

NEW

||| E-MAGAZINE EDITION ~ No.001 ~ JUNI 2024 ~ PRINTING EDITION Rp99.000,-- + ONGKIR |||

Travel

Destinasi ^ Akomodasi ^ Info Seputar Travelling

www.majalahtravel.com

—
**Ekstotika
Raja Ampat
Tiada Duanya**

—
**Sepi Wisman,
17 Bandara
Internasional
Turun Pangkat**

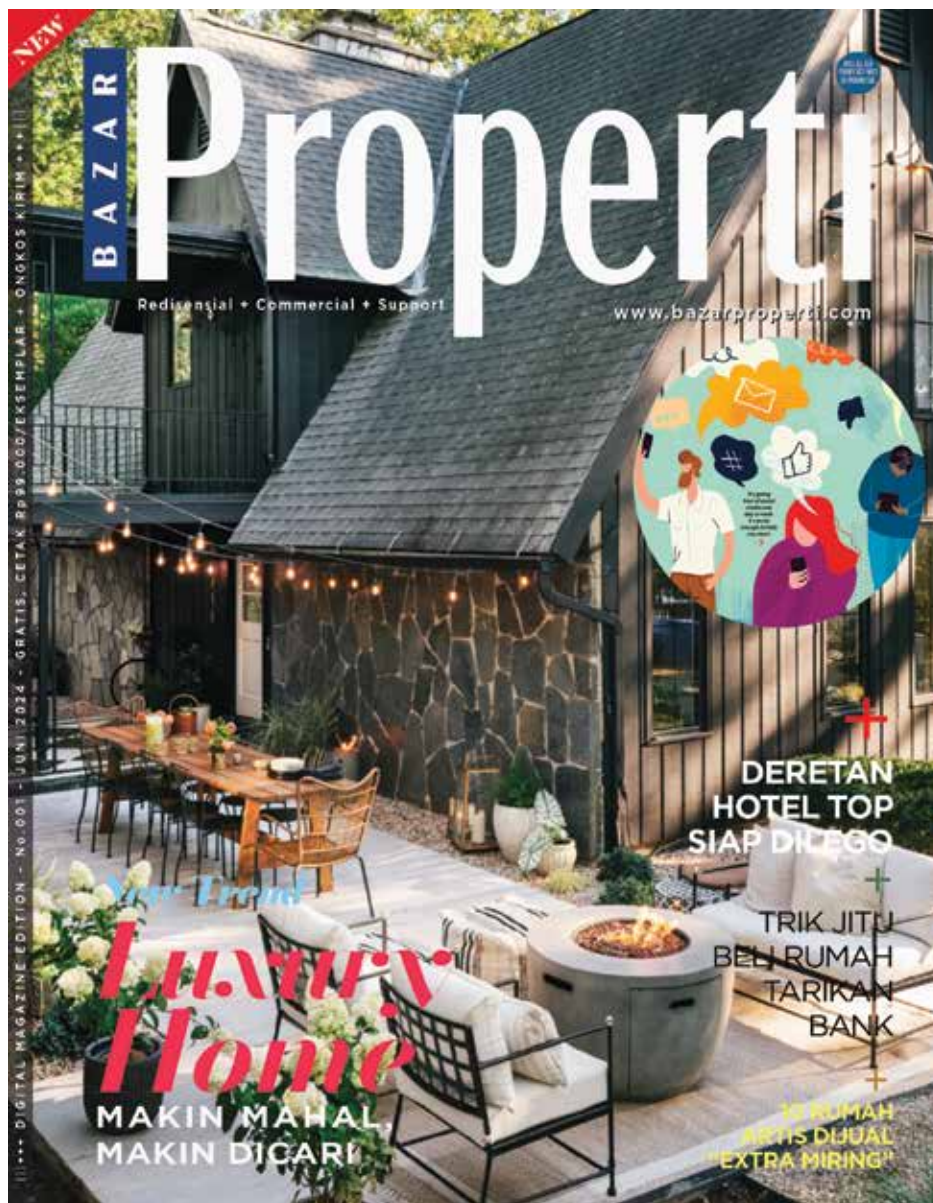
—
Amazing...
BALI

**THE WORLD BEST
DESTINATION 2024**

—
**10 Hotel Budget
Paling Rekomen
di Yogya & Solo**

Asyiknya
Belanja di
Atas Perahu
di Kelsel

+
Kerennya
Festival
Pacu Jawi
di Sumbar



NEW

BAZAR

Properti

Redisensial + Commercial + Support

www.bazarproperti.com



DERETAN
HOTEL TOP
SIAP DICEGO

TRIK JITU
BELI RUMAH
TARIKAN
BANK

10 RUMAH
ARTIS DIJUAL
"EXTRA MERING"

New Trend

Luxury Home

MAKIN MAHAL
MAKIN DICARI

DIGITAL MAGAZINE EDITION - No. 001 - JUNI 2022 - GRATIS CETAK Rp99.000/EKSEMPLAR - ONGKOS KIRIM ***

Contents

LAPORAN UTAMA



GOOGLE EARTH

Terminal Kali Blencong Menuju Konsesi

9

Investor Dukung Penuh Rencana Konsesi Terminal Kali Blencong **h.12**

Konsesi untuk Kepastian Bisnis & Hukum **h.13**

DARI REDAKSI

5. SELAMAT DATANG 2024

KBN MENULIS

6. KONSEP SINERGI LOGISTIK & KAWASAN INDUSTRI YANG TERINTEGRASI DENGAN PELABUHAN.



COMMERCIAL INSIGHT

14. BISNIS KELAUTAN TERUS MENINGKAT, KSOP MARUNDA

NAIK KELAS II

16. PARA INVESTOR PERAIH ANUGERAH KBN 2023

17. KBN - PELINDO KAJI POTENSI BISNIS HUB LOGISTIK DI MARUNDA

18. DARI FGD MANAJEMEN RISIKO KAWASAN INDUSTRI HOLDING DANAREKSA DI BANDUNG

19. TIM PT PTP KUNJUNGI MARUNDA C-05

19. LEADERS TALK DI RSU PEKERJA

20. PT KIM KUNJUNGI KBN

20. TELITI KEPASTIAN HUKUM BUMN, FANEMA ANUGERAH M RAIH DOKTOR ILMU HUKUM

21. BC MARUNDA JALIN KOMUNIKASI LEBIH INTENS DENGAN INVESTOR LEWAT 'NGOBRAS'

22. GEBRAKAN RSU PEKERJA MERESPON LONJAKAN PASIEN

24. BPJS KETENAGAKERJAAN PUSAT APRESIASI RSU PEKERJA KBN

25. 'BENCHMARKING' RS ANTAM MEDIKA KE RSU PEKERJA

26. SOSIALISASI DOKUMEN RKL-RPL RINCI BAGI PERUSAHAAN INDUSTRI

42. KBN BERKOMITMEN UNTUK TERUS HIJAUKAN KAWASAN

43. WARUNG 'BERKAH' PAK JAI YANG MAKIN 'CUAN'.

44. KBN SERAHKAN BANTUAN SARANA & PRASARANA SEPAKBOLA UNTUK WARGA RUSUN MARUNDA

44. PENYERAHAN FASILITAS MCK UNTUK MUSHOLA DI KAMPUNG SAWAH SEMPER TIMUR, CILINCING.

45. PEDULI STUNTING, KBN BANTU DANA UNTUK 3 KELURAHAN DI JAKARTA UTARA

ANEKA INFO

46. JADWAL PRAKTEK DOKTER SPESIALIS RSU PEKERJA INFO TELEPON PENTING





PRIMA BETON

BUILD YOUR *Concrete*



BATCHING PLANT
PRIMA BETON

Tersedia:

- Beton cepat kering
(Rapid Setting Concrete)
- Beton tanpa susut (Non shrink)
- Beton kedap air
(Waterproof integral)
- Beton porous (Beton berpori)
- Beton pracetak (precast), dll



BATU SPLIT BERKUALITAS TERBAIK



PASIR TERBAIK BERKADAR
LUMPUR RENDAH



LABORATORIUM KONSTRUKSI

Alamat

Jl. Sungai Tiram No.1 Kawasan Marunda, Jakarta Utara,
Telepon: (021)44854268, Fax.: (021)44854116
E-mail: kbn_primabeton@yahoo.co.id
Batching Plant
Telepon: (021) 44851429

*Partner Terbaik untuk
Beton Berkualitas Prima*

Konsep Sinergi Logistik & Kawasan Industri yang Terintegrasi dengan Pelabuhan



Oleh: **Anom Wibisono**

Vice President Divisi Pengembangan Bisnis

anom.wibisono@kbn.co.id

PENGUATAN sektor logistik telah menjadi elemen kunci dalam upaya transformasi ekonomi nasional yang bergantung pada integrasi ekonomi domestik dan peningkatan produktivitas perekonomian. Meskipun demikian, tantangan utama yang masih dihadapi adalah rendahnya daya saing sektor logistik nasional, yang menghambat peningkatan produktivitas ekonomi dan integrasi ekonomi domestik.

Dalam konteks Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan perkembangan sentra industri yang berfokus secara tematik, penguatan sektor transportasi laut menjadi hal yang sangat penting.

Pengembangan kawasan industri tematik telah menciptakan kluster pertumbuhan perekonomian dan aktivitas logistik yang merata di seluruh daerah. Oleh karena itu, peran fasilitas pelabuhan yang terintegrasi dengan kawasan industri menjadi krusial dalam menciptakan solusi logistik yang komprehensif.

Integrasi antara fasilitas pelabuhan dan kawasan industri telah diterapkan dalam beberapa kasus di Indonesia, yang menghasilkan sejumlah manfaat yang signifikan.

Layanan yang disediakan PT Kawasan Berikat Nusantara dan fasilitas pendukung pelabuhan memiliki potensi untuk diversifikasi dalam berbagai segmen. Namun, pengembangan integrasi layanan yang terpadu di antara kawasan industri dan pelabuhan memerlukan pendekatan yang terencana dengan tahapan-tahapan yang jelas.

Penelitian ini mencoba untuk menggambarkan pentingnya penguatan layanan kepelabuhanan sebagai backbone transportasi laut dalam konteks perekonomian Indonesia yang berkembang, dengan fokus pada integrasi fasilitas pelabuhan dan kawasan industri yang tematik, juga bagaimana PT KBN dapat menangkap peluang tersebut dengan mengintegrasikan fasilitas pelabuhan dengan kawasan industri tematik sehingga memberikan kontribusi yang signifikan dalam menciptakan solusi logistik yang komprehensif dan berkelanjutan.

Untuk diketahui bersama bahwa performa bisnis logistik nasional saat ini masih menghadapi beberapa tantangan, antara lain berupa kondisi kondisi infrastruktur logistik yang

Layanan yang disediakan PT Kawasan Berikat Nusantara dan fasilitas pendukung pelabuhan memiliki potensi untuk diversifikasi dalam berbagai segmen. Namun, pengembangan integrasi layanan yang terpadu di antara kawasan industri dan pelabuhan memerlukan pendekatan yang terencana dengan tahapan-tahapan yang jelas.

belum memadai, ketersediaan layanan logistik yang masih terbatas, ketidakefisienan proses kepabeanaan, dan kenaikan biaya logistik.

Tantangan-tantangan tersebut menyebabkan kinerja logistik Indonesia masih berada di peringkat yang rendah, yaitu ke-63 dari 139 negara pada tahun 2023.

Setidaknya terdapat 4 kluster isu yang menjadi penyebab performa sektor logistik nasional yang belum optimal:

1. Isu Proses Bisnis Logistik

Masih terdapat inefisiensi pada proses bisnis *first, middle, dan last mile* layanan logistik nasional yang disebabkan oleh rendahnya koordinasi dan kolaborasi antar pelaku, serta belum terstandarisasinya sistem.

2. Isu Logistik Antar Wilayah

Terdapat *cargo & trade imbalance* antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI).

3. Isu Logistik Komoditas

Potensi *economic loss*, diakibatkan oleh belum memadainya fasilitas *handling* komoditas khusus, belum terlaksananya *good handling practice* pada rangkaian distribusi logistik.

4. Isu Pelaku Logistik

Pelaku industri logistik di Indonesia masih terfragmentasi oleh pelaku usaha dengan skala UMKM sehingga berdampak pada sulitnya penerapan *enforcement* standarisasi layanan yang merata.

OPTIMALISASI TRANSPORTASI LAUT

Performa logistik nasional Indonesia tercatat mengalami penurunan dilihat dari beberapa indikator penilaian utama.

Jaringan *backbone* utama dapat menciptakan skala ekonomi dan konektivitas jaringan transportasi antar wilayah sehingga meningkatkan layanan logistik.

Optimalisasi layanan transportasi laut sebagai *backbone* logistik dapat berupa sinergisasi konsep pengembangan multi moda lainnya, ataupun standarisasi dan pemerataan pelayanan hingga ke seluruh Indonesia.

Hilirisasi industri yang merata akan meningkatkan produktivitas perekonomian sehingga berdampak pada pertumbuhan PDB dan pemerataan aktivitas perdagangan serta pemerataan

distribusi kargo hilirisasi dan klusterisasi industri daerah untuk: (1) Menciptakan *economic powerhouse* secara merata sehingga menciptakan pemerataan ekonomi, dan (2) Minimisasi *trade & cargo imbalance* sehingga rute layanan logistik antar wilayah lebih ideal.

Perkembangan infrastruktur pelabuhan dan konektivitasnya antar daerah menjadi salah satu faktor penting dalam meningkatkan kinerja logistik Indonesia, karena pelabuhan merupakan salah satu titik kritis dalam rantai pasokan barang.

Kendalanya, pengurusan perizinan membutuhkan waktu penyelesaian perizinan relatif lama serta relatif belum transparan. *Border management* & fasilitas ekspor-impor belum terdigitalisasi & integrasi secara menyeluruh.

Selain itu, kualitas infrastruktur darat, laut, dan udara Indonesia masih berada di bawah beberapa negara ASEAN, seperti Singapura, Malaysia, Thailand, dan Vietnam.

Harus diakui, sudah ada perbaikan pada aspek kemudahan pengiriman Indonesia, namun masih perlu terus didorong evaluasi biaya pengiriman serta promosi moda transportasi murah yang sesuai dengan karakteristik Indonesia.

Kuantitas dan kualitas sumber daya manusia logistik Indonesia yang masih terbatas perlu peningkatan kapabilitas SDM melalui pendidikan formal, vokasi, dan sertifikasi keahlian.

Saat ini infrastruktur logistik digital juga memiliki tantangan berupa *asymmetric supply* dan *demand information*, tidak adanya sistem *track and trace*, dan terbatasnya jangkauan jaringan pelayanan non seluler

Ketepatan waktu pengiriman logistik di Indonesia masih rendah. Dibutuhkan integrasi antar penyedia jasa angkutan logistik untuk meningkatkan waktu logistik memadai dan konektivitas yang baik akan dapat mendukung kelancaran arus barang dan mobilitas pekerja serta dapat menurunkan biaya logistik dan meningkatkan daya saing industri Indonesia.

Setidaknya ada sejumlah tantangan Pilar Strategis yang kita temukan, di antaranya :

- Disparitas pengembangan infrastruktur pelabuhan dan konektivitasnya antar daerah.
- Tingkat komersialisasi pembangunan/pengembangan pelabuhan yang tergantung pada industri daerah.
- Kebijakan multi sektoral transportasi & infrastruktur.
- Disparitas infrastruktur sebagai *enabler* pemerataan industri tiap wilayah.
- Kompleksitas prosedur dan perizinan investasi.
- Perbedaan karakteristik wilayah, potensi komoditas dan struktur perekonomian antar daerah di Indonesia.

Dengan menjadikan moda transportasi laut menjadi *logistic backbone*, semua arah pengembangan moda lanjutan khususnya dalam *logistic triangle* perlu mempertimbangkan arah strategis pengembangan pelabuhan dari aspek teknis dan komersial.

PENGUATAN SEKTOR LOGISTIK

Penguatan sektor logistik memiliki peran sentral sebagai pendorong utama transformasi ekonomi Indonesia. Dalam wadah ekonomi global yang terus berubah, sektor logistik menjadi *enabler* yang krusial untuk memastikan pertumbuhan yang berkesinambungan.

Dalam konteks ini, penguatan layanan kepelabuhanan,

yang berperan sebagai fasilitas *backbone* transportasi laut, menjadi salah satu elemen utama dalam strategi ini.

Ketika kepelabuhanan diperkuat dan terintegrasi dengan kawasan industri yang terklusterisasi secara tematik, kita menciptakan suatu ekosistem logistik yang terintegrasi dengan baik.

Dalam ekosistem ini, kolaborasi antara pelabuhan dan kawasan industri akan menghasilkan solusi logistik yang komprehensif dan efisien, mengoptimalkan aliran barang dan meminimalkan biaya, sehingga menciptakan peluang pertumbuhan ekonomi yang lebih besar bagi Indonesia.

Perlu diperhatikan bahwa jaringan pelayaran yang kuat sangat bergantung pada kepastian pasar. Selanjutnya, integrasi yang kuat antara pelabuhan dan kawasan industri akan menjadi kunci utama dalam meningkatkan layanan pelabuhan.

Integrasi ini menciptakan konektivitas yang langsung antara kawasan industri dan pelabuhan, yang pada gilirannya akan mengoptimalkan layanan pelabuhan dengan peningkatan kapasitas, kapabilitas, dan standarisasi operasional.

SEGMENTASI LAYANAN

Penyediaan layanan di kawasan industri dan fasilitas pendukung pelabuhan menciptakan peluang untuk mengembangkan bisnis dengan mengalihkan fokus layanan ke segmen-segmen khusus yang memiliki kebutuhan dan potensi tertentu.

Dalam mengintegrasikan fasilitas di kawasan industri serta kawasan pendukung pelabuhan akan menciptakan:

- Ekosistem industri – pelabuhan yang terpadu dan menjadi daya tarik sendiri untuk tenant yang akan ditargetkan.
 - Aktivitas logistik yang efisien karena dipangkasnya aktivitas logistik yang bekepanjangan antara Industri menuju pelabuhan ataupun sebaliknya.
 - Integrasi layanan logistik yang menciptakan layanan logistik yang lengkap untuk mendukung pergerakan barang di pelabuhan dan kawasan industri. Integrasi fasilitas pelabuhan dan kawasan industri telah berhasil diimplementasikan dalam beberapa kasus di Indonesia, menghadirkan sejumlah manfaat yang signifikan bagi perkembangan ekonomi dan efisiensi logistik.
 - Pengintegrasian intermoda kereta api pendukung menuju pusat Kawasan Industri (Pelabuhan Tanjung Priok – Cikarang Dry Port) 50 KM melalui rel kereta api menghubungkan Kawasan Industri Jababeka terhadap Pelabuhan Tanjung Priok – dengan waktu tempuh 70 menit, efisiensi 30% dalam menurunkan kemacetan dan penurunan konsumsi BBM sebesar 190 miliar per tahun.
 - Pengintegrasian intermoda kereta api pendukung menuju pusat produksi Semen (Pelabuhan Garongkong – Semen Bosowa & Semen Tonnasa) 75 KM melalui rel kereta api menghubungkan aktivitas produksi Semen Tonnasa & Bosowa terhadap Pelabuhan Garongkong, efisiensi 25% dalam menurunkan beban jalan oleh aktivitas logistik semen Tonnasa & Bosowa.
- Pengintegrasian Pelabuhan - Kawasan Industri.*
- Pelabuhan Kuala Tanjung – KI Kuala Tanjung Kawasan Industri seluas 3.400 Ha dengan pengembangan pada multi-industry seperti minyak sawit, produk makanan, minuman, ban/produk karet lainnya, besi baja, aluminium, semen, *spare part* kendaraan, dan alas kaki.

- Pelabuhan Manyar – Java Integrated Industrial and Port Estate, Kawasan Industri seluas 3.000 Ha dengan konsep pengembangan *multi-function* berupa 1.761 Ha area industri, 400 Ha Pelabuhan, 800 Ha kota independen yang berpotensi menghasilkan bangkitan kargo sebesar 100.000 DWT.
- Pelabuhan Kendal – KI Kendal Industrial Park, Pelabuhan Manyar – Pengintegrasian pelabuhan terhadap kawasan pendukung sebagai cargo generator 2.200 Ha dengan konsep pengembangan *multi-function* berupa *industrial cluster, town center, shopping districts, residential* dan *recreational area*.

KBN berpotensi dapat mengimplementasikan strategi di atas melalui 3 (tiga) pilar utama, mengingat area industri KBN telah terintegrasi dengan pelabuhan.

Area kawasan industri perlu menciptakan simbiosis mutualisme dengan fasilitas pelabuhan yang dibangun melalui:

1. Resegmentasi tenant industri ke arah manufaktur yang heavy terhadap aktivitas logistik bahan baku dan produk jadi, yang orientasi dari/menjuar area bahkan ekspor/impor.
2. Pengembangan area pendukung logistik yang menjadi intermediary antara aktivitas produksi yang berlangsung di kawasan dengan aktivitas distribusi di pelabuhan, sehingga menghasilkan layanan yang bersifat *end-to-end*.

Area Kawasan Industri perlu dihubungkan secara langsung dengan pelabuhan dengan skala dan konektivitas perdagangan yang lebih besar.

- Saat ini akan ada akses NPEA yang terbangun melintang di atas kawasan industri menuju Terminal Petikemas Internasional Kalibaru (terbesar di Indonesia).
- Pembangunan ini perlu diakselerasi dan dipastikan terdapat keterbukaan akses dari Area Marunda ke NPEA sehingga area Marunda memiliki daya tarik industri skala besar karena terkoneksi dengan jalur perdagangan internasional.
- Pengembangan dan/atau refinement pelabuhan di area Kawasan Marunda perlu mempertimbangkan prinsip-prinsip sebagai berikut:
 1. Dilakukan segmentasi yang meminimalisir terjadinya kompetisi antar terminal.
 2. Kerja sama dengan operator pelabuhan untuk dapat mengakuisisi *operational excellence*.
 3. Kerja sama dengan *cargo owner* untuk dapat meminimalisir *commercial risk* dan menciptakan keterpaduan fasilitas terminal yang relevan dengan kebutuhan segmen kargo.

Studi pasar pada laporan Antara Interim Pelindo KBN *Integrated Logistic Center Study* menyimpulkan potensi pasar yang positif.

Sektor dominan terutama terdiri dari transportasi dan logistik, mengingat letaknya yang strategis berdekatan dengan Pelabuhan Tanjung Priok.

Assessment potensi kawasan untuk dikembangkan/dipadukan dengan fasilitas pelabuhan yang telah tersedia 2023 – triwulan I 2024.

Strategic design pengembangan konsep pengembangan/refinement fasilitas kawasan industri dan pelabuhan untuk

menciptakan layanan logistik *end to end* yang terintegrasi TW1 – TW3 2024.

Perancangan struktur kolaborasi/kerja sama dalam rangka mendapatkan mitra yang dapat mendukung aspek komersial, operasional dan finansial pengembangan proyek TW4 2024 implementasi pengembangan dan pengoperasian integrasi proyek antara kawasan 2025 industri dan fasilitas pelabuhan dan rencana duplikasi ke proyek lain.

PETA JALAN 4 PILAR

PT KBN memiliki potensi untuk menerapkan strategi terintegrasi antara kawasan industri dan pelabuhan melalui tiga pilar utama:

- (1) Pilar pertama adalah penyempurnaan Kawasan Industri Marunda, yang memerlukan restrukturisasi penyewa industri menuju manufaktur berat dan pengembangan area dukungan logistik.
- (2) Pilar kedua adalah percepatan konektivitas antara kawasan industri dan pelabuhan utama, yang dapat dicapai melalui pembangunan NPEA (New Priok Eastern Access) dan memastikan akses terbuka dari kawasan Marunda ke NPEA.
- (3) Pilar ketiga adalah transformasi dalam pengelolaan terminal/pelabuhan di kawasan Marunda, yang memerlukan pengurangan kompetisi antara terminal, kerja sama dengan operator dan pemilik kargo, serta pencapaian keunggulan operasional.

Untuk melaksanakan strategi ini, diusulkan sebuah peta jalan dengan empat tahap: *penilaian strategis, perancangan strategis, kolaborasi strategis, dan implementasi*.

KBN perlu mengambil langkah-langkah konkret untuk mengimplementasikan pilar-pilar strategi yang telah dirancang. Ini termasuk restrukturisasi kawasan industri, percepatan konektivitas dengan pelabuhan utama, dan transformasi dalam pengelolaan terminal/pelabuhan.

Implementasi tahap demi tahap seperti yang diusulkan dalam roadmap akan menjadi panduan yang efektif.

Pada tahap *strategic collaboration*, penting untuk menjalin kemitraan dengan operator pelabuhan dan pemilik kargo yang dapat mendukung proyek secara komersial, operasional, dan finansial.

Kolaborasi ini akan memperkuat integrasi dan memberikan dukungan yang diperlukan untuk keberhasilan proyek.

Selama tahap implementasi, perhatian harus diberikan untuk memastikan bahwa integrasi antara kawasan industri dan fasilitas pelabuhan terjadi dengan efisien. Pengelolaan logistik yang terpadu akan menjadi kunci untuk menciptakan layanan *end-to-end* yang efektif.

KBN juga harus mempertimbangkan peluang untuk menggandakan model ini ke wilayah lain, jika terdapat kesuksesan di Kawasan Industri Marunda. Ini dapat memperluas dampak positif integrasi kawasan industri dan pelabuhan ke wilayah lain dan membuka peluang baru untuk pertumbuhan dan investasi.

Dengan implementasi yang tepat dari strategi ini, KBN memiliki potensi untuk menjadi lokasi bisnis yang sangat menarik dan memberikan kontribusi positif terhadap pertumbuhan ekonomi dan logistik di wilayah tersebut. ■

TERMINAL KALI BLENCONG MENUJU KONSESI

TERMINAL Kali Blencong di KBN Marunda memasuki era baru. Sebuah proses menuju konsesi sedang berjalan. Sejalan dengan regulasi baru Undang-undang Cipta Kerja (UUCK), diharapkan pasca konsesi para pelaku usaha eksis di Terminal Kali Blencong akan mendapat kepastian hukum sekaligus kepastian usaha.



KBN/RIO

TERMINAL Kali Blencong di KBN Marunda memasuki masa keekonomian baru menyusul disetujuinya rencana konsesi pasca dikantonginya izin Badan Usaha Pelabuhan (BUP) oleh PT KBN.

Demikian antara lain keputusan penting yang diambil dalam Rapat Koordinasi Rencana Konsesi Terminal Kali Blencong PT KBN yang diadakan di Hotel Aryaduta Jakarta, 12 Juni 2023 lalu.

Rakor ini melibatkan tiga instansi penting terkait konsesi tersebut. Kementerian Perhubungan, Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), Dinas Lingkungan Hidup DKI Jakarta, dan pihak KBN itu sendiri sebagai tuan rumah.

Hadir pada momen penting ini Dirut KBN Alif Abadi, Direktur Kepelabuhanan Kemenhub M. Masyhud, Direktur Pencegahan Dampak Lingkungan Usaha dan Kegiatan KLHK Laksmi Widyajayanti, Direktur Operasi KBN, Direktur Pengembangan KBN, Kepala Dinas LH DKI Jakarta, Ka Biro Hukum Kemenhub, KKOP Tanjung Priok, Ka. KSOP IV Marunda, dan pejabat lain yang terkait.

Rapat koordinasi yang dipimpin Dirops KBN Satrio Witjaksono dibuka dengan sambutan Direktur Utama PT KBN dilanjutkan dengan uraian dari Kemenhub dan KLHK.

Sesi berikut masuk paparan materi yang disampaikan Ketua Tim Konsesi, Andriano Kristiawan yang sehari-hari menjabat Direktur PT Marunda Bandar

-OLEH-
TIM LIPUTAN
MAJALAH KBN

Indonesia (MBI), anak usaha KBN. Di hadapan forum rapat, ia menjelaskan secara rinci tentang rencana konsesi terminal Kali Blencong, AMDAL PT KBN, dengan permasalahan yang

dihadapi.

Ketua Tim Konsesi menjelaskan kondisi eksisting di Terminal Kali Blencong saat ini, profil dan dokumen yang dimiliki masing-masing investor di sana, perizinan, dan juga lengkap dengan aspek regulasinya.

Yang menarik mungkin ketika masuk sesi pembahasan, di mana masing-masing undangan menyampaikan pandangan dan argumennya. Satu sama lainnya terasa saling mendukung, melengkapi, sekaligus mencari solusi.

Akhirnya, forum rapat dengan suara bulat memutuskan BUP KBN diberi mandat untuk mengurus perizinan konsesi tersebut. AMDAL (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan) kawasan zona C1,2,3 dan C4 KBN dapat digunakan sebagai persyaratan dalam proses penguru-

Rapat Koordinasi Rencana Konsesi Terminal Kali Blencong dengan melibatkan Kementerian Perhubungan, Kemen LHK, dan Dinas LH Provinsi DKI Jakarta di Hotel Aryaduta.



san konsesi kepelabuhanan tersebut.

Bersamaan dengan pengurusan izin konsesi yang menggunakan AMDAL Kawasan, PT KBN dapat mengurus AMDAL Kepelabuhanan di Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

Disepati pula bahwa PT KBN bersama KLHK akan membahas lebih lanjut dalam rapat One on One permasalahan AMDAL Kepelabuhanan Terminal Kali Blencong sebagai langkah awal dengan mengidentifikasi dokumen AMDAL yang telah dimiliki KBN.

Tindak lanjut dari rakor tersebut adalah Tim Konsesi PT KBN harus sudah menentukan area yang akan dikonsesikan. Kemenhub ingin kejelasan titik-titik atau area mana saja yang akan masuk konsesi tersebut.

Untuk diketahui bersama bahwa Terminal Kali Blencong mengawali operasi lewat SK Dirjen Perhubungan Laut No.B.XXV-1742/PP.72 tertanggal 30 Oktober 1996 tentang Pemberian Izin kepada PT KBN untuk melakukan pembangunan dan pengoperasian pelabuhan khusus KBN di Cilincing, Jakarta.

Izin lalu diperbarui lewat Keputusan Menteri No.: KP 186 tahun 2000 tertanggal 3 Mei 2000 tentang penggunaan sementara pelabuhan khusus PT KBN di Marunda untuk kepentingan umum.

Terbitnya BUP KBN No. AL 306/32/19/DP-21 tertanggal 29 Desember 2021 mengakhiri berlakunya surat penyerahan sementara pengoperasian dermaga Kali Blencong ke KSOP Kelas V Marunda. Lewat BUP yang telah dikantongi, KBN berhak untuk melakukan pengelolaan dan konsesi terminal tersebut.

Terminal Kali Blencong memiliki dermaga sepanjang 1.702 meter, di mana aset yang dimiliki oleh BUP KBN sepanjang 240 meter yang saat ini juga disewa oleh investor.

Sebagian besar investor menyewa lahan untuk jangka panjang dengan aset dermaga sendiri.

Proses untuk konsesi ini diawali dengan sosialisasi yang diadakan para pengusaha eksisting di Kali Blencong mulai triwulan I 2023 yang ditandai dengan pertemuan *coffee morning* yang diadakan di SBU Kawasan Marunda. Hasil pertemuan tersebut

dituangkan dalam sebuah kesepakatan di mana para pengusaha menyatakan dukungannya, yang kemudian dituangkan dalam dokumen tertulis.

Terkait kelangsungan bisnis di area yang nantinya dikonsensikan, akan ada pembicaraan B to B (*business to business*) antara investor dan KBN. KBN bekerjasama dengan konsultan jasa penilai sedang melakukan kajian yang nantinya akan jadi data dalam merumuskan skema bisnis antara KBN dan investor eksisting di Kali Blencong.

BUP PT KBN mengagendakan pada tahun 2023 merupakan tahap persiapan konsesi, sementara pada akhir 2023 atau pada awal tahun 2024 masuk masa transisi. Masa konsesi diperkirakan akan dimulai pada pertengahan 2024.



Dermaga Kali Blencong bernilai ekonomis tinggi dan sangat prospektif untuk dikembangkan karena memiliki akses langsung ke laut Jawa, yang membuat dermaga ini sangat strategis untuk kegiatan bongkar-muat barang dan kargo.

Dengan potensi bisnis yang besar, Terminal Kali Blencong memiliki prospek yang sangat cerah untuk menjadi salah satu terminal dengan masa depan cerah di Indonesia.

Potensi bisnis ini dapat dikembangkan oleh pihak swasta yang mendapatkan konsesi dari pemerintah. Konsensi ini diharapkan dapat meningkatkan kapasitas dan efisiensi terminal, sehingga dapat lebih bersaing dengan terminal-terminal lain di Indonesia. Konsensi juga diharapkan dapat menciptakan lapangan kerja baru dan meningkatkan perekonomian di kawasan Marunda. ■

PERUSAHAAN EKSISTING DI KALI BLENCONG

PT Alfa Karsa Persada (287.79 m)
PT Asianagro Agungjaya (103 m)
PT Kreasi Teknik Bahari (187 m)
PT Kurnia Tirta Samudera Makmur (206)
PT Hutama Sarana Dhanarta (177.75 m)
PT Speedtrans Intercon Cargo (191.51 m)
PT Makmur Abadi Sakti (334.38 m)
PT Walie Marunda Terminal (312.57 m)



KBN/RIO

Investor Dukung Penuh Rencana Konsesi

PARA investor yang melakukan kegiatan usaha di sepanjang terminal Kali Blencong menyatakan dukungannya dan bersedia untuk ikut rencana PT KBN melakukan konsesi.

Pernyataan tersebut disampaikan dalam Rapat Koordinasi Pembahasan Rencana Konsesi Terminal Kali Blencong yang diadakan di Hotel Arya Duta Jakarta, Senin (12/06/2023).

Hadir pada kesempatan tersebut Direktur Utama didampingi Dirops dan Dirbang KBN, Kepala Kantor Otoritas Pelabuhan Tanjung Priok, Subagio, Kepala KSOP Kelas IV Marunda, Patrick Pardede, Ketua Tim Konsesi KBN, investor di terminal Kali Blencong, dan pejabat terkait PT KBN.

Investor berharap proses menuju konsesi berjalan dengan baik, sehingga pengusaha akan mendapat kepastian hukum dan bisa melakukan kegiatan usaha tanpa gangguan.

Kepala KSOP Marunda, Patrick Pardede menegaskan pentingnya kepastian hukum untuk memayungi kelangsungan usaha di Kali Blencong.

Beberapa waktu sebelum pertemuan, para pengusaha di Kali Blencong sudah menyampaikan dokumen tertulis yang berisi pernyataan dukungan terhadap rencana konsesi PT KBN.

Sejalan dengan regulasi BUP (Badan Usaha Pelabuhan), maka untuk operasional kepelabuhanan pemegang BUP harus memiliki konsesi. Izin untuk KBN ini tidak hanya melibatkan Kementerian Perhubungan, tapi juga Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK).

“KSOP hanya membantu dari aspek regulasinya, sementara untuk aspek bisnis silakan dibahas terpisah, B to B antara KBN bersama investor. Kita tidak mau ikut masuk ke dalam urusan bisnisnya,” kata Patrick Pardede.

Kepala KSOP ingin menjaga transparansi, agar semua berjalan dengan baik dan jangan sampai ada yang setelah konsesi belum clear. “Jangan sampai kasus konsesi di daerah lain terjadi di Marunda,” tegas Kepala KSOP Marunda.

Teja mewakili investor berharap apa yang sudah jalan di Kali Blencong selama ini bisa jadi pertimbangan untuk mempermudah agreement B to B.

Pada forum rapat koordinasi tersebut, Ketua Tim Konsesi Andriano Kristiawan menyebut bila KBN akan berkonsesi

SPESIFIKASI TERMINAL KALI BLENCONG

Panjang dermaga.....	1.702 m
Lebar dermaga.....	15 m
Kedalaman kolam.....	-3 s.d. -5 m
Panjang alur.....	1.851 m
Lebar alur.....	40 s.d. 50 m
Kedalaman alur.....	-5 m

Rapat Koordinasi Rencana Konsesi Terminal Kali Blencong KBN dan investor di Kali Blencong di Hotel Aryaduta Jakarta.

secara bertahap. Tahap I konsesi dermaga sepanjang 240 meter yang telah dibangun oleh PT KBN.

Secara paralel, setelah PT KBN mendapatkan angka dari konsultan jasa penilai membicarakannya dengan investor yang telah membangun dan berusaha di sana. Investor tersebut PT KTB, PT KTSM, PT SIC, PT HSD, dan PT MAS di atas HPL PT KBN akan dikonsesikan jika sudah mendapatkan formula B to B yang tepat.

PT Alfa Karsa Persada dan PT Walie Terminal Marunda tidak diikutsertakan dalam rencana *B to B*. Sebab, PT Alfa perlu ada kepastian terlebih dahulu kegiatan usaha di dermaganya yang disesuaikan dengan izin Tersus (terminal khusus) yang dimilikinya.

Sementara itu PT Walie Terminal akan mengurus perizinan Tersus karena HGB-nya sudah terdaftar atas namanya sesuai dengan perjanjian PPTI.

Menurut Kemenhub, untuk terminal khusus batas waktunya hanya dua tahun dan setelah itu tidak bisa diperpanjang lagi. Kriteria khusus pun ada batasan-batasannya. Untuk saat ini kebanyakan masuk Terminal Umum (Terum). Namun, sebelum jadi Terum, bila masih

mengantongi status Tersus/Tuks izinnya harus dicabut terlebih dahulu.

“Dulu belum ada aturan seperti sekarang, sehingga lebih leluasa. Sekarang dengan aturan baru hasil turunan dari UU Cipta Kerja yang terus disesuaikan dengan perkembangan, harus menyesuaikan dengan aturan baru,” kata Kepala KSOP V Marunda, Patrick Pardede.

Terkait pasar yang dikhawatirkan akan sama dengan Terminal KCN, Dirut KBN menjamin pasti akan berbeda. Tarif, layanan, dan pasar di Terminal Kali Blencong akan diatur agar bisa bersaing dengan yang diberlakukan di Terminal KCN.

Bila sampai terjadi persaingan harga KBN sebagai pemegang BUP Kali Blencong sekaligus pemegang saham KCN tentu akan ‘turun tangan’ agar tidak sampai terjadi persaingan yang tidak sehat.

Pada akhirnya, semua pihak hanya bisa berharap ekosistem bisnis di Terminal Kali Blencong terjaga dari persaingan yang tidak sehat. Dan, Terminal Kali Blencong perlu kepastian bisnis dan kepastian hukum. ■

Meningkatkan Tata Kelola & Kepastian Hukum Lewat Konsesi

HADIRNYA Badan Usaha Pelabuhan (BUP) di Terminal Kali Blencong, tak lepas dari upaya manajemen KBN untuk meningkatkan kualitas tata kelola pelabuhan sekaligus kepastian hukum sebagaimana diamanatkan Permenhub No.48/2021.

Lewat BUP yang dimiliki, KBN akan melakukan konsesi di terminal Kali Blencong memanfaatkan peluang dari regulasi Kementerian Perhubungan tersebut.

Untuk diketahui, Kemenhub telah melakukan penyederhanaan proses pengajuan izin konsesi pengelolaan pelabuhan atau terminal yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No 48/2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya Antara Penyelenggara Pelabuhan Dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan.

Dalam regulasi kepelabuhanan itu dikenal dengan apa yang disebut dengan terminal umum dan terminal khusus (tersus).

Perusahaan pemilik BUP yang menaungi terminal umum cukup sekali mengurus perizinan -- tanpa ada perpanjangan izin. Sementara bagi yang masih bertahan dengan status ‘terminal khusus’ atau Tersus harus memperpanjang izin setiap 5 tahun sekali.

Sejumlah keuntungan akan didapat para pemilik BUP atau badan usaha/mitra kerjasama yang bernaung di bawahnya, yakni adanya kepastian atau legalitas hukum untuk menjalankan bidang usaha yang lebih luas cakupannya.



Aktivitas bisnis di Terminal Kali Blencong

Keuntungan lain adalah dengan konsesi akan meningkatkan tata kelola perusahaan pelabuhan lebih transparan, dan akan mendorong penerimaan negara bukan pajak (PNBP) karena semua aktivitas pergerakan barang di pelabuhan dapat tercatat dengan baik.

Dengan terbitnya Permenhub No 48/2021 Kemenhub telah melakukan penyederhanaan proses pengajuan izin konsesi pengelolaan pelabuhan atau terminal menjadi 1 tahap saja yaitu penyampaian kajian kelayakan konsesi. Ini berbeda dengan regulasi sebelumnya (Permenhub No. 15/2015) di

mana ada 2 tahap, yaitu pra studi kelayakan yang selanjutnya diteruskan dengan penyusunan kajian kelayakan.

Skema pemberian konsesi ada 2 jenis yaitu mekanisme pelelangan atau melalui mekanisme penugasan/penunjukan.

Mekanisme pelelangan mengacu pada ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku serta untuk konsesi wilayah perairan yang berfungsi sebagai pelabuhan.

Sementara mekanisme penugasan atau penunjukan diberikan apabila memenuhi beberapa kriteria, seperti lahan nyata-nyata dimiliki oleh Badan Usaha Pelabuhan (BUP) serta dalam investasinya tidak diperlukan APBN atau APBD.

Selanjutnya, skema konsesi dengan mekanisme penugasan atau penunjukan diajukan dengan melampirkan dokumen kajian kelayakan konsesi yang terdiri dari aspek teknis, finansial dan komersial dan aspek lingkungan.



Bisnis Kelautan Terus Meningkat, KSOP Marunda Naik Kelas II

GELIAT bisnis di Marunda yang terus berkembang beberapa tahun belakangan ini membuat Kementerian Perhubungan menaikkan kelas Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan (KSOP) Marunda yang semula kelas IV, tahun 2023 ini naik menjadi kelas II.

Kawasan Marunda akan semakin ramai dan menarik bagi pebisnis kepelabuhanan.

Perubahan status kelas ini disampaikan Kepala KSOP Kelas II Marunda yang baru, Capt. Rahman di hadapan sekitar 100 pelaku bisnis kemaritiman di acara *Coffee Morning untuk Investor* yang diadakan di kantor KBN SBU Priok Marunda, Kamis (7/12/2024).

Selain Capt. Rahman, bincang-bincang sambil minum kopi ini juga menghadirkan Koordinator Pengendalian Risiko Lingkungan Kantor Kesehatan Klas I Tanjung Priok, Agus

Sudarman, dan Agustina Prasetyaningsih selaku Kepala Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan Kemenhub.

Sementara dari pihak KBN tampak GM SBU Priok Marunda, M. Bustomi, VP Sekretariat Perusahaan Desy Ika Sulisti, Direktur PT Marunda Bandar Indonesia (MBI) Andreano Kristianto, dan sejumlah pejabat terkait.

Semakin Berkembang

Peningkatan kelas KSOP ini, menurut Capt. Rahman tentu tak lepas dari semakin ramai dan berkembangnya bisnis kemaritiman di kawasan ini beberapa tahun terakhir yang menuntut peningkatan layanan kepelabuhanan.

Untuk diketahui, KSOP II Marunda melayani Pelabuhan Tanjungpriok, Terminal Kalibaru, Terminal KCN (Karya Citra Nusantara) di KBN, dan PT Pelabuhan Tegar Indonesia (PTI) di Marunda Centre, serta dalam proses konsesi Terminal Kali Blencong di KBN Marunda, dan dalam rencana Dermaga C-05.

Melihat perkembangan yang begitu pesat dalam beberapa tahun ini dan membaca peluang ke depan di mana bisnis kepelabuhanan akan terus mening-

kat, maka pemerintah melalui Kementerian Perhubungan meningkatkan kelas di KSOP Marunda dari kelas IV naik ke kelas II.

Hadirnya Terminal Kali Blencong di bawah BUP KBN, dan juga Dermaga C-05 diprediksi akan semakin meramaikan bisnis di kawasan ini.

“Kalau melihat perkembangannya yang luar biasa, tentu ke depan kawasan Marunda ini akan semakin ramai, semakin menarik bagi mereka yang bisnisnya memang terkait kepelabuhanan,” kata Capt. Rahman.

Meskipun selama ini kebanyakan terminal di kawasan Marunda didominasi oleh angkutan untuk curah, namun menurut Capt. Rahman, ke depan kawasan ini diarahkan untuk terminal *multi-purpose* di mana semua barang atau produk bisa bongkar-muat di kawasan ini.

KSOP II Marunda sendiri terus berupaya untuk meningkatkan pelayanannya kepada masyarakat pengguna jasa pelabuhan. Salah satu upaya yang dilakukan adalah dengan melakukan pembangunan dan pengembangan infrastruktur pelabuhan.

Pengembangan Pelabuhan Marunda ke depan akan dilakukan secara bertahap. Pada tahap pertama, yang sudah berhasil dibangun adalah Terminal Kalibaru 1 dan 2 dengan kapasitas 3,5 juta TEUs per tahun. Pada tahap kedua, yang akan dibangun adalah Terminal Kalibaru 3 dan 4 dengan kapasitas 5 juta TEUs per tahun.

Pengembangan Pelabuhan Marunda diharapkan dapat meningkatkan kapasitas dan daya saing Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama di Indonesia. Pelabuhan Marunda juga diharapkan dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi baru di wilayah Jakarta Utara.

Berdasarkan Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) 2020-2030, pengembangan Pelabuhan Marunda diarahkan sebagai pelabuhan peti kemas modern dan berdaya saing tinggi. Pengembangan Pelabuhan Marunda dilakukan secara bertahap, yaitu:

~ Tahap I (2020-2024): Pembangunan Terminal Kalibaru 1 dan 2 dengan kapasitas 3,5 juta TEUs per tahun.

~ Tahap II (2025-2030): Pembangunan Terminal Kalibaru 3 dan 4 dengan kapasitas 5 juta TEUs per tahun.

Selain pembangunan terminal peti kemas, pengembangan Pelabuhan Marunda juga akan mencakup pembangunan infrastruktur pendukung lainnya, seperti alur pelayaran (*channel*) dengan lebar 300 meter dan kedalaman 15 meter.

Pengembangan Pelabuhan Marunda diharapkan dapat meningkatkan kapasitas dan daya saing Pelabuhan Tanjung Priok sebagai pelabuhan utama di Indonesia. Pelabuhan Marunda juga diharapkan dapat menjadi pusat pertumbuhan ekonomi baru di wilayah Jakarta Utara.

Kehadiran KSOP Marunda setelah naik ke kelas II tentu akan menjadi begitu penting mengingat KSOP memiliki tugas dan fungsi untuk: (1) Melakukan pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan angkutan laut di wilayah kerja KSOP Marunda, (2) Melakukan pemeriksaan dan penerbitan dokumen kepelabuhanan, (3) Melakukan pembinaan dan pengawasan terhadap kegiatan kepelabuhanan.

Pelabuhan Sehat

Masalah lingkungan yang sebelumnya jadi isu yang sensitif dan serius di kawasan ini penting untuk jadi perhatian bersama para pelaku usaha yang berada di kawasan tersebut.

Dalam paparan yang disampaikan Agus Sudarman dari Kantor Kesehatan Klas 1 Tanjungpriok, pelabuhan sehat ini sudah dicanangkan dan tiap tahunnya terus dipantau agar menjadi lebih baik. Sejumlah langkah sudah dan akan terus dilakukan dalam upaya menuju pelabuhan berkategori sehat tersebut.

Kantor Kesehatan Klas I Tanjungpriok terus mencermati tentang bagaimana pengelolaan sampah, limbah, debu, air, daur ulang, dan hal-hal terkait lain yang terkait dengan kesehatan dan lingkungan.

Kepala Seksi Lalu Lintas Angkutan Laut dan Usaha Kepelabuhanan, Agustina Prasetyaningsih, menyebut KSOP II Marunda segera membentuk komite bersama untuk menciptakan pelabuhan sehat ini.

Komite yang di dalamnya berasal dari sejumlah komunitas dan pemangku kepentingan tersebut diharapkan bisa jadi wadah untuk menjadikan pelabuhan yang bersih dan sehat. Perlu kepedulian dan tanggungjawab bersama untuk menjaga ekosistem laut kita tetap terjaga dan sehat.

“Kalau tahun ini pelabuhan dari KSOP Marunda belum mendapatkan awards, moga-moga tahun depan upaya kita untuk menjadikan pelabuhan yang sehat bisa mendapat apresiasi untuk terus ditingkatkan di masa-masa mendatang,” harap Agustina Prasetyaningsih.



Para Investor Peraih Anugerah KBN 2023

Penerima penghargaan ini adalah mereka yang sudah “clear” dari sisi bisnis, compliance, dari sisi operasional.

IE MPAT investor/tenant di KBN memperoleh penghargaan (award) KBN Award 2023. Penyerahan penghargaan berlangsung dalam rangkaian *Customer Gathering KBN 2023* yang berlangsung di Hotel Santika Kelapagading, Jakarta Utara, (24/10/2023). Gelaran tersebut dihadiri oleh segenap direksi PT KBN, para vice presiden (VP), general manager (GM), dan direktur anak perusahaan PT KBN serta para tamu undangan yang terdiri dari pimpinan dan perwakilan investor atau tenant yang berusaha di wilayah KBN Cakung maupun Marunda.

Anugerah KBN yang sudah diadakan beberapa kali sebelum pandemi Covid-19 kembali digelar sebagai apresiasi bagi investor yang telah menerapkan proses bisnis sesuai aturan.

Tahun ini KBN mengapresiasi investor dalam 4 kategori, masing-masing untuk terbaik kategori pengolahan di SBU Kawasan Cakung, Kawasan Marunda, dan kategori logistik serta properti non industri.

Untuk investor pemenang kategori pengolahan di KBN Kawasan Cakung

tahun ini diraih oleh PT Dragon Forever, sementara untuk investor pemenang kategori pengolahan di KBN Kawasan Marunda diraih oleh PT Asianagro Agungjaya/Apical.

Pada kategori logistik, PT Quad Kontena Logistik dari KBN SBU Marunda memperoleh penghargaan sebagai yang terbaik. Sementara kategori properti non industri dimenangkan oleh Bank Mandiri KCP Jakarta KBN Cilincing.

Direktur Operasi PT KBN Satrio Witjaksono mengungkapkan para penerima penghargaan ini adalah mereka yang sudah “clear” dari sisi bisnis, *compliance*, dari sisi operasionalnya.

“Termasuk bisnis dengan KBN-nya juga “clear” pastinya,” tambahnya.

Direktur Pengembangan PT KBN Agus Hendardi dalam sambutannya memberikan apresiasi para undangan yang telah hadir.

Pada kesempatan tersebut, Agus Hendardi juga mengungkapkan KBN akan terus meningkatkan infrastruktur kawasan semakin baik dan bisa diandalkan, dalam upaya menuju kawasan industri modern, *green*, dan *smart*.

“Hal lain yg tentunya kita perlu perhatikan bersama adalah isu *green industry*. Pemenuhan kualitas standar tersebut, juga termasuk kepada *compliance* untuk perizinan dan lingkungan. Di mana hal tersebut, menjadi topik kita hari ini,”

ujarnya.

Customer Gathering menurut Dirbang Agus Hendardi dapat menjadi wadah komunikasi dan koordinasi dalam berbagai hal utamanya terkait masalah bisnis.

“Semoga *Rise Together Stronger* tidak hanya menjadi tagline acara kita semata, namun juga semangat yang dapat kita wujudkan bersama,” tambahnya.

Dalam gelaran temu pelanggan ini undangan disuguhi *talk show* menarik oleh Darmawan, fungsional Pengendali Lingkungan Dinas Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta. Narasumber membawakan materi terkait penyusunan *Rencana Pengelolaan Lingkungan Hidup dan Rencana Pemantauan Lingkungan Hidup (RKL-RPL) Rinci*.

Ada pula sosialisasi produk dan layanan dari Rumah Sakit Umum Pekerja KBN yang dipaparkan langsung oleh Kepala Rumah Sakit Umum Pekerja dr Laili Fathiyah.

Sementara itu Direktur KBN Prima Logistik (KPL) Yato dihadapan investor menyosialisasikan tentang produk dan layanan KPL dan Pusat Logistik Berikat (PLB) KBN.

Customer Gathering merupakan acara rutin yang digelar KBN setiap tahun. Pada kesempatan tersebut selain menjadi ajang komunikasi bisnis, KBN juga ingin mendengar keluhan, saran, dan masukan dari para investor/tenant untuk perbaikan layanan di masa datang.

■ TITOK MS/IBNU M/SEKPER KBN

Plt Dirut KBN bersama Dirops KBN menyambut narasumber KBN Investor Gathering. Kanan: Para pemenang Anugerah KBN 2023 berfoto bersama Dirbang dan Dirops KBN.

KBN – Pelindo Kaji Potensi Bisnis ‘Hub’ Logistik di Marunda



Tim kunjungi bisnis PLB di Marunda C-03

KBN/MAY

TIM PT KBN bersama PT Pelindo menggandeng konsultan Royal HaskoningDHV mengadakan kunjungan lapangan di Marunda, Rabu (16/8/2023).

Kunjungan ini dalam rangka kajian bisnis hub logistik yang rencananya dibangun bersama antara PT KBN dan PT Pelindo. Hub logistik tersebut merupakan bagian tak terpisahkan dari kerjasama NPEA yang sudah diteken bersama antara KBN – Pelindo.

Kunjungan kali ini Vice Presiden (VP) Pengembangan Bisnis KBN Anom Wibisono membawa sejumlah pejabat terkait, termasuk dari anak usaha PT KBN Prima Logistik.

Tim Pelindo, hadir pimpinan Renstra Subholding PT Pelindo Solusi Logistik (SPSL) Andi. Sementara dari pihak konsultan hadir tim yang dipimpin Andre Prakoso Djojokusumo dari bagian Maritime Engineer/Business Developer kantor konsultan Royal HaskoningDHV.

Kegiatan bersama ini dimulai dengan rapat dan paparan yang diadakan di ruang rapat KBN SBU Priok Marunda. Masing-masing tim menyamakan persepsi sekaligus paparan dan penjelasan sejumlah bahan/materi yang penting untuk dijadikan bahan kajian.

Dari ruang rapat, tim melakukan kunjungan lapangan yang dimulai dengan berkeliling di sepu-

tar Marunda C-03.

Masih di Zona C-03, tim mengunjungi gudang konsolidasi KBN Prima Logistik (KBN-PL) dan Pusat Logistik Berikat (PLB) -- yang kebetulan letaknya berdekatan. Terakhir, tim gabungan mengunjungi proyek dermaga C-05 Marunda.

VP Pengembangan Bisnis Anom Wibisono menyebut

bahwa tim konsultan yang mulai bekerja pada awal Agustus 2023 akan terus melanjutkan survei atau kajian terkait potensi bisnis sampai beberapa bulan ke depan.

Kajian dari konsultan tersebut nantinya akan dijadikan acuan dalam penentuan rencana bisnis hub logistik KBN – Pelindo dari Marunda.

Kajian ini merupakan implementasi dari NPEA (New Priok Eastern Access) yang merupakan proyek strategis kerjasama KBN-Pelindo. Proyek akses baru KBN ini akan menghubungkan KBN Marunda dengan Pelabuhan Kalibaru (New Priok) sekaligus jalan tol Cibitung-Cilincing.

NPEA akan memperkokoh posisi KBN sebagaimana teruang dalam visi barunya yakni mengintegrasikan pelabuhan, logistik, dan kawasan industri.

Akses baru ini akan jadi nilai tambah kawasan dan mengurangi risiko kemacetan seperti yang sekarang ini sering terjadi.

Selain kemudahan akses baru yang nantinya terhubung dengan pelabuhan New Priok di Kalibaru, juga adanya *ramp on/off* di C-03 memiliki potensi untuk mengembangkan bisnis turunan sebagai *logistic hub*.

Vice Presiden Pengembangan Bisnis KBN, Anom Wibisono menyebut pihaknya sedang dalam proses lanjutan pengurusan dokumen perencanaan pengadaan tanah (DPPT) sampai proses lanjutan seperti penyelesaian perizinan lokasi.

Setidaknya ada tiga perjanjian turunan dari kerjasama NPEA ini yang diagendakan ke depan. Mulai dari kompensasi pelepasan HPL dari Pelindo, pembangunan *ramp on/off*, dan terakhir kerjasama bisnis turunan di lahan C-03 untuk aktivitas logistik hub KBN-Pelindo.

NPEA sendiri masuk sebagai PSN (proyek strategis nasional) non APBN yang diperkirakan akan menelan investasi kurang lebih Rp5,5 triliun.

Selain memberi kemudahan akses dari dan ke tol Cibitung-Cilincing, kerjasama KBN - Pelindo ini akan memaksimalkan potensi bisnis di sektor logistik dan turunan bisnis lainnya yang dapat dikembangkan bersama. Seperti bisnis depo kontainer, gudang *e-commerce*, *cargo distribution centre (CDC)/cargo consolidation centre (CCC)* ataupun TPFT (tempat pemeriksaan fisik terpadu sebagai penunjang pelabuhan, khususnya dalam penyediaan pemeriksaan peti kemas).

Dengan terbangunnya akses baru yang terhubung langsung dengan terminal Kalibaru (New Priok), KBN Marunda juga akan memiliki potensi pasar logistik berskala global sebagai international logistic hub yang lebih besar. Di sini KBN, Pelindo, atau pihak mitra terkait bisa berbagi peran sebagai *land-lord*, investor, operator, atau penyedia layanan (*utilities & support*). ■ TITOK MS

Dari FGD Manajemen Risiko Kawasan Industri Holding Danareksa di Bandung



KBN/RIO

Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko PT KBN, Agus Hendardi selaku Direktur Pengembangan PT KBN, Barita Simanjuntak selaku Komisaris PT Danareksa (Persero), Muhammad Teguh Wirahadikusumah selaku Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko PT Danareksa (Persero), Chris Soemijantoro selaku Direktur Investasi PT Danareksa (persero), Dharma Satriadi selaku Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko PT JIEP, serta beberapa komisaris dan direksi

Kawasan Industri Holding Danareksa lainnya.

Focus Group Discussion Manajemen Risiko Sub Klaster Kawasan Industri Holding Danareksa di Bandung. (3-4 Agustus 2023)

Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko KBN, Ari Henryanto memberikan sambutan pembukaan

selaku tuan rumah dan dilanjutkan dengan FGD dan sharing session sesi pertama oleh Direktur Eksekutif Himpunan Kawasan Industri (HKI) Fahmi Shahab yang memaparkan tentang kondisi dan tantangan dalam pengembangan kawasan industri.

Acara dilanjutkan dengan diskusi terkait tindak lanjut dari hasil pembahasan FGD pada hari pertama yang dipaparkan oleh Arief Rahmanto serta arahan langsung dari Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko PT Danareksa (Persero), Muhammad Teguh Wirahadikusumah.

Pada sesi kedua diawali dengan paparan dan tanya jawab tentang organ pengelola risiko oleh Asisten Deputi Manajemen Risiko & Kepatuhan Kementerian BUMN, Dwi Ary Purnomo yang dilanjutkan dengan paparan dari Prof Bramantyo Djohanputro yang membawakan materi tentang Manajemen Risiko Terintegrasi Kawasan Industri di bawah Holding Danareksa.

Direktur Keuangan dan Manajemen Risiko PT JIEP Dharma Satriadi menutup gelaran FGD ini dengan harapan kegiatan serupa akan direncanakan setiap tiga bulan sekali dengan tema pembahasan yang berbeda.

Forum membahas tentang program pemenuhan organ pengelola risiko, aspirasi pemegang saham, dan KPI.

PT Kawasan Berikat Nusantara (KBN) dan PT Jakarta Industrial Estate Pulo Gadung (JIEP) menjadi tuan rumah bersama dalam acara Focus Group Discussion (FGD) Manajemen Risiko Sub Klaster Kawasan Industri Holding Danareksa yang diselenggarakan di Hotel Intercontinental, Bandung (3 – 4 Agustus 2023).

Fokus dari FGD ini antara lain bertujuan untuk mengetahui kategori dan klasifikasi risiko anggota holding Danareksa berdasarkan *self asses-*

ment serta kualifikasi pemenuhan organ pengelola risiko di masing-masing kawasan industri.

Pada hari pertama FGD diikuti oleh seluruh Vice Presiden (VP) atau pejabat yang membawahi unit manajemen risiko dari masing-masing kawasan industri holding Danareksa.

Kegiatan diawali oleh pembukaan dari Executive Vice President Manajemen Risiko PT Danareksa, Arief Rahmanto, sekaligus memimpin jalannya FGD.

Forum membahas tentang progres pemenuhan Organ Pengelola Risiko, Aspirasi Pemegang Saham dan KPI serta profil risiko yang dipaparkan oleh Vice Presiden manajemen risiko dari masing-masing kawasan industri.

Hari kedua FGD dihadiri para tamu undangan, antara lain Erik Satrya Wardhana selaku Komisaris PT KBN, Ari Henryanto selaku