi rangkuman permasalahan di KIK yang sudah dikelompokkan berdasarkan kategori tertentu. Yaitu permasalahan infrastruktur, permasalahan regulasi, permasalahan aset, dan permasalahan promosi. Dengan mengkategorikan permasalahan yang ada, berbagai sebab potensial dari satu masalah atau pokok persoalan yang ada di KIK dapat dengan mudah dimengerti. Sehingga investor, calon investor, pemerintah, pemangku kepentingan lainnya dapat mengetahui mana saja masalah yang harus segera diselesaikan. Dapat dilihat bahwa mayoritas permasalahan yang ada di KIK merupakan permasalahan yang terkait infrastruktur.

## BAB IV

### PENUTUP

#### 4.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan data primer dari *in-depth interview* kepada narasumber dan data sekunder dari *desk research* yang telah dipaparkan sebelumnya, berikut kesimpulan yang dapat diambil dari kajian ini:

1. Sebagai kawasan yang memang diperuntukkan untuk sentra industri, KIK masih sangat berpotensi dan berpeluang untuk lebih dikembangkan. Terutama untuk sektor kepelabuhan bidang transportasi barang. Apalagi dengan adanya calon Ibu Kota Negara, KIK berpotensi besar menjadi pelabuhan utama di Pulau Kalimantan. Saat ini KIK sudah bisa *direct call* untuk rute pelayaran internasional langsung. Hal tersebut membuat tren pertumbuhan arus barang naik antara tiga sampai lima persen dari tahun sebelumnya.
2. KIK dan wilayah disekitarnya memiliki sumber air mineral yang mumpuni, namun karena terdapat perda yang membatasi eksploitasi pertambangan di Balikpapan. Meskipun begitu, KIK memiliki dukungan Daerah Aliran Sungai (DAS) di Teluk Balikpapan yang memiliki keanekaragaman hayati di perairannya.
3. Meskipun ketersediaan air bersih di KIK masih terbatas, namun Waduk Manggar dan Sungai Wain dan memiliki debit air yang bisa mencukupi kebutuhan air bersih untuk jangka pendek.
4. Faktor utama yang menjadi penghambat investor untuk bersedia menanamkan modalnya di KIK yaitu masalah infrastruktur. Infrastruktur yang belum memadai antara lain jalan utama dan jalan pendukung, air bersih yang masih minim, telekomunikasi dan kelistrikan belum sepenuhnya memiliki kualitas yang baik, luas dermaga dan peralatannya yang masih kurang, serta penambahan peti kemas.
5. Sebagai sentra kawasan industri, KIK sudah memiliki dukungan intra-regional yang cukup baik. Kecamatan Balikpapan Barat dimana KIK berada memiliki kegiatan industri yang paling menonjol dan bernilai ekonomis serta strategis bagi pertumbuhan industri dan ekonomi daerah.



6. KIK berbatasan dengan Kutai Kartanegara dan berhadapan dengan Kawasan Industri Buluminung di Paser Penajam Utara. Letak ini menjadikannya sebagai Kawasan Strategis Teluk Balikpapan yang menghubungkan antara Balikpapan, Penajam Paser Utara dan Kutai Kartanegara khususnya di wilayah teluk pesisir. KIK juga didukung oleh konektivitas akses transportasi yang mudah.
7. KIK juga didukung dengan berbagai pembangunan yang terintegrasi, di antaranya jalan akses Kilometer 13 - KIK (Terminal Peti Kemas) Kariangau, Pelabuhan Internasional Kariangau, jalan tol Balikpapan-Samarinda, dan Jembatan Pulau Balang.
8. Meskipun banyak investor yang menyetujui bahwa masih banyak potensi dan peluang bisnis, namun minat investor maupun calon investor untuk menanamkan modalnya di KIK masih terbilang cukup rendah. Hal ini dikarenakan pengembangan infrastruktur yang belum memadai.

#### **4.2 Saran**

Beberapa saran dan rekomendasi yang dapat diberikan berdasarkan hasil kajian ini antara lain sebagai berikut:

1. Jenis industri yang direkomendasikan beroperasi di KIK diutamakan untuk industri hilir, sehingga dapat langsung dipasarkan ke luar wilayah, seperti industri pengolahan karet, pengolahan sawit, pengolahan kakao dan kopi, pengolahan pakan ikan dan ayam, briket batubara, pengolahan minyak dan gas, serta industri bahan makanan dan minuman.
2. Potensi investasi di KIK terutama di sektor pelabuhan masih sangat terbuka lebar. Dari tahun ke tahun pertumbuhan arus barang mengalami kenaikan sehingga para investor dapat memanfaatkan peluang ini untuk masuk pada bisnis logistik dan *forwarder*. Dalam mengakomodasi peluang ini, pemerintah daerah dan pemerintah kota disarankan untuk serius memperbaiki infrastruktur dermaga dan peralatan kerja.
3. Infrastruktur pendukung industri juga harus menjadi prioritas pemerintah dalam mengembangkan KIK. Infrastruktur yang perlu menjadi prioritas utama untuk dibenahi yaitu akses jalan yang masih belum memadai. Kendala inilah yang

mengakibatkan investor urung untuk berinvestasi di KIK. Mereka berharap ada peningkatan kualitas jalan raya dan jalan pendukung serta adanya pelebaran pada jalan utama.

4. Proses pengembangan KIK harus disertai dengan sinkronisasi peraturan dan budaya sekitar agar tidak terjadi benturan antara kebutuhan pembangunan industri dengan kebijakan pembebasan lahan serta norma-norma budaya yang ada di masyarakat sekitar.
5. Persoalan investasi bukan hanya sekadar untuk menggali data terkait potensi, peluang, dan peningkatan infrastruktur, namun juga bagaimana dapat mendekati investor untuk bersedia menanamkan modalnya. Dalam rangka meningkatkan minat tersebut dan memasarkan KIK secara langsung dengan investor dan stakeholder, perlu dilakukan *business match* dan diadakan *investor gathering* secara berkala, tidak hanya untuk investor yang sudah masuk ke KIK namun juga calon investor yang potensial.
6. Dalam melakukan pengembangan kawasan industri di Kalimantan Timur, pemerintah disarankan tidak hanya terfokus pada satu kawasan saja yaitu KIK yang mana kawasan tersebut lebih dominan untuk tempat penyimpanan bahan logistik, namun juga dapat mengembangkan kawasan lain seperti Kawasan Industri Buluminung sebagai Kawasan Strategis Teluk Balikpapan yang menghubungkan antara Balikpapan, Penajam Paser Utara dan Kutai Kartanegara.
7. Ada banyak perubahan rencana pengembangan KIK dan calon Ibu Kota Negara yang saling bertentangan satu sama lain sehingga mau tidak mau ada beberapa proyek yang perlu ditunda atau dibatalkan pengembangannya sampai rencana pengembangan terbaru ditentukan. Dalam hal ini, perlu adanya koordinasi yang baik antara pemerintah pusat, daerah, kota, maupun peangku kepentingan lain untuk dapat menyelaraskan rencana pengembangan tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2020. 17 Juni 2020.
- Bank Indonesia. Laporan Perekonomian Provinsi Kalimantan Timur Mei 2020. Jakarta, 2020.
- Basic Tools for Process Improvement. (1995, May 3). Diambil dari Balanced Scorecard Institute: <http://www.balancedscorecard.org/Portals/0/PDF/c-eddiag.pdf>. Diakses pada 25 September 2020.
- Dinas Koperasi UMKM dan Perindustrian Balikpapan. Diambil dari DKUMKP Balikpapan <http://dkumkmp.balikipapan.go.id/content/59/kawasan-industri-kariangau>. Diakses pada 29 September 2020.
- Djojodipuro, Marsudi. 1992. Teori Lokasi, FE UI, Jakarta, hal: 48.
- DPMPTSP Kalimantan Timur. 2020. September 2020.
- Fitrianto, Agus; dkk. 2020. Penilaian Kawasan Industri Kariangau Menggunakan Indeks Keberlanjutan Kawasan Industri Tepi Air (IKKITA). Jurnal Penelitian Enjiniring (JPE), Vol. 24, No. 1.
- Kementerian Perindustrian Republik Indonesia. Diambil dari Kemenperin: <https://kemenperin.go.id/kawasan>. Diakses pada 29 September 2020.
- Krisnha, Dicky Nu dkk. 2019. Kajian Kesesuaian Aksesibilitas Infrastruktur sebagai Daya Dukung Dalam Pengembangan Kawasan Industri (Studi Kasus: Kawasan Industri Kendal, Jawa Tengah). . Geodesi Undip, Volume (8), Nomor (4).
- Miles, M.B, Huberman, A.M, dan Saldana, J. Qualitative Data Analysis, A Methods Sourcebook, Edition 3, Terj. Tjetjep Rohindi Rohidi, (Jakarta: UI Press, 2014), hal: 31
- Sadono Sukirno, 1976. Beberapa Aspek Dalam Persoalan Pembangunan Daerah, FE UI, hal: 79
- Sagala, Aryanto, dkk. 2004. Penyusunan Rencana Pengembangan Kawasan Industri. Jakarta: BPPT Press.
- Soeling, Pantius.D. 2007. Pertumbuhan Bisnis dan Tanggung Jawab Sosial Perusahaan. Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi, Vol.15, No.1.
- Wahyudi, 2009. Dampak Pengembangan Kawasan Industri Kariangau (KIK) Terhadap Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat (Studi di Kelurahan Kariangau Kecamatan Balikpapan Barat Kota Balikpapan).
- Watson, G. (2004). The Legacy Of Ishikawa. Quality Progress 37(4) , 54-47.
- Macorp, Diambil dari: <https://macorp.co.id/pengertian-kawasan-industri-dan-tujuannya/> Diakses pada 30 Spetember 2020.