



PENGEMBANGAN KAWASAN INDUSTRI PELABUHAN INTERNASIONAL (KIPI) MALOY UNTUK MENDUKUNG BLUE ECONOMY

**Laurensius*, Masaji Faiz Dani Agus Setiani, Regil Kentaurus Harryes,
Abdul Rivai Ras**

Progam Studi Keamanan Maritim, Fakultas Keamanan Nasional,
Universitas Pertahanan, Indonesia

Abstrak

Pelabuhan Maloy merupakan pelabuhan yang terletak di Kalimantan Timur dan direncanakan berskala Internasional karena memiliki letak yang sangat strategis. Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy telah diproyeksikan dapat meningkatkan laju pertumbuhan perekonomian Kalimantan Timur. Mengingat lokasi KIPI Maloy yang strategis yaitu terletak pada ALKI II dan Provinsi Ibu Kota Baru Indonesia maka pelabuhan ini juga dapat berpotensi meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi nasional. Penelitian terkait pengembangan terkait pengembangan Pelabuhan Maloy sebelumnya telah dilakukan. Namun, penelitian terkait perkembangan pembangunan Pelabuhan Maloy menjadi pelabuhan berskala internasional yang dikaitkan dengan potensi ekonomi di KIPI Maloy belum banyak dilakukan. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan analisa deskriptif kualitatif dan triangulasi data untuk menguji keabsahan data. Sesuai dengan grand strategi pembangunan ekonomi Pemprov Kaltim, proyeksi kegiatan perekonomian KIPI Maloy mengarah pada pembangunan berkeadilan dan berkelanjutan dengan mengembangkan industri eksisting (minyak bumi, pupuk, gas, crude palm oil (CPO) dan batubara) dan membangun industri berbasis pertanian dengan pendekatan skala ekonomi dan klaster. KIPI Maloy sebelumnya telah mengembangkan konsep green economy yang juga merupakan bentuk pembangunan keberlanjutan utamanya dalam sektor ekonomi. Produk dan jasa green economy cenderung lebih mahal karena membutuhkan banyak investasi sedangkan blue economy menggunakan konsep mempelajari cara kerja alam dan memanfaatkan potensi alam tanpa merusaknya. Blue economy direkomendasikan oleh peneliti perlu diterapkan sebagai bentuk pengalihan pada konsumsi energi hijau, bersih, hasil daur ulang atau terbarukan.

Kata Kunci: Blue Economy, KIPI Maloy, Pelabuhan, Pelindo IV.

*Correspondence Address : laurenrago@gmail.com

DOI : 10.31604/jips.v8i1.2021.69-83

© 2021UM-Tapsel Press

PENDAHULUAN

Pelabuhan merupakan salah satu pusat konektivitas nasional. Pada tempat ini berlangsung berbagai aktivitas mulai kapal bersandar, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan aktivitas perekonomian mulai ekspor hingga impor. Perencanaan pelabuhan merupakan proses yang berfokus pada investasi pelabuhan, kapasitas desain, operasi, strategis dan kebijakan untuk membangun dan mengembangkan pelabuhan (Rangkuti dkk., 2018).

Transportasi laut yang merupakan bagian dari sistem transportasi nasional perlu untuk terus dikembangkan mengingat transportasi laut mampu menggerakkan pembangunan daerah hingga pembangunan nasional. Perhatian lebih perlu diarahkan khususnya pada kawasan tengah dan timur Indonesia salah satu upayanya yaitu dengan padatnya aktivitas pelayaran yang dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pembangunan nasional. Pembangunan pelayaran nasional yang meliputi penyempurnaan manajemen dan dukungan fasilitas pelabuhan perlu ditingkatkan dan diperluas agar transportasi laut makin mampu mendukung pembangunan nasional dan perekonomian nasional (Putra, 2016).

Pelabuhan Maloy merupakan pelabuhan yang terletak di Kalimantan Timur dan direncanakan berskala Internasional karena memiliki letak yang sangat strategis. Pelabuhan ini berlokasi menghadap Selat Makassar dan berada pada Alur Laut Kepulauan Indonesia Dua (ALKI II) dan berada pada Provinsi Kalimantan yang kelak akan menjadi Ibu Kota baru Indonesia dimana segala aktivitas perekonomian akan makin ramai dan berpusat di Kalimantan Timur. Selain itu, Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy akan diproyeksikan sebagai

outlet bagi komoditas minyak kelapa sawit di wilayah timur Indonesia. Pelabuhan ini berpotensi tinggi karena memiliki jumlah penduduk yang banyak, sumber daya alam yang melimpah, sumber daya manusia dengan kualitas yang memadai, lokasi yang strategis, kedalaman yang memadai dan telah ditetapkan sebagai Kawasan Industri Pelabuhan Internasional yang akan berkembang. Kondisi tersebut membuka peluang investasi yang dapat mengangkat pertumbuhan ekonomi daerah, maka direncanakan pembangunan suatu pelabuhan yang merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan potensi ekonomi khususnya Kalimantan Timur. Keberadaan pelabuhan ini diharapkan mampu mempercepat laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat di Kalimantan Timur (Putra, 2016).

Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy telah diproyeksikan dapat meningkatkan laju pertumbuhan perekonomian Kalimantan Timur. Mengingat lokasi KIPI Maloy yang strategis yaitu terletak pada ALKI II dan Provinsi Ibu Kota Baru Indonesia maka pelabuhan ini juga dapat berpotensi meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi nasional. Ekonomi biru (Blue Economy) merupakan salah satu solusi pembangunan daerah utamanya Negara Kepulauan. Blue economy merupakan aktivitas perekonomian yang mengandalkan pengelolaan sumberdaya lokal oleh masyarakat setempat yang menuntut kreativitas, inovasi, efisiensi dan efektivitas tanpa menyisakan limbah. Berdasarkan hasil penelitian terdahulu oleh Saksono (2013), daerah yang pembangunan ekonominya menggunakan blue economy memiliki peningkatan laju pertumbuhan ekonomi, memiliki daya saing tinggi dan laju pertumbuhan pembangunan daerahnya meningkat.

Inisiasi ini perlu diterapkan pada KIPi Maloy mengingat pada kawasan ini memiliki potensi jumlah penduduk yang banyak, sumber daya alam yang melimpah, dan sumber daya manusia dengan kualitas yang memadai.

PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Balikpapan merupakan salah satu instansi yang terlibat dalam pembangunan dan pengembangan KIPi Maloy (Humas Prov. Kaltim, 2016). Melalui instansi ini diharapkan peneliti dapat menggali informasi terkait pengembangan Pelabuhan Maloy menjadi pelabuhan berskala internasional, aktivitas-aktivitas apa saja yang terdapat pada KIPi Maloy yang berpotensi dapat meningkatkan laju pertumbuhan ekonomi dan mewujudkan blue economy, serta kesiapan KIPi Maloy menjadi salah satu pelabuhan potensial dan terletak strategis yaitu di provinsi Ibu Kota Baru dan ALKI II.

Penelitian terkait pengembangan terkait pengembangan Pelabuhan Maloy sebelumnya telah dilakukan. Namun, penelitian terkait perkembangan pembangunan pembangunan Pelabuhan Maloy menjadi pelabuhan berskala internasional yang dikaitkan dengan potensi ekonomi di KIPi Maloy belum banyak dilakukan. Adapun rumusan pertanyaan penelitian ini yaitu: (1) Bagaimana perkembangan pembangunan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPi) Maloy menjadi pelabuhan berskala internasional?; (2) Apa saja aktivitas ekonomi di Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPi) Maloy yang mampu mewujudkan Blue Economy?; dan (3) Bagaimana kesiapan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPi) Maloy menjadi pelabuhan berskala internasional yang potensial dan strategis?

Penelitian Pengembangan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPi) Maloy untuk Mendukung Pengembangan Blue Economy ini

berfokus pada mengetahui perkembangan dan kesiapan KIPi Maloy menjadi pelabuhan potensial dan strategis untuk meningkatkan laju pertumbuhan nasional melalui blue economy. Penelitian ini diharapkan dapat digunakan sebagai menambah wawasan terkait perkembangan pembangunan dan kesiapan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPi) Maloy menjadi pelabuhan internasional yang terletak di kawasan Ibu Kota baru Indonesia, konsep blue economy diharapkan dapat menjadi rekomendasi konsep peningkatan laju pertumbuhan ekonomi pada kawasan tersebut, serta diharapkan penelitian ini dapat menjadi referensi dan dikembangkan pada penelitian selanjutnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian kualitatif berarti proses eksplorasi dan memahami makna perilaku individu dan kelompok, menggambarkan masalah sosial atau masalah kemanusiaan. Proses penelitian mencakup membuat pertanyaan penelitian dan prosedur yang masih bersifat sementara, mengumpulkan data pada pengaturan partisipan, analisis data secara induktif, membangun data yang parsial ke dalam tema, dan selanjutnya memberikan interpretasi terhadap makna suatu data. Kegiatan akhir adalah membuat laporan ke dalam struktur yang fleksibel.

Penelitian dilaksanakan di PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Balikpapan (Gambar 1) pada tanggal 25 Februari 2020. Dipilihnya tempat ini sebagai lokasi penelitian didasari oleh pengembangan infrastruktur Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPi) Maloy yang diatur dan dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Balikpapan. Penelitian dilakukan dengan narasumber dari

jajaran PT. Pelindo IV Balikpapan. Dengan fokus penelitian pada Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy.

Lokasi penelitian Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy (Gambar 2) di Kabupaten Kutai Timur Provinsi Kalimantan Timur dengan koordinat $0^{\circ}59'3.96''$ Lintang Utara (LU) dan $118^{\circ}0'42.41''$ Bujur Timur (BT). Pelabuhan Maloy terletak pada lintasan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional dan berada pada kawasan pusat ekonomi dunia masa depan (Pacific Rim) merupakan salah satu keunggulan yang dimiliki KIPI Maloy. Selain itu, KIPI Maloy juga masuk dalam jalur interkoneksi Kalimantan dan Sulawesi, yang dilalui jalur regional lintas trans Kalimantan dan transportasi penyeberangan laut Tarakan – Toli Toli dan Balikpapan – Mamuju. Pelabuhan Maloy yang merupakan bagian dari Provinsi Kalimantan Timur, Kabupaten Kutai Timur, Kecamatan Kaliorang yang mempunyai potensi-potensi, yakni jumlah penduduk yang besar, sumber daya alam yang melimpah, sumber daya manusia dengan kualitas yang memadai dan lokasi yang strategis, kedalaman yang memadai dan telah ditetapkan sebagai Kawasan Industri Pelabuhan Internasional yang akan berkembang. Kondisi tersebut membuka peluang investasi yang dapat mengangkat pertumbuhan ekonomi daerah, maka direncanakan pembangunan suatu pelabuhan yang merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan potensi ekonomi Kecamatan Kaliorang pada khususnya dan Kabupaten Kutai Timur pada umumnya, keberadaan pelabuhan ini diharapkan mampu mempercepat laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat Kecamatan Kaliorang.

Pengumpulan data dalam sebuah penelitian merupakan langkah yang paling penting, hal ini karena data yang didapatkan selama melaksanakan penelitian akan menjawab tujuan penelitian yang diinginkan. Metode pengumpulan data yang digunakan pada penelitian ini yaitu melalui observasi dan wawancara. Menurut Satori & Komariah (2009), observasi (observation) atau pengamatan merupakan suatu teknik atau cara mengumpulkan data dengan jalan mengadakan pengamatan terhadap kegiatan yang sedang berlangsung. Dengan demikian, teknik ini dilakukan dengan cara mengamati objek yang diteliti baik secara langsung maupun tidak langsung untuk memperoleh data yang harus dikumpulkan dalam penelitian. Dalam penelitian kualitatif, wawancara seringkali dijadikan teknik dalam pengumpulan data. Wawancara umumnya dilakukan oleh dua pihak, yakni pewawancara (Interviewer) yang dalam hal ini peneliti dan terwawancara (Interviewee) yang akan memberikan informasi mengenai hal yang peneliti perlukan.

Penelitian ini menggunakan analisa deskriptif kualitatif. Penggunaan teknik analisa deskriptif kualitatif bertujuan untuk mengumpulkan, merangkum dan menginterpretasikan data-data yang telah diperoleh selama penelitian (Saputra & Tarigan, 2014). Data-data yang telah diperoleh tersebut kemudian diolah kembali untuk dapat menghasilkan gambaran yang jelas terkait pengembangan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Balikpapan dan upaya pengembangan KIPI Maloy menjadi pelabuhan internasional dengan konsep blue economy.

Metode triangulasi data digunakan untuk memeriksa keabsahan data. Menurut Sugiyono (2008), triangulasi

diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Bila peneliti melakukan pengumpulan data dengan triangulasi, maka sebenarnya peneliti mengumpulkan data yang sekaligus menguji kredibilitas data, yaitu mengecek kredibilitas data dengan berbagai teknik pengumpulan data dan berbagai sumber data. Peneliti menggunakan observasi partisipatif, wawancara mendalam, dan dokumentasi untuk sumber data yang sama secara serempak. Triangulasi sumber, berarti untuk mendapatkan data dari sumber yang berbeda-beda dengan teknik yang sama.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi KIPI Maloy Saat Ini

Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy di Kabupaten Kutai Timur Provinsi Kalimantan Timur terletak pada koordinat 0°59'3.96" Lintang Utara (LU) dan 118° 0'42.41" Bujur Timur (BT). Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy di Kabupaten Kutai Timur dipersiapkan menjadi pusat pengolahan CPO beserta produk turunannya dan pusat industri yang terintegrasi dengan pelabuhan berskala Internasional. Wilayah Maloy memiliki luas perkebunan kelapa sawit yang cukup besar di Indonesia yaitu 577 hektar, Kawasan tersebut diproyeksikan menjadi salah satu potensi perkebunan kelapa sawit terbesar di Indonesia (Yahya & Gunawan, 2019). Terletak pada lintasan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional dan berada pada kawasan pusat ekonomi dunia masa depan (Pacific Rim) merupakan salah satu keunggulan yang dimiliki KIPI Maloy. Selain itu, KIPI Maloy juga masuk dalam jalur interkoneksi Kalimantan dan Sulawesi, yang dilalui

jalur regional lintas trans Kalimantan dan transportasi penyeberangan laut Tarakan – Toli Toli dan Balikpapan – Mamuju.

Upaya dalam menjadikan Provinsi Kalimantan Timur sebagai Provinsi Agroindustri, ada dua mega proyek yang akan dikembangkan yaitu Pelabuhan Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy dan pengembangan Rice Food Estate Delta Kayan (saat ini masuk wilayah Kalimantan Utara). Kawasan Maloy di Kabupaten Kutai Timur juga ditetapkan dalam Perpres 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) sebagai lokus kegiatan ekonomi utama kelapa sawit. Dalam menindak lanjuti penetapan tersebut Pemerintah Provinsi telah Membangun secara bertahap dan menyiapkan seluruh dokumen perencanaanya.

Perkembangan KIPI Maloy

Kawasan Industri dan Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy di Kabupaten Kutai Timur dipersiapkan menjadi pusat pengolahan CPO (Crude Palm Oil) beserta produk turunannya dan pusat industri yang terintegrasi dengan pelabuhan berskala internasional. Keunggulan lain pada KIPI Maloy adalah terletak pada lintasan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional dan berada pada kawasan pusat ekonomi dunia masa depan (Pacific Rim). Percepatan pembangunan KIPI Maloy dilakukan dengan melakukan pembangunan sarana dan prasarana pendukung diantaranya adalah industri olien, industri peleburan almunium, stearin dan PFAD, industri asam lemak, industri biodiesel dan minyak goreng. Sedangkan kawasan penunjang, yaitu

pelabuhan, power plant 2x100 MW, jalur rel kereta api dan terminal batubara. Pada area industri olechemical akan dibangun pelabuhan CPO dengan kemampuan diatas 100.000 DWT. Pada sisi darat dibangun diatas areal seluas 115,38 hektare dengan fasilitas kantor, workshop, fire house dan storage tank sebanyak 19 unit dengan kapasitas masing-masing 3.000 ton/unit (Pemprov Kaltim, 2020).



Gambar 1. Infrastruktur KIPI Maloy
Sumber: Pelindo IV, 2020

Pemerintah provinsi telah membuat zonasi pada KIPI Maloy yang dipersiapkan menjadi penopang ekonomi, antara lain :

a. Zonasi 1 : Merupakan wilayah Pelabuhan Maloy eksisting, yang saat ini telah beroperasi, namun hanya dapat melayani kapal dengan kapasitas 5.000 DWT saja, sehingga memerlukan pengembangan.

b. Zonasi 2 : Zona atau kawasan ini adalah kawasan yang disediakan untuk melakukan kegiatan CPO. Pelabuhan CPO akan dibangun sebagai salah satu pelabuhan internasional yang melayani kapasitas CPO Internasional keluar dan dalam negeri. Zona ini diharapkan mampu membangkitkan perekonomian kabupaten Kutai Timur dan Kalimantan Timur umumnya. Perkembangan

perekonomian ini juga akan di dukung oleh pelabuhan cargo dan container sebagai pelabuhan yang melayani pengiriman barang dari produk yang di hasilkan dari pengolahan CPO.

c. Zonasi 3 : Pelabuhan cargo dan container merupakan pelabuhan yang dibangun untuk mendukung kemudahan aktivitas pertumbuhan ekonomi yang berorientasi pada produksi hasil turunan dari kelapa sawit khususnya dan hasil pertanian/perkebunan. Pelabuhan ini diharapkan mampu memberikan kontribusi industri dalam pengiriman produk pengolahan turunan CPO seperti sabun, alat kosmetik, dan lain-lain. Shipping yang ada di dermaga ini meliputi daerah di dalam negeri dan keluar negeri.

d. Zonasi 4 : Pada zona ini akan dibangun pelabuhan batubara yang terhubung dengan Pulau Miang Besar.

e. Zonasi 5 : Merupakan pelabuhan perikanan di wilayah Bual-Bual. Saat ini, kondisi jaringan jalan yang merupakan aksesibilitas utama kawasan adalah ajaln provinsi. Jalan ini menghubungkan KEK Maloy dengan Pelabuhan Bongkar Muat, Kecamatan Sangkulirang, Kecamatan Bengalon-Samarinda, dan Kawasan Terpadu Mandiri. Sepanjang jalan penghubung ini masih berupa semak belukar dan perkebunan. Kondisi jalan sendiri relatif baik.Selain itu terdapat beberapa pelabuhan yang sudah melayani kebutuhan masyarakat yang ada. Pelabuhan Industri memiliki kapasitas kapal 1500 DWT yang merupakan pelabuhan bongkar muat material, pupuk dan kayu. Kapal yang datang ke pelabuhan ini berasal dari Sulawesi, Gresik, dan Surabaya dengan rata-rata kedatangan 10 kapal/hari. Pelabuhan ini dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi.

Upaya dalam mengembangkan KIPI Maloy, Pemprov mempersiapkan

infrastruktur pendukung berupa pembangunan jalan akses pelabuhan Maloy sepanjang 17 kilometer dengan nilai investasi sebesar Rp229 miliar berasal dari dana APBN SAL Tahun Anggaran 2011, progres saat ini sudah mencapai 20%. Pembangunan jalan dalam kawasan industri Maloy sepanjang 8,5 kilometer, nilai investasi Rp95 miliar berasal dari dana APBD Provinsi 2012, progres 20%. Pembangunan kantor dan fasilitas pendukung pelabuhan Maloy, nilai investasi Rp39 miliar berasal dari dana APBD provinsi 2012 Rp7,6 miliar dan 2013 Rp31,4 miliar, progres 11,8% (Pemprov Kaltim, 2020). Selain pembangunan jalan, guna mendukung sarana transportasi darat menuju Kipi Maloy, juga dilaksanakan pembangunan rel kereta api Muara Wahau-Lubuk Tutung sepanjang 150 kilometer, kerjasama Pemprov dengan Ras Al-Khaimah Minerals and Metal Investment, Uni Emirat Arab (UEA) dengan total investasi sebesar US\$ 900 juta.M. Pelabuhan lainnya yang telah dikembangkan adalah Pelabuhan TNI AL yang dikelola langsung oleh TNI Angkatan Laut. Selain itu terdapat Pelabuhan Swasta yang masih dalam proses pembangunan untuk bongkar muat CPO.

Dalam perkembangannya, Kipi Maloy diusulkan Pemprov Kaltim untuk menjadi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Maloy Trans Kalimantan Economic Zone (MTKEZ) dengan luas 32.800 hektare. MTKEZ merupakan salah satu lokus pembangunan di Koridor Ekonomi Kalimantan yang akan menjadi bagian dari postur konektivitas nasional guna memaksimalkan pertumbuhan. Hal tersebut sesuai dengan grand strategi pembangunan ekonomi Pemprov Kaltim yang mengarah pada pembangunan berkeadilan dan berkelanjutan dengan mengembangkan industri eksisting (minyak bumi, pupuk, gas, crude palm oil (CPO) dan batubara) dan

membangun industri berbasis pertanian dengan pendekatan skala ekonomi dan klaster.

Dalam rangka mewujudkan rencana pengembangan Kipi Maloy sebagai pusat industri hilir kelapa sawit di Kalimantan, dibutuhkan analisis mendalam terkait potensi CPO yang dimiliki oleh daerah sekitar kawasan dikaitkan dengan peluang/rencana industri hilir di KEK Maloy. Hal ini sebaiknya dilakukan sebelum merumuskan rencana-rencana pembangunan infrastruktur, sumber daya manusia dan penguatan regulasi sebagai sistem pendukung pengembangan Kipi Maloy, dikhawatirkan jika potensi supply bahan baku kelapa sawit belum cukup untuk mendukung rencana pengembangan kegiatan industri hilir kelapa sawit, maka pengembangan kawasan ini menjadi hal yang hampir mustahil diselenggarakan meskipun rencana dukungan infrastruktur, SDM, dan penguatan regulasi sudah siap dilaksanakan.

Kawasan Maloy menjadi perhatian pemerintah setempat karena merupakan kawasan khusus yang akan di kembangkan menjadi wilayah industri dan pelabuhan internasional. Saat ini kawasan Maloy telah mempunyai pelabuhan yang terletak di Sangkulirang. Pelabuhan ini hanya mampu melayani kapal dengan kapasitas maksimal 5000 DWT. Keterbatasan ini memberikan kesempatan untuk mengembangkan wilayah maloy dengan pembangunan dermaga yang lebih besar bahkan berskala internasional. Pelabuhan ini adalah pelabuhan CPO yang terletak di Kaliorang, pelabuhan Cargo dan Peti Kemas di Teluk Golok, serta pelabuhan Batubara di Pulau Miang Besar.

Mempertimbangkan hal di atas, Dalam Rencana Induk Pelabuhan Maloy, ditetapkan bahwa terdapat beberapa terminal yang akan dikembangkan di Pelabuhan Maloy, yaitu Terminal Batu

Bara, Terminal CPO dan Terminal Kargo (container). Terminal batubara, diproyeksikan akan dikelola oleh Badan Usaha Swasta, dan perencanaan serta pembangunannya murni dana dari investor. Sedangkan Terminal CPO dan Kargo / Kontainer, akan dikelola dengan kerjasama pengelolaan pemerintah dan swasta (Public Private Partnership). Terminal CPO (Sisi Darat dan Laut) telah memiliki perencanaan (DED dan Amdal), sedangkan terminal kargo/kontainer belum memiliki perencanaan. Oleh karena itulah, dalam tahun Anggaran 2013, dilakukan Perencanaan Terminal Peti Kemas.

Upaya yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia belum terasa signifikan karena relatif baru, atau dalam tahap penyempurnaan. CSF mulai berlaku pada Mei 2015 di tahun pertama berlakunya undang-undang baru ini memberikan dukungan penelitian jangka pendek dan subsidi yang diberikan untuk penggantian kelapa sawit masih menyentuh sebagian kecil lahan pertanian. Terbatasnya anggaran dan belum tersosialisasi secara luas menjadi kendala. Pusat Promosi Perdagangan Indonesia (ITPC) Chennai dilaksanakan berdasarkan jumlah dana yang diterima dari sumbangan sukarela negara atau swasta. Maka buatlah rencana yang dilaksanakan sesuai dengan dana yang ada. Kluster Industri Kelapa Sawit (KIKS) di Sei Mangkei diresmikan oleh presiden Jokowi pada tahun 2015 yang belum beroperasi secara optimal. KIKS Dumai dan Maloy dalam tahap perbaikan. KIKS Maloy direncanakan akan mulai beroperasi pada 2018.

Pabrik RBD Olein dari CPO akan didirikan di kawasan industri Maloy, Kalimantan Timur, dengan estimasi waktu produksi pada tahun 2021. Berdasarkan analisis ekonomi untuk kapasitas 120.000 ton/tahun, diperlukan biaya produksi sebesar Rp 2.346.355.959.311,68 dan akan

dihasilkan keuntungan rata-rata pertahunnya sebesar Rp. 1.083.337.130.934,00 dengan harga penjualan RBD Olein sebesar Rp 12.579/liter. Dari keuntungan yang diperoleh dapat dihitung laju pengembalian modal (IRR) pabrik sebesar 20,16 % pada tingkat suku bunga per tahun 12,5 %.

Pengembangan Kawasan KIPi Maloy oleh Pemprov Kaltim tidak henti-hentinya berjuang untuk memajukan dan mengembangkan kawasan industri dan pelabuhan internasional Maloy di Kabupaten Kutai Timur (Kutim). Investor dalam negeri maupun luar negeri terus 'dirayu' agar tertarik berinvestasi ke Maloy. Kerja keras Pemprov membuahkan hasil, menyusul ketertarikan dua investor Jepang, yaitu Global Holdings dan Locke Hallard yang akan membangun tangki timbun di kawasan industri Maloy. Selain itu, kerjasama pemerintah pemprov kaltim dengan PT. Pelindo IV dalam pengelolaan pelabuhan merupakan upaya pengembangan KIPi Maloy sesuai dengan perencanaan.

Aktivitas Ekonomi di KIPi Maloy

KIPi Maloy terdiri dari 3 zona yaitu zona industri, zona logistik, dan zona pengolahan ekspor. Segala macam pembangunan, pengelolaan, dan evaluasi pengelolaan KIPi Maloy dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan yang ada. KIPi Maloy yang fokus pada upaya hilirisasi komoditas perkebunan kelapa sawit sampai ke mata rantai produksi akhir yang ditunjukkan dengan upaya persiapan kawasan pengembangan komoditas kelapa sawit dan batu bara, peningkatan produktivitas hasil olahan kelapa sawit dan batu bara, serta pengembangan klaster-klaster industri

pengolahan kelapa sawit yang berorientasi ekspor.

Tabel 1. Komposisi Produk Hilir CPO

Industri	Persentase	CPO Kaltim	CPO Kaltim, Kalteng Kalsel
		Bahan Baku CPO (ton/th)	Bahan Baku CPO (ton/th)
Minyak Goreng + Margarin	5,0%	147.000	290.000
Sabun	10,0%	294.000	580.000
Oleokimia Dasar	40,0%	1.176.000	2.320.000
Biodiesel	40,0%	1.176.000	2.320.000
Industri Lain	5,0%	147.000	290.000
Jumlah	100,0%	2.940.000	5.800.000

Sumber : Master Plan Kawasan Insustri Maloy, 2012

Saat ini pemerintah telah melakukan pembatasan ekspor CPO menjadi 40%. Sebanyak 60% lainnya dikembangkan menjadi produk hilir yang akan memenuhi konsumsi di dalam negeri. KIPi Maloy Batuta Trans Kalimantan dirancang sebagai kawasan industri hilir CPO di wilayah Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan, dan Kalimantan Tengah yang memiliki total luas lahan kelapa sawit seluas 1.503.441 Ha. Dengan asumsi setiap hektar kebun dapat menghasilkan (yield) CPO sebesar 4,2 Mton/Ha/Tahun (USDA, 2007) dan produksi PKO sebesar 20%, maka potensi CPO diperkirakan sebesar 8.286.125 Mton/tahun dan PKO sebesar 1.657.225 Mton/tahun. Mengacu pada kebijakan pemerintah, perencanaan KIPi Maloy diskenariokan sebesar 30% produk CPO dijual dalam pasar ekspor dan 70% (mencapai 5.800.000 Mton/tahun) akan digunakan sebagai bahan baku hilir di kawasan Maloy. Apabila potensi bahan baku CPO hanya berasal dari Provinsi Kalimantan Timur, maka jumlah CPO untuk KIPi Maloy mencapai 2.940.000 Mton/Tahun.

KIPi Maloy dirancang sebagai industri hilir dari CPO yang diharapkan mampu mengolah produk CPO dari wilayah Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan, Kalimantan Tengah, dan Sulawesi. Pengolahan sawit memiliki banyak produk turunan yang

berekonomis tinggi, produk – produk tersebut berupa industri berbasis makanan (Minyak goreng; Margarin dan shortening; Minyak sawit merah; Palmega; Palm Frying Shortening; Palm Ghee atau Vanaspati; serta Beta karoten), Industri biodiesel, Industri Oleokimia Dasar (Industri fatty acid; Fatty alkohol; serta Industri purified glyserin), Industri Produk Perawatan (Industri surfaktan; Deterjen; Industri sabun; serta Kosmetika), Industri Berbasis Produk Samping Pabrik Kelapa Sawit (Industri briket arang; Industri makanan ternak; Industri kompos; Industri karbon aktif; serta Industri particle board).

KIPi Maloy memiliki potensi utama berupa kelapa sawit (CPO). Berikut ini analisis supply mengenai prospek yang dimiliki kawasan untuk dapat dikembangkan kedepannya. Kelapa sawit di Kalimantan timur semakin bertambah, hal ini dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Perkembangan Luas Area dan Produksi Kelapa Sawit

Uraian	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Luas Areal (Ha)	462.002	563.561	716.320	824.413	944.826	1.020.413
Produksi (Ton)	2.298.190	2.961.069	4.081.782	5.221.016	6.901.602	9.628.072

Sumber : Provinsi Kaliman Timur Dalam Angka, 2015

Prospek perkembangan indutsri minyak sawit saat ini sangat pesat seiring dengan kebutuhan masyarakat. Melihat besarnya jumlah produksi dari kelapa sawit, hal ini menunjukkan sektor ini merupakan sektor unggulan yang memberikan kontribusi tinggi pada perekonomian wilayah maupun penyerapan tenaga kerja. Peningkatan luas perkebunan kelapa sawit sejalan dengan jumlah produksi CPO yang dihasilkan oleh ketiga kelompok perusahaan, yaitu perusahaan swasta kecil, perusahaan negara, dan perusahaan swasta besar. Pada tahun

1980, produksi CPO masih dikuasai oleh perusahaan negara, yaitu sebesar 69.21% dari total produksi CPO di Indonesia. Sementara perusahaan swasta besar dan perusahaan swasta kecil masing-masing hanya sebesar 30.65% dan 0.14% dari total perkebunan kelapa sawit di Indonesia. Namun kondisi tersebut berbanding terbalik dengan kondisi pada tahun 2009. Perusahaan negara hanya memproduksi 11.60% dari total perkebunan kelapa sawit di Indonesia. Sedangkan tingkat produksi perusahaan swasta besar meningkat menjadi 51.32%. Artinya, selama 30 tahun, tingkat produksi CPO perusahaan-perusahaan swasta kecil meningkat lebih dari 25%.

Peningkatan produksi minyak kelapa sawit dan ekspor di Indonesia terus meningkat. Hal ini membuktikan bahwa ketersediaan minyak kelapa sawit (CPO) di Indonesia melimpah sehingga membutuhkan pengembangan sektor industri yang mengolah minyak kelapa sawit menjadi bahan yang memiliki nilai ekonomi lebih tinggi sehingga harga jual minyak kelapa meningkat yang berdampak pemasukan pada peningkatan pendapatan Negara.

Industri hilir yang mengolah minyak sawit baru sebatas minyak goreng, sedikit margarin, sabun, dan deterjen. Sementara CPO yang diolah menjadi oleokimia baru mencapai 9%, padahal apabila CPO dapat diolah seluruhnya menjadi oleokimia maka nilai tambahnya bisa mencapai 300%. Oleokimia dari CPO antara lain menghasilkan asida lemak (fatty acids), olein, stearin dan serta gliserol yang merupakan bahan baku pendukung seperti kosmetika, sabun, shampoo, dan lain-lain. Disamping itu, industri oleokimia dan aneka produk yang dihasilkannya bersifat ramah lingkungan. Prospek perkembangan industri kelapa sawit saat ini sangat

pesat. Hal ini terlihat dari total luas areal perkebunan kelapa sawit yang terus bertambah yaitu menjadi 7,8 juta hektar pada tahun 2010 dan terus meningkat. Dengan meningkatnya produksi kelapa sawit, maka tentu akan berdampak pada peningkatan jumlah limbah yang dihasilkan.

KIPI Maloy memproduksi hasil olahan kelapa sawit (CPO) yaitu beberapa jenis industri turunan, seperti industri biodiesel dan oleokimia dasar. Kedua jenis industri tersebut dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan pasar dunia maupun domestik. Analisis demand KEK Maloy membahas analisis permintaan yang dibutuhkan oleh pasar terhadap hasil jenis industri turunan kelapa sawit. konsumsi biodiesel untuk tingkat dunia dari tahun ke tahun mengalami kenaikan yang cukup signifikan, baik untuk pasar Amerika Utara, Eropa, Asia Tenggara, Rest of Asia, Amerika Selatan, dan Rest of the World. Jika pada tahun 1995, tingkat konsumsi global untuk biodiesel masih berkisar kurang dari 1,00 juta ton, maka pada tahun 2010 tingkat konsumsi tersebut sudah mencapai sekitar 25,00 juta ton atau mengalami kenaikan lebih dari 24,00 juta ton selama 5 tahun.

Dilihat dari komposisi tingkat konsumsi setiap regional, tampak bahwa tingkat konsumsi biodiesel untuk regional Amerika Utara dan Eropa jauh lebih tinggi dibandingkan regional lainnya. Demikian juga dengan tingkat pertumbuhannya yang relatif lebih tinggi dibandingkan regional-regional lainnya, seperti India, Amerika Selatan, Asia Tenggara, Negara Asia lainnya, Amerika Selatan, China, dan Rest of the World. Namun demikian data di atas menunjukkan pertumbuhan tingkat biodiesel setiap regional meningkat sangat signifikan, khususnya sejak tahun 2005-an. Beberapa regional bahkan mengalami pertumbuhan sangat besar, seperti Amerika Selatan.

Biodiesel adalah bahan bakar pengganti minyak solar (HSD) pada mesin diesel. Biodiesel dapat dibuat dari minyak nabati yang diperoleh dari tanaman seperti minyak sawit, jarak pagar, minyak kelapa, minyak kedelai, biji-bijian dll. Pada Kawasan Kipi Maloy terdapat beberapa pelabuhan salah satunya adalah Pamgkalan TNI – AL yang langsung dikelola oleh TNI – AL yang bertugas untuk menjaga keamanan Kawasan perairan Kipi Maloy. Biodiesel dapat dijadikan sumber utama bahan bakar bagi kapal – kapal yang ada disana sehingga industri CPO turut serta dalam keamanan kawasan maritim Kipi Maloy.

Strategi Pengembangan Kipi Maloy

Kipi Maloy yang lokasinya terletak pada kawasan strategis KEK Maloy (Kawasan Ekonomi Khusus Maloy) di Kabupaten Kutai Timur, Kalimantan Timur merupakan kawasan yang nantinya akan difokuskan peningkatan fungsi lahan yaitu hutan, perkebunan kelapa sawit dan guna lahan lainnya. Wilayah ini akan mengoptimalkan dan mendukung kegiatan-kegiatan perekonomian pada sektor industri kelapa sawit, logistic dan pengolahan ekspor sebagai strategi pengembangan wilayah. Namun untuk mewujudkan strategi tersebut masih perlu koordinasi dukungan infrastruktur wilayah. Infra struktur yang masih perlu dukungan pada kawasan tersebut yaitu peningkatan jalan dan pengembangan pelabuhan CPO Maloy beserta penyediaan sarana kapal angkut untuk menjamin ketersediaan bahan baku kegiatan produksi serta mendorong orientasi ekspor kegiatan industri (logistik). Selain itu masih perlunya fasilitasi untuk pembentukan Dewan Kawasan, Sekretariat Dewan Kawasan dan Administrator. Koordinasi pelimpahan kewenangan dalam bidag penanaman modal dari BKPM dan perdagangan dari Kementerian Perdagangan serta

pembentukan administratornya pun juga masih perlu dikoordinasikan untuk mengoptimalkan strategi yang dirancang.

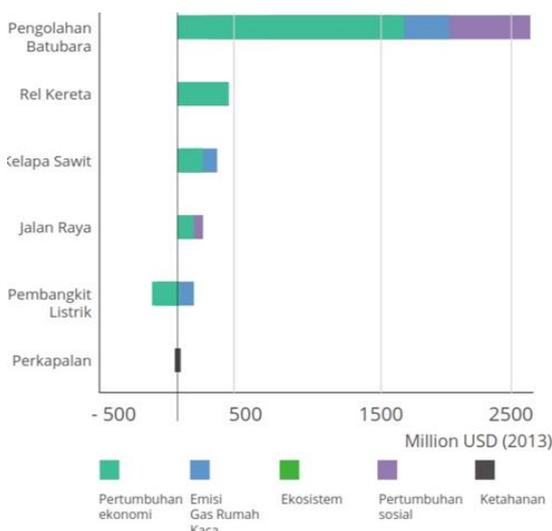
Kipi Maloy pada Kawasan Ekonomi Khusus Maloy Batuta Trans Kalimantan (KEK MBTK) menurut PT. Pelindo IV akan mulai uji coba pengoperasiannya pada Maret 2020, kendati pelabuhan sudah selesai dikerjakan, masih ada pekerjaan yang harus digarap yaitu jalan pendekat dari pelabuhan yang panjangnya sekitar 400 meter. Pelabuhan ini juga untuk pengembangan klaster industri oleochemical dan pengolahan hasil tambang berskala internasional, demi menciptakan lapangan kerja dan peluang bisnis sehingga memiliki nilai tambah bagi masyarakat dan daerah. Kipi Maloy dipersiapkan menjadi pusat pengolahan crude palm oil (CPO) atau minyak sawit mentah beserta produk turunan, hingga sebagai pusat industri yang terintegrasi dengan pelabuhan berskala internasional. Kipi Maloy merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional, bahkan dalam jalur interkoneksi Kalimantan dan Sulawesi, yang dilalui jalur regional lintas trans-Kalimantan.

Proyeksi Perekonomian di Kipi Maloy

Sesuai dengan grand strategi pembangunan ekonomi Pemprov Kaltim, proyeksi kegiatan perekonomian Kipi Maloy mengarah pada pembangunan berkeadilan dan berkelanjutan dengan mengembangkan industri eksisting (minyak bumi, pupuk, gas, crude palm oil (CPO) dan batubara) dan membangun industri berbasis pertanian dengan pendekatan skala ekonomi dan klaster. KEK Maloy akan menjadi kawasan ekonomi yang harus diwujudkan. Ini sebagai upaya mewujudkan transformasi ekonomi dari pengelolaan sumber daya alam (SDA) tidak terbarukan menjadi SDA

terbarukan. Kegiatan-kegiatan perekonomian yang diproyeksikan berlangsung di Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy yaitu kegiatan pengapalan, pengelolaan batu bara, perkebunan, kelapa sawit, jalan raya, rel kereta dan pembangkit listrik.

Pertumbuhan perekonomian KIPI Maloy (Gambar 6) telah diidentifikasi sekitar IDR 45.16 triliun atau USD 3.81 dengan Nilai Bersih saat ini sebesar 10%. Hal ini setara dengan lebih dari 10% PDB Kalimantan Timur pada tahun 2012 dan mewakili rasio manfaat biaya lebih dari 1,9.



Gambar 2. Keuntungan Bersih Pertumbuhan Ekonomi KIPI Maloy
Sumber: BAPPENAS, 2014

Keuntungan terbesar berasal dari gasifikasi batubara yang menghasilkan IDR 20.2 triliun (USD 1.7 miliar) manfaat ekonomi, hampir IDR 5.94 triliun (USD 500 juta) melalui pengurangan emisi gas rumah kaca dan IDR 8 triliun (USD 675 juta). Tingkat keuntungan ekonomi sebesar 22%, jalan 29%, batu bara untuk biomassa 54%. Seluruh keuntungan tersebut telah sebanding dengan 31% gasifikasi batu bara (BAPPENAS, 2014).

Kalimantan Timur utamanya KIPI Maloy sebelumnya telah diproyeksikan mewujudkan konsep green economy untuk meningkatkan perekonomian wilayahnya. Kegiatan-kegiatan yang dilakukan seperti pengapalan, pengelolaan batu bara, perkebunan, kelapa sawit, jalan raya, rel kereta dan pembangkit listrik meskipun menggunakan konsep green economy masih menghasilkan gas maupun limbah industri. Melalui konsep blue economy diharapkan adanya konsep pembangunan berkelanjutan (sustainability). Berdasarkan teori yang telah dibahas, konsep blue economy pertama kali diperkenalkan oleh Prof. Gunter Pauli dalam bukunya yang berjudul “The Blue Economy, 10 Years, 100 Innovations, 100 Millions Jobs” merupakan bentuk pengalihan pada konsumsi energi hijau, bersih, hasil daur ulang atau terbarukan. Blue economy perlu untuk digunakan sebagai pertimbangan dalam meningkatkan perekonomian suatu wilayah karena: (1) Sistem ekonomi konvensional belum mampu mengakomodasi prinsip pembangunan berkelanjutan; (2) Green economy memang telah cukup mendorong sistem investasi low carbon, resource efficient clean, waste minimizing dan ecosystem enhancing activities tidak mampu menjawab persoalan dasar; (3) Produk dan jasa green economy cenderung lebih mahal karena membutuhkan banyak investasi, dan (4) Blue economy menggunakan konsep mempelajari cara kerja alam dan memanfaatkan potensi alam tanpa merusaknya.

Implementasi blue economy yang dapat dilakukan pada KIPI Maloy pada dasarnya yaitu melalui pertumbuhan ekonomi, pemerataan kesejahteraan masyarakat dan keberlanjutan sumberdaya lingkungan. Untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi yaitu melalui investasi swasta yang profitable, efisiensi produksi, distribusi

dan konsumsi, serta mendorong penyerapan tenaga kerja yang tinggi. Sedangkan pemerataan kesejahteraan masyarakat melalui pengentasan kemiskinan dan pemberdayaan masyarakat, distribusi pemanfaatan sumber daya alam yang berkeadilan, ketahanan masyarakat terhadap isu kerawanan pangan, energi, bencana dan perubahan iklim. Keberlanjutan sumberdaya lingkungan dapat ditingkatkan melalui penerapan minimum-waste atau rendah emisi karbon melalui siklus produksi, distribusi dan konsumsi yang efisien, pemanfaatan sumber daya tidak melebihi daya dukung atau kemampuan sumber daya alam unyuk pulih secara alami, serta internalisasi cost, benefit dan risk (valuasi ekonomi sumberdaya) dalam pengambilan kebijakan investasi dan pro growth.

SIMPULAN

Adapun kesimpulan terkait Pengembangan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy untuk Mendukung Pengembangan Blue Economy yaitu:

1. KEK Maloy diarahkan untuk melakukan pengembangan kawasan industri. Adapun arahan mengenai kawasan industri sudah tercantum dalam Undang-undang Nomor 3 Tahun 2014 tentang perindustrian. Pada UU tersebut disebutkan bahwa pembangunan nasional di bidang ekonomi dilaksanakan dalam rangka menciptakan struktur ekonomi yang kokoh melalui pembangunan industri yang maju sebagai motor penggerak ekonomi yang didukung oleh kekuatan dan kemampuan sumber daya yang tangguh. Pembangunan industri yang maju diwujudkan melalui penguatan struktur industri yang mandiri, sehat, dan berdaya saing, dengan menggunakan sumber daya secara optimal dan efisien, serta mendorong perkembangan industri ke seluruh

wilayah Indonesia dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional yang berlandaskan pada kerakyatan, keadilan, dan nilai-nilai luhur budaya bangsa dengan mengutamakan kepentingan nasional.

2. Sesuai dengan grand strategi pembangunan ekonomi Pemprov Kaltim, proyeksi kegiatan perekonomian KIPI Maloy mengarah pada pembangunan berkeadilan dan berkelanjutan dengan mengembangkan industri eksisting (minyak bumi, pupuk, gas, crude palm oil (CPO) dan batubara) dan membangun industri berbasis pertanian dengan pendekatan skala ekonomi dan klaster. Kegiatan-kegiatan perekonomian yang diproyeksikan berlangsung di Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (KIPI) Maloy yaitu kegiatan pengapalan, pengelolaan batu bara, perkebunan, kelapa sawit, jalan raya, rel kereta dan pembangkit listrik. KIPI Maloy pada awalnya mengangkat konsep green economy, namun konsep tersebut masih menimbulkan gas dan limbah, kemudian konsep blue economy perlu diterapkan sebagai bentuk pengalihan pada konsumsi energi hijau, bersih, hasil daur ulang atau terbarukan. Implementasi blue economy yang dapat dilakukan pada KIPI Maloy pada dasarnya yaitu melalui pertumbuhan ekonomi, pemerataan kesejahteraan masyarakat dan keberlanjutan sumberdaya lingkungan.

3. PT. Pelindo IV akan mulai uji coba pengoperasiannya pada Maret 2020, kendati pelabuhan sudah selesai dikerjakan, masih ada pekerjaan yang harus digarap yaitu jalan pendekat dari pelabuhan yang panjangnya sekitar 400 meter. Pelabuhan ini juga untuk pengembangan klaster industri oleochemical dan pengolahan hasil tambang berskala internasional, demi menciptakan lapangan kerja dan peluang bisnis sehingga memiliki nilai tambah bagi masyarakat dan daerah. KIPI Maloy dipersiapkan menjadi pusat

pengolahan crude palm oil (CPO) atau minyak sawit mentah beserta produk turunan, hingga sebagai pusat industri yang terintegrasi dengan pelabuhan berskala internasional. KIPi Maloy merupakan Alur Laut Kepulauan Indonesia II (ALKI II) yang merupakan lintasan laut perdagangan internasional, bahkan dalam jalur interkoneksi Kalimantan dan Sulawesi, yang dilalui jalur regional lintas trans-Kalimantan

Adapun yang perlu menjadi perhatian yaitu bahwa KIPi Maloy sebelumnya telah mengembangkan konsep green economy yang juga merupakan bentuk pembangunan keberlanjutan utamanya dalam sektor ekonomi. Namun, konsep blue economy belum ada yang mengusulkan maupun mengembangkan padahal Kalimantan Timur khususnya KIPi Maloy akan menjadi salah satu infrastruktur penyangga bagi calon Ibu Kota Negara Indonesia. Produk dan jasa green economy cenderung lebih mahal karena membutuhkan banyak investasi sedangkan blue economy menggunakan konsep mempelajari cara kerja alam dan memanfaatkan potensi alam tanpa merusaknya. Blue economy menjadi sebuah rekomendasi yang perlu diterapkan sebagai bentuk pengalihan pada konsumsi energi hijau, bersih, hasil daur ulang atau terbarukan.

DAFTAR PUSTAKA

- BAPPENAS. (2014). *KIPi Maloy*. Global Green Growth Institute.
- Humas Prov. Kaltim. (2016). *Pelindo Lanjutkan Pembangunan Pelabuhan Maloy* [Website Pemerintah]. Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur. <https://kaltimprov.go.id/berita/pelindo-lanjutkan-pembangunan-pelabuhan-maloy>
- Pelindo IV. (2020). *Pelindo: Pelabuhan Balikpapan* [Map]. PT. Pelabuhan Indonesia IV (Persero) Cabang Balikpapan.
- Putra, R. M. (2016). Studi Kebutuhan Infrastruktur Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (Kipi) Maloy Kabupaten Kutai Timur. *Kurva S Jurnal Mahasiswa, Vol 2, No 2 (2016)*, 518-528.
- Rangkuti, A. S., Iskandar, B. H., Kirbandoko, & Soeber, A. (2018). Alternatif Strategi Pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung - Sumatera Utara. *Albacore*, 2(2), 229-238.
- Saksono, H. (2013). Ekonomi Biru: Solusi Pembangunan Daerah Berciri Kepulauan Studi Kasus Kabupaten Kepulauan Anambas. *Jurnal Bina Praja*, 05(01), 01-12. <https://doi.org/10.21787/JBP.05.2013.01-12>
- Saputra, P. H., & Tarigan, Z. J. H. (2014). Analisa Deskriptif Manajemen Persediaan pada PT Usman Sinar Bulan, Sidoarjo. *AGORA*, 2(2).
- Satori, D., & Komariah, A. (2009). Metodologi penelitian kualitatif. *Bandung: Alfabeta*, 22.
- Sugiyono. (2008). *Metode penelitian pendidikan: (Pendekatan kuantitatif, kualitatif dan R & D)*. Alfabeta.

Laurensius*, Masaji Faiz Dani Agus Setiani, Regil Kentaurus Harryes, Abdul Rivai Ras
Pengembangan Kawasan Industri Pelabuhan Internasional (Kipi) Maloy Untuk Mendukung Blu....(Hal 69-83)
Yahya, G. Y., & Gunawan, D. (2019).
Strategy Of Indonesia Government To Mantains
Palm Oil Market In India. *Jurnal PIR*, 4(1), 32-41.