

Penilaian Kinerja Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) dan Pembangunan Kota Batam

YANTI BUDIYANTINI¹, TYAS AMALIA¹

¹Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional Bandung

Email : budiyan@itenas.ac.id

ABSTRAK

Kota Batam ditetapkan sebagai salah satu Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) atau Free Trade Zone (FTZ) di Indonesia karena keunggulan lokasinya yang berada di jalur pelayaran internasional dengan harapan dapat meningkatkan perekonomian Kota Batam dan kawasan sekitarnya. Namun, terdapat berbagai permasalahan yang timbul pada beberapa tahun terakhir, seperti menurunnya jumlah industri dan meningkatnya jumlah PHK, hingga nilai impor yang lebih besar dibanding ekspor. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menilai kinerja kawasan dari penerapan konsep FTZ dan kinerja pembangunan Kota Batam. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis deskriptif berdasarkan data sekunder. Hasil studi menunjukkan setelah lebih dari sepuluh tahun ditetapkan sebagai KPBPB, Kota Batam belum memenuhi target kinerja KPBPB yang diharapkan. Penilaian terhadap Indeks Pembangunan Kota juga memperlihatkan penurunan nilai city product yang berdampak pada kualitas kawasan.

Kata kunci: Kawasan Perdagangan Bebas, kinerja kawasan, Indeks Pembangunan Kota

ABSTRACT

Batam city is designated as one of the Free Trade Zone (FTZ) in Indonesia because of the location advantages in the international shipping lanes to improve the economy of Batam. However, various problems arise in recent years, such as the decrease in the number of industries, the increasing number of layoffs, and the more import value than its exports. This research aims to assess the regional performance of Batam based on the concept of FTZ and the city development index. The study was conducted using descriptive analysis based on secondary data. After more than ten years designated as an FTZ, the research shows that Batam has not met its FTZ performance targets. The City Development Index assessment also showed a decrease in the value of city products¹ that impacted the region's quality.

Keywords: Free Trade Zone (FTZ), regional performance, City Development Index

1. PENDAHULUAN

Secara geografis, Selat Malaka yang merupakan persimpangan jalur antar benua yang memiliki nilai ekonomi besar. Salah satu contohnya Singapura yang kini merupakan salah satu negara dengan pendapatan tertinggi dunia, yang pada tahun 2014 memiliki pemasukan APBN sejumlah \$S 445,172 Milyar dengan 73% berasal dari jasa (pelabuhan dan ekspor barang). Ini memberi gambaran besarnya potensi yang dimiliki kawasan di sekitar Selat Malaka. Indonesia memiliki gugusan pulau Batam-Bintan-Karimun yang langsung berbatasan dengan Negara Singapura, yang memberi peluang besar untuk memanfaatkan potensi ini.

Melalui Peraturan Pemerintah (PP) No. 46 – 48 tahun 2007 tentang Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas, pemerintah menetapkan zona perdagangan bebas atau Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB) sebagai upaya peningkatan ekonomi kawasan Batam-Bintan-Karimun (BBK). Konsep KPBPB didasari pada kemudahan kegiatan ekspor-impor ke luar negeri, sambil meningkatkan kemudahan kegiatan industri yang ada di kawasan BBK, sehingga diharapkan dapat meningkatkan laju ekonomi dan kesejahteraan penduduk melalui perluasan lapangan kerja dan peningkatan pendapatan. Salah satu kemudahan yang diberikan adalah tidak dikenakannya PPN dan pajak terhadap barang mewah terhadap industri-industri di kawasan ini.

Dalam pertumbuhan ekonomi suatu wilayah, kegiatan ekspor impor memiliki peranan yang besar dalam meningkatkan ekonomi. Zona perdagangan bebas (*Free Trade Zone/FTZ*) menjadi salah satu strategi dalam meningkatkan pendapatan wilayah. Terdapat beberapa kota yang berhasil mempraktikkannya seperti Senzhou, China yang kini menjadi pusat manufaktur dan perkapalan di wilayah selatan China, namun ada daerah yang gagal menerapkannya seperti di Korea Utara.

Terlepas dari kondisi ideal yang diinginkan, dalam praktiknya terdapat berbagai permasalahan yang dapat menghambat tercapainya tujuan dari kebijakan KPBPB sendiri. Kebijakan KPBPB memberikan berbagai insentif yang dianggap memudahkan kegiatan ekspor impor, tetapi keberadaan insentif yang diberikan dari manfaat kebijakan KPBPB dinilai tidak mampu mengontrol harga barang yang beredar. Dari data tahun 2018, nilai impor Kota Batam lebih besar dibandingkan ekspor, yang memperlihatkan tidak tercapainya tujuan kebijakan KPBPB menjadi upaya meningkatkan ekspor kawasan. Kebijakan KPBPB juga seharusnya dinilai mampu untuk meningkatkan ekonomi kawasan, namun sejak tahun 2011 industri pengolahan yang menjadi andalan KPBPB Kota Batam menurun dari tahun ke tahun. Awalnya laju pertumbuhan industri pengolahan mencapai 7,36% per tahun dan terus menurun hingga tahun 2017 menjadi hanya 1,76% per tahun. Persentase penyumbang PDRB pun terus berkurang hingga 55,10% PDRB pada tahun 2017 dari 56,71% di tahun 2013 (Kota Batam dalam Angka, 2018). Selain itu jumlah investor yang menjadi tulang punggung kawasan KPBPB Batam semakin berkurang tiap tahunnya. Pada tahun 2017-2018 terjadi penurunan dengan berhentinya 62 perusahaan asing dan mengakibatkan kurang lebih 33.000 pegawainya di-PHK.

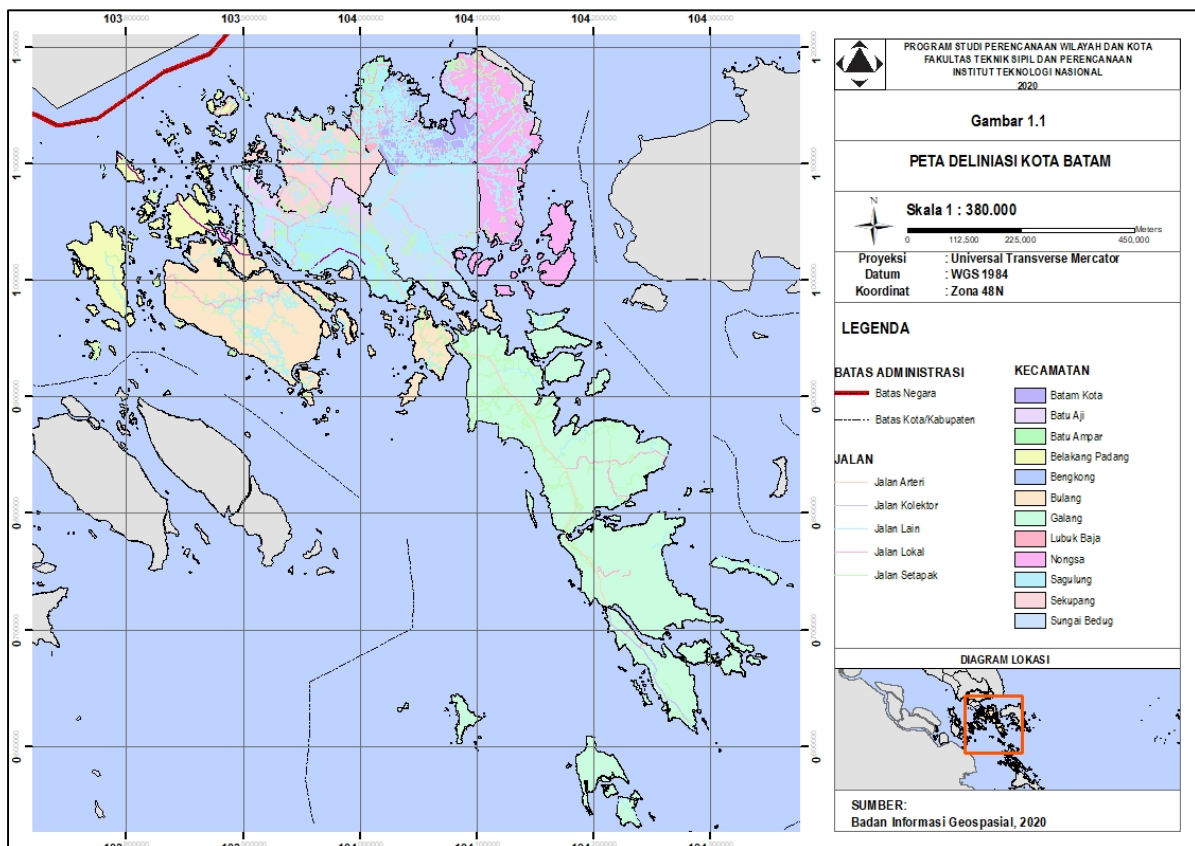
Investor menilai Kebijakan KPBPB Batam tidak memberikan dampak positif yang signifikan, dimana dengan kondisi kurangnya proyek mereka dihadapkan pada upah yang tinggi untuk karyawannya. Beberapa upaya pemerintah dilakukan dengan penerapan *Online Single Submission (OSS)* pada tahun 2018 untuk memudahkan prosedur investasi di Batam, yang membawa dampak kenaikan jumlah investor hingga 4% dari tahun sebelumnya. Namun dalam enam bulan terakhir (Januari 2019 - Juni 2019) sudah berhenti 27 perusahaan diakibatkan menurunnya permintaan barang (Dinas Perindustrian Kota Batam, 2019).

Dari berbagai permasalahan yang timbul, diperlukannya kajian mengenai bagaimana kinerja penetapan KPBPB di Kota Batam, mengapa ekonomi kota menurun, dan bagaimana pertumbuhan ekonomi wilayahnya. Dari berbagai masalah tersebut didapat pertanyaan yang kemudian diangkat dalam penelitian ini, yaitu bagaimana kinerja KPBPB Kota Batam dan kinerja perkembangan kotanya?

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah yang telah diuraikan, tujuan dari studi ini adalah mengidentifikasi kinerja kebijakan KPBPB dan kinerja perkembangan Kota Batam, dengan beberapa sasaran sebagai berikut:

1. Teranalisisnya kinerja KPBPB Kota Batam
2. Teranalisisnya kinerja perkembangan Kota Batam sebelum dan sesudah penerapan kebijakan KPBPB di Kota Batam

Wilayah kajian studi (lihat Gambar 1) merupakan Kota Batam dan sekitarnya yang berada di kawasan strategis jalur pelayaran internasional. KPBPB yang diterapkan di Kota Batam meliputi Pulau Batam, Pulau Tonton, Pulau Setokok, Pulau Nipah, Pulau Rempang, Pulau Galang dan Pulau Galang Baru. Letak Kota Batam berada di $0^{\circ} 25' 29'' - 1^{\circ} 15' 00''$ LU dan $103^{\circ} 34' 35'' - 104^{\circ} 26' 04''$ BT dengan luas 4.580 Km^2 .



Gambar 1. Wilayah Kajian Kota Batam

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Free Trade Zone

Amerika Serikat memperkenalkan strategi *Foreign Trade-Zone (FTZ)* tahun 1934 sebagai salah satu upaya mendorong perdagangan internasional dan pelayaran ke negaranya, dimulai di

Pelabuhan Boston (Massachusetts, Amerika Serikat). Strategi ini mulai populer pada tahun 1970-an dan diasopsi berbagai negara seperti Irlandia, China, India, Hong Kong, Singapura, Panama, Malaysia, Filipina, dan Republik Dominika. FTZ juga telah berkembang dalam beberapa dekade ini, dengan negara yang menggunakannya meningkat dari tahun 1980 sejumlah 132 kota dan berkembang hingga 3000 kota pada tahun 2006 (Ettore, 1998; ILO, 2007; Papadopoulos, 1987; WEPZA, 2007). Sejak diadopsi pada tahun 1970-an, 80 FTZ di 30 negara menghasilkan USD 6 milyar dari ekspor serta dapat mempekerjakan satu juta tenaga kerja. Saat ini 3.000 FTZ telah berjalan di 120 negara dan membukukan transaksi lebih dari USD 600 milyar dalam ekspor dan menyerap 50 juta tenaga kerja langsung (World Bank, 2017). Dengan menawarkan kemudahan dalam perdagangan dan produksi untuk ekspor, FTZ berpotensi untuk menarik investasi, perdagangan valuta asing, tenaga kerja, serta meningkatkan teknologi dan infrastruktur.

Istilah *Free Trade Zone* sebagai salah satu bentuk dari zona ekonomi (*Economic Zone*) pada umumnya memiliki pengertian yang cukup beragam. Dari berbagai referensi, terdapat beberapa karakteristik dasar FTZ sebagai daerah dengan penyediaan nilai tambah antara lain: insentif bisnis dalam bentuk insentif fiskal, keuangan dan infrastruktur yang lebih baik dibandingkan daerah lainnya. Regulasi bisnis yang lebih fleksibel, area produksi dengan basis biaya produksi rendah menjadi salah satu keuntungan komparatif bisnis. Selain itu dikembangkan produksi berorientasi ekspor, paket insentif yang menarik dalam bentuk pembebasan bea masuk terhadap pemasukan barang impor dan pembebasan pajak penjualan (PPN) terhadap perolehan barang yang dijual di dalam FTZ untuk keperluan produksi, serta pembebasan atau potongan pajak (*tax holiday or tax rebates*) terhadap industri berdasarkan penilaian tertentu dari kinerja ekspor mereka.

Sedangkan tujuan pembentukan FTZ pada umumnya bertitik fokus kepada bagaimana menarik pembentukan modal dengan investasi bisnis karena dengan adanya berbagai insentif fiskal, keuangan dan infrastruktur diharapkan iklim usaha akan semakin kondusif dan menjadi prioritas tujuan investasi. Selain itu dengan berkembangnya industri di FTZ, penyerapan tenaga kerja akan semakin tinggi dan dengan kata lain, mengurangi pengangguran. Terdapat efek peningkatan daya beli masyarakat yang selanjutnya akan meningkatkan konsumsi dan produksi lanjutan. FTZ juga dapat meningkatkan potensi pariwisata daerah. Tujuan lain lain pembentukan FTZ adalah bagaimana peningkatan potensi transfer teknologi dan *know-how*. Hal ini terkait dengan upaya perusahaan lokal yang karena potensi bisnis global akan menyesuaikan diri mereka melalui kompetisi dengan cara perbaikan kualitas produk dan layanan, kualitas sumber daya manusia, dan sistem manajemen.

2.2 Teori Pertumbuhan dan Pembangunan Ekonomi

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator keberhasilan pembangunan dalam suatu perekonomian. Kemajuan suatu perekonomian ditentukan oleh besarnya pertumbuhan yang ditunjukkan oleh perubahan *output* nasional. Pertumbuhan ekonomi sendiri merupakan bagian dari pembangunan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi terletak pada bidang kuantitatif seperti pertumbuhan pendapatan kawasan yang dapat dipantau secara angka perkembangannya. Salah satu bukti keberhasilan pembangunan sendiri adalah adanya pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut. Sementara pertumbuhan hanya melihat dari penambahan pendapatan daerah, pembangunan lebih melihat secara luas, dengan mengaitkan pertumbuhan ekonomi dengan kondisi sosial daerah, pendapatan per kapita, dan pengaruh terhadap masyarakat. Sehingga untuk melihat keberhasilan ekonomi dalam menunjang kehidupan daerahnya dapat dilihat dalam segi pembangunan ekonomi daerahnya.

Pembangunan ekonomi mengandung arti yang luas serta mencakup perubahan pada susunan ekonomi masyarakat secara menyeluruh. Pembangunan ekonomi sangat berkaitan dengan pembangunan wilayah, dimana dilaksanakan untuk mencapai tiga tujuan penting, yaitu untuk mencapai:

- a. Pertumbuhan (*growth*), ditentukan sampai di mana kelangkaan sumber daya dapat terjadi atas sumber daya manusia, peralatan, dan sumber daya alam dapat dialokasikan secara maksimal dan dimanfaatkan untuk meningkatkan kegiatan produktif.
- b. Pemerataan (*equity*), dalam hal ini mempunyai implikasi dalam pencapaian pada tujuan yang ketiga, sumber daya dapat berkelanjutan yang diperoleh dari pertumbuhan dapat dinikmati semua pihak dengan adanya pemerataan.
- c. Berkelanjutan (*sustainability*), pembangunan wilayah harus memenuhi syarat-syarat bahwa penggunaan sumber daya baik yang ditransaksikan melalui sistem pasar maupun di luar sistem pasar harus tidak melampaui kapasitas kemampuan produksi.

3. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif untuk mengukur capaian kinerja KPBPB Kota Batam berdasarkan indikator keberhasilan KPBPB, dan indikator pembangunan ekonomi, dan menilai perubahan perkembangan Kota Batam dengan menggunakan indikator *city development index* sebelum dan sesudah ditetapkannya Kota Batam sebagai KPBPB. Tabel 1 berikut menjelaskan variabel dan indikator yang digunakan dalam penelitian ini.

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan dalam menemukan berbagai sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian. Data yang digunakan dalam penelitian ini berupa data sekunder. Data sekunder yaitu data yang telah dikumpulkan untuk maksud selain menyelesaikan masalah yang sedang dihadapi.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kinerja kawasan dilakukan untuk menilai penerapan KPBPB Batam dengan menggunakan metode *skoring* berdasarkan indikator penilaian kinerja penerapan kebijakan kawasan khusus dan kinerja pembangunan kota dilakukan melalui analisis perbandingan *City Development Index* sebelum dan setelah kebijakan KPBPB diterapkan di Kota Batam.

Berdasarkan Kajian Penyusunan Indikator Tipologi dan Indikator Kinerja Pengembangan Kawasan Strategis Nasional Bidang Ekonomi di Indonesia (Bappenas, 2008), terdapat beberapa indikator penilaian kinerja penerapan kawasan khusus (dalam hal ini FTZ sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas / KPBPB). Penilaian dilakukan melalui *skoring* pada indikator-indikator berikut:

1. Kinerja Proses Pengembangan KPBPB
 - a. Tersedianya payung hukum pembentukan KPBPB beserta peraturan pelaksanaannya;
 - b. Tersedianya dokumen perencanaan pengembangan dan perusahaan KPBPB;
 - c. Tersedianya pembebasan bea masuk, PPN, PPnBM, dan cukai;
 - d. Tersedianya kebijakan ketenagakerjaan yang fleksibel;
 - e. Tersedianya kebijakan penyederhanaan pelayanan perijinan investasi;
 - f. Tersedianya kebijakan untuk mempercepat lalu lintas kapal/barang di pelabuhan;
 - g. Tersedianya kebijakan penghapusan pengenaan biaya jasa kepelabuhanan bagi kegiatan yang tidak sesuai peraturan perundang-undangan;
 - h. Tersedianya kebijakan pemberdayaan UKM/IKM sebagai *supporting industries*;
 - i. Tersedianya kebijakan penetapan pelabuhan yang menjadi *exit entry point*; dan
 - j. Adanya mekanisme koordinasi antar instansi penegakkan hukum di laut.

2. Kinerja Output Pengembangan KPBPB
 - a. Persentase realisasi kegiatan rencana induk dan rencana bisnis setiap tahun;
 - b. Persentase realisasi kegiatan penyediaan sarana dan prasarana kawasan industri setiap tahun sesuai rencana induk dan rencana bisnis serta kualitasnya;
 - c. Persentase realisasi penyediaan sarana dan prasarana pelabuhan setiap tahun sesuai masterplan pelabuhan serta kualitasnya;
 - d. Menurunnya frekuensi konflik ketenagakerjaan;
 - e. Pelayanan perizinan usaha secara cepat dengan biaya yang wajar;
 - f. Tercapainya rasio penggunaan tambatan kapal (*berth occupancy rate/BOR*) sesuai standar yang dapat diterima secara internasional;
 - g. Tercapainya waktu persiapan perjalanan pulang kapal (*vessel turn-around time/TRT*) sesuai standar yang dapat diterima secara internasional;
 - h. Biaya pelayanan pelabuhan yang wajar sesuai peraturan;
 - i. Meningkatnya jumlah UKM/IKM yang melakukan kemitraan dengan usaha besar; dan
 - j. Menurunnya frekuensi kasus penyelundupan.
3. Kinerja Sasaran Pengembangan KPBPB
 - a. Meningkatnya nilai realisasi proyek investasi PMA dan PMDN di dalam KPBPB;
 - b. Meningkatnya nilai PMTB sektor UMKM;
 - c. Meningkatnya jumlah kunjungan kapal penumpang, kapal barang kargo, dan kapal peti kemas;
 - d. Meningkatnya volume bongkar muat peti kemas dan barang kargo; dan
 - e. Meningkatnya jumlah kedatangan/keberangkatan penumpang
4. Kinerja Tujuan Pengembangan KPBPB
 - a. Meningkatnya nilai PDB sektor industri manufaktur di dalam KPBPB (Rp); dan
 - b. Meningkatnya nilai PDB sektor industri dan jasa logistik di dalam KPBPB.
5. Kinerja Dampak Pengembangan KPBPB
 - a. Meningkatnya nilai PDB sektor industri dan jasa logistik di dalam KPBPB;
 - b. Meningkatnya nilai ekspor non-migas di dalam KPBPB;
 - c. Meningkatnya jumlah tenaga kerja sektor formal;
 - d. Meningkatnya kontribusi penerimaan pajak penghasilan dari KPBPB;
 - e. Meningkatnya PAD; dan
 - f. Meningkatnya PDRB KPBPB.

City Development Index (CDI) yang akan digunakan dalam menilai pembangunan Kota Batam merupakan indeks yang diterapkan oleh UN – HABITAT sebagai dasar tingkat pembangunan negara/kota. Standar ini kemudian digunakan oleh Asian Development Bank (2006) sebagai salah satu dasar pertimbangan bagi kota atau negara untuk menentukan indikator kinerja dengan menilai pemenuhan kebutuhan dasar suatu kota. Analisis dilakukan dengan membandingkan nilai *CDI* Kota Batam sebelum penerapan yaitu tahun 2009 (dengan perhitungan dilakukan sebelum pelaksanaan KPBPB Batam) dan tahun setelah penerapan yaitu tahun 2019.

3. ANALISIS KINERJA KPBPB DAN PEMBANGUNAN KOTA BATAM

3.1 Analisis Kinerja KPBPB Kota Batam

Berdasarkan penilaian terhadap Indikator Kinerja Pengembangan Kawasan Strategis Nasional Bidang Ekonomi di Indonesia yang dikeluarkan oleh BAPPENAS tahun 2008 dimana terdapat

lima indikator utama dalam pengukuran kinerja KPBPB, Tabel 2 berikut memperlihatkan hasil analisis kondisi KPBPB Kota Batam.

Tabel 1. Analisis Kinerja KPBPB Kota Batam pada setiap Indikator Kinerja

Tahap	Indikator	Kon-disi	Keterangan
Kinerja proses pengembangan KPBPB	Tersedianya payung hukum pembentukan KPBPB	Ya	Landasan KPBPB Batam adalah PP No.46 tahun 2007
	Tersedianya dokumen perencanaan pengembangan dan perusahaan KPBPB	Ya	diatur mengikuti RPJMD dan RPJP Kota Batam tahun 2005-2025 dengan perubahan melalui Peraturan Daerah Kota Batam No.2 tahun 2013 tentang RPJP Kota Batam tahun 2005-2025
	Tersedianya pembebasan bea masuk, PPN, PPNBM, dan cukai	Ya	Terdapat insentif pembebasan pajak sebagaimana diatur dalam PP No.2 tahun 2009
	Tersedianya kebijakan ketenagakerjaan yang fleksibel	Tidak	Aturan ketenagakerjaan yang diatur dalam UU No.13 tahun 2003 tentang ketenagakerjaan dianggap tidak relevan dalam mengikuti perkembangan zaman
	Tersedianya kebijakan penyederhanaan pelayanan perijinan investasi	Ya	Penetapan konsep <i>online Single Submission</i> sebagai langkah menyederhanakan perizinan
	Tersedianya kebijakan mempercepat lalu lintas kapal/barang di pelabuhan	Ya	Adanya penerapan <i>National Single Window</i> yang bertujuan meningkatkan dan menyederhanakan semua formalitas terkait kegiatan lalu lintas barang
	Tersedianya kebijakan penghapusan pengenaan biaya jasa kepelabuhanan bagi kegiatan yang tidak sesuai peraturan perundang-undangan	Ya	Diatur dalam Surat Keputusan Ketua Otorita Batam No. 20 tahun 2004 tentang biaya operasional pelabuhan
	Tersedianya kebijakan pemberdayaan UKM/IKM sebagai <i>supporting industries</i>	Ya	Adanya Inpres No. 6 tahun 2007 tentang kebijakan percepatan pengembangan sektor riil dan usaha mikro, yang mengatur sektor UMKM termasuk di Batam
	Tersedianya kebijakan penetapan pelabuhan yang <i>menjadi exit entry</i> poin	Ya	Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan KP No. 775 tahun 2018 tentang Penetapan Alur-Pelayaran, Sistem Rute, Tata Cara Berlalu Lintas, dan Daerah Labuh Kapal Sesuai Dengan Kepentingannya di Pelabuhan Batam Pada Terminal Batu Ampar dan Terminal Sekupang menetapkan Pelabuhan Batu Ampar dan Pelabuhan Sekupang sebagai Pelabuhan masuk-keluar utama Kota Batam
	Adanya mekanisme koordinasi antar instansi penegakkan hukum di laut	Ya	Adanya Perpres No. 81 tahun 2005 tentang koordinasi antar penegak hukum keamanan laut yang beranggotakan 12 instansi pemerintah
Skor		9 = 90%	
Kinerja Output Pengembangan KPBPB	Persentase realisasi kegiatan rencana induk dan rencana bisnis setiap tahun	Ya	Berdasarkan laporan kinerja Pemerintah Batam mencapai 100% tiap tahunnya
	Persentase realisasi kegiatan penyediaan sarana dan prasarana kawasan industri setiap tahun sesuai rencana induk dan rencana bisnis serta kualitasnya	Tidak	salah satunya adalah rencana pembuatan IPAL Bengkong / WWTP yang tertunda dari estimasi waktu 2019 belum selesai hingga tahun 2020
	Persentase realisasi penyediaan sarana dan prasarana pelabuhan setiap tahun sesuai masterplan pelabuhan serta kualitasnya	Tidak	Rencana perluasan Pelabuhan Batu Ampar guna mendukung kegiatan ekspor-impor tidak sesuai Rencana Induk Pelabuhan
	Menurunnya frekuensi konflik ketenagakerjaan	Tidak	kasus konflik keternagakerjaan terus meningkat tiap tahunnya dilihat dari jumlah unjuk rasa oleh tenaga kerja tiap tahunnya bertambah

*Penilaian Kinerja Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB)
dan Pembangunan Kota Batam*

Tahap	Indikator	Kon- disi	Keterangan
	Pelayanan perizinan usaha secara cepat dengan biaya yang wajar	Ya	pemerintah mengembangkan sistem <i>OSS</i> dan mal pelayanan publik sebagai bentuk percepatan izin usaha
	Tercapainya rasio penggunaan tambatan kapal (<i>berth occupancy rate/BOR</i>) sesuai standar yang dapat diterima secara internasional;	Ya	pencapaian BOR pada 2 pelabuhan Batam, telah mencapai 80% dan sesuai dengan standar
	Tercapainya waktu persiapan perjalanan pulang kapal (<i>vessel turn-around time/TRT</i>) sesuai standar yang dapat diterima secara internasional;	Ya	pencapaian TRT mencapai 1-2 hari atau sekitar 24-48 jam dan sesuai dengan standar internasional yaitu maksimal 52 jam
	Biaya pelayanan pelabuhan yang wajar sesuai peraturan	Ya	biaya pelayanan pelabuhan telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No.PM 121/2018
	Meningkatnya jumlah UKM/IKM yang melakukan kemitraan dengan usaha besar	Ya	jumlah mitra naik dari tahun 2016 sebanyak 64 UMKM ke tahun 2017 sebanyak 235 UMKM
	Menurunnya frekuensi kasus penyelundupan	Tidak	angka penyeludupan naik pada tahun 2017 dari 348 pada tahun 2016 menjadi 858 kasus
	Skor	6 = 60%	
Kinerja Sasaran Pengembangan KPBPB	Meningkatnya nilai realisasi proyek investasi PMA dan PMDN di dalam KPBPB	Ya	Realisasi investasi PMA meningkat tiap tahunnya.
	Meningkatnya nilai PMTB sektor UMKM	Tidak	Jumlah PMTB Kota Batam lebih dominan pada sektor jasa lainnya dan konstruksi
	Meningkatnya jumlah kunjungan kapal penumpang, kapal barang kargo, dan kapal peti kemas	Tidak	Jumlah kunjungan kapal pada Kota Batam dari 2009-2019 cenderung fluktuatif, dengan pencapaian tertinggi kapal penumpang tahun 2015 sebanyak 75.340 dan kapal kargo 2017 sebanyak 27.590, setelah itu grafik jumlah kunjungan menurun.
	Meningkatnya volume bongkar muat peti kemas dan barang kargo	Tidak	Bongkar muat kargo didominasi oleh bongkar domestik dan grafik tiap tahun menurun tiap tahunnya.
	Meningkatnya jumlah kedatangan/keberangkatan penumpang	Ya	Jumlah kedatangan dan keberangkatan internasional mendominasi jumlah penumpang, dengan grafik penumpang terus meningkat hingga tahun 2008 jumlah kedatangan dari luar negeri sebanyak 3.571 orang.
	Skor	3 = 60%	
Kinerja Tujuan Pengembangan KPBPB	Meningkatnya nilai PDB sektor industri manufaktur di dalam KPBPB (Rp)	Ya	Nilai PDRB industri manufaktur/pengolahan meningkat tiap tahunnya.
	Meningkatnya nilai PDB sektor industri dan jasa logistik di dalam KPBPB	Tidak	Nilai PDRB industri dan logistik pada PDRB Kota Batam meningkat, namun tahun 2019 terjadi penurunan sebanyak -6%
	Skor	1 = 50%	
Kinerja Dampak Pengembangan KPBPB	Meningkatnya nilai PDB sektor industri dan jasa logistik di dalam KPBPB	Tidak	terjadi penurunan nilai pada sektor logistik tahun 2018-2019.
	Meningkatnya nilai ekspor non-migas d dalam KPBPB	Tidak	Nilai ekspor Kota Batam mengalami penurunan nilai ekspor dari tahun 2018-2019 sebesar -8%.
	Meningkatnya jumlah tenaga kerja sektor formal	Tidak	Terjadi penurunan jumlah tenaga kerja pada tahun 2018
	Meningkatnya kontribusi penerimaan pajak penghasilan dari KPBPB	Tidak	Jumlah penerimaan pajak bersifat fluktuatif

Tahap	Indikator	Kon-disi	Keterangan
	Meningkatnya PAD	Tidak	Nilai PAD Kota Batam bersifat fluktuatif dimana pada tahun 2017 mengalami penurunan dari tahun sebelumnya
	Meningkatnya PDRB KPBPB	Ya	PDRB Kota Batam meningkat tiap tahunnya
	Skor	1 / 20%	
Total Skor		20/33 atau 60% kinerja KPBPB	

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Dapat dilihat pada Tabel 2, bahwa KPBPB Batam baru mencapai 60% dari tujuan pembentukannya. Berdasarkan hasil wawancara, terdapat hal yang mempengaruhi seperti peraturan terkait ketenagakerjaan di Indonesia masih menggunakan UU No. 13 tahun 2003, yang dianggap tidak relevan dengan perkembangan zaman. Salah satu permasalahan terkait pemutusan hubungan kerja (PHK) yang dimana dalam UU mengatur perusahaan dapat melakukan PHK terhadap karyawan secara sepihak ketika melakukan kesalahan besar. Kesalahan dalam UU ini tidak dijelaskan secara rinci, yang dapat menjadi ketidakadilan bagi pekerja. Selanjutnya terkait pekerja paruh waktu atau pekerja kontrak, dimana hak pekerja kontrak tidak dijelaskan dengan jelas hak yang didapat.

Kemudian sebagai kawasan pelabuhan bebas, diperlukan infrastruktur pelabuhan yang memadai. Tingkat kinerja pelabuhan dinilai dengan digunakan *Berth Occupancy Ratio (BOR)*. Perhitungan ini melihat seberapa sering pelabuhan digunakan dalam jangka waktu satu tahun.

$$BOR = \frac{\sum(Loa + jagaan \times waktu \ tambat)}{panjang \ tambatan \times waktu \ efektif}$$

$$BOR = \frac{\sum(80,65 \times 26)}{1250 \times 24} = 80\%$$

Nilai *BOR* Pelabuhan Batu Ampar telah mencapai 80% yang artinya telah melebihi standar pemakaian Pelabuhan yang ditetapkan secara internasional (maksimal 70%). Jika *BOR* Pelabuhan telah melebihi standar, artinya Pelabuhan perlu dilakukan pelebaran dermaga. Hal ini dapat berdampak pada penumpukan kapal masuk yang kemudian berefek pada jumlah kedatangan kapal. Pelabuhan di Batam hanya dapat digunakan untuk kapal kontainer ukuran kecil dan tidak dapat digunakan untuk kapal antar benua.

Dalam pelaksanaan KPBPB, diharapkan nilai ekspor dapat lebih berkembang dibanding impor. Namun sejak tahun 2018 nilai impor telah melebihi nilai ekspor, yang dapat menyebabkan peningkatan inflasi sehingga meningkatkan harga kebutuhan akibat defisitnya neraca perdagangan.

Untuk lebih memahami perubahan yang terjadi antara sebelum dan sesudah penerapan KPBPB di Kota Batam, pada Tabel 2 disajikan kondisi pada setiap indikator kinerja.

Tabel 2. Perbandingan antar Indikator Kondisi Sebelum dan Sesudah Penetapan KPBPB Kota Batam

Indikator	Sebelum Penetapan KPBPB	Setelah Penetapan KPBPB
Kinerja Proses KPBPB	Terdapat kerja sama Indonesia-Singapura terkait kerja sama kawasan Batam <i>sebagai industry base</i> bagi Singapura.	Adanya kebijakan terkait percepatan lalu lintas pelabuhan, perizinan investasi, <i>exit entry point</i> , regulasi khusus, dan penetapan KPBPB sebagai sarana

*Penilaian Kinerja Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB)
dan Pembangunan Kota Batam*

Indikator	Sebelum Penetapan KPBPB	Setelah Penetapan KPBPB
		pengembangan kawasan dan tidak bergantung pada Singapura.
Kinerja Output KPBPB: Jumlah PHK	Jumlah PHK tertinggi terdapat pada tahun 2007 dengan jumlah 4912 pekerja.	Jumlah PHK tertinggi terdapat pada tahun 2018 dengan jumlah 6957 pekerja
Kinerja Sasaran Pengembangan KPBPB: Industri Pengolahan	Industri pengolahan merupakan sektor utama dengan 63% menyumbang ke PDRB daerah, tetapi pertumbuhan industri pengolahan cenderung stabil dengan laju 7% per tahun.	Industri pengolahan tidak lagi menjadi sektor utama dan persentase sumbangan terhadap PDRB menurun tiap tahunnya, tetapi pertumbuhan industri meningkat dengan laju tertinggi tahun 2010-2011 sekitar 27%.
Kinerja Sasaran Pengembangan KPBPB: Kapal	Lebih banyak barang yang dimuat/ dikirim dari Batam ke daerah lain di Indonesia, dengan jumlah barang impor yang lebih banyak 58% dari barang ekspor. Jumlah penumpang yang datang lebih banyak dibanding yang keluar Batam.	Dibanding sebelum penerapan, dengan barang lebih banyak berasal dari daerah lain di Indonesia, dan barang ekspor lebih banyak dibanding impor. Jumlah penumpang lebih banyak yang keluar Batam dibandingkan masuk ke dalam.
Kinerja Tujuan Pengembangan KPBPB: Sektor Logistik	Sektor logistik hanya menyumbang 3% dari PDRB dengan laju pertumbuhan 22% tahun 2008-2009.	Merupakan sektor dengan sumbangan besar pada PDRB yaitu 23% dan laju pertumbuhan 14% tahun 2017-2018 tetapi menurun tahun 2019 sebesar 17% dari tahun 2018.
Kinerja Dampak Pengembangan KPBPB: Ekspor- Impor	Negara tujuan ekspor didominasi oleh Singapura 66% kapal. Rasio nilai impor yang lebih tinggi dibanding ekspor yaitu 73%.	Negara tujuan ekspor tetap didominasi Singapura tetapi berkurang jumlahnya yaitu 48%. Nilai impor lebih besar dari ekspor sejak tahun 2018 dengan rasio 9%

Sumber: Hasil Analisis, 2020

Terdapat beberapa aspek dimana kondisi Kota Batam menjadi lebih baik setelah ditetapkan sebagai KPBPB seperti peningkatan pendapatan dari sektor logistik dan industri, landasan kebijakan terkait pelabuhan yang lebih efisien, dan lepasnya Batam dari ketergantungan terhadap ekspor ke Negara Singapura. Namun, terdapat beberapa hal yang menurun diantaranya penurunan sumbangan dari sektor industri pengolahan, jumlah PHK yang meningkat, dan menurunnya jumlah kunjungan kapal.

3.2 Analisis Kinerja Pembangunan Kota Batam

Analisis kinerja pembangunan Kota Batam didasarkan pada indikator-indikator ekonomi, sosial, dan aksesibilitas infrastruktur yang dikembangkan oleh UN-Habitat dan digunakan oleh Asian Development Bank dalam menilai Indeks Pembangunan Kota. Dengan skala Kota Batam termasuk dalam Kota Besar (1,25 juta penduduk), Tabel 3 memperlihatkan perhitungan *CDI* Kota Batam pada tahun 2019 yaitu sebesar 75,92 dari skala 100. Dapat dilihat dari perhitungan tersebut, indeks tertinggi berada pada indeks infrastruktur dengan nilai 95 dan yang terendah adalah *City Product* atau PDRB dengan nilai 57,21. *City Product* merupakan indikator yang memperlihatkan seberapa besar pengaruh dari nilai PDRB terhadap pendapatan per kapita masyarakat. Jika kita membandingkan nilai *CDI* Kota Batam tahun 2009 atau sebelum penerapan KPBPB, maka telah terjadi penurunan nilai. Yang artinya kualitas kesejahteraan penduduk berdasarkan pembangunan kota menurun sejak diberlakukannya KPBPB Batam, terutama pada nilai *City Product*.

Tabel 3. Analisis City Development Index Kota Batam

Indikator	Formula	CDI 2009	CDI 2019
Infrastruktur	25 x (Akses Air + Sanitasi + Listrik + Telepon)		25 x (0,9 + 0,9 + 1 + 1) = 95
Pengolahan Limbah	50 x (Limbah Rumah Tangga + Sampah rumah tangga)		50 x (0,73 + 0,79) = 76
Kesehatan	(Angka harapan Hidup - 25) x 50/60 + (32 - Tingkat kematian Bayi) x 50/31		(73,29 - 25) x 50/60 + (32 - 13) x 50/31 = 40,24 + 30,65 = 70,89
Pendidikan	50 x (Angka Melek Huruf + Angka Partisipasi Sekolah)		50 x (0,9 + 0,71) = 80,5
City Product	(log PDRB -4,61) x 100/5,99		(Log108.804.353,44 - 4,61) x 100/5,99 = 57,21
City Development	(Indeks Infrastruktur + Indeks Limbah + Indeks Kesehatan + Indeks Pendidikan + Indeks City Product) / 5	82,94	(95 + 76 + 70,89 + 80,5 + 57,21) = 75,92

Sumber Formula CDI : UN – HABITAT (2001)

Sumber Nilai CDI 2009 : ATR/BPN (2009) CDI berdasarkan data 2008

Sumber Nilai CDI 2019 : diolah dari berbagai sumber data, 2020

4. KESIMPULAN

Ditetapkannya Kota Batam sebagai KPBPB melalui kebijakan PP No. 46 tahun 2007 tentang Kota Batam sebagai KPBPB, bertujuan mempercepat pembangunan Kawasan Batam dan sekitarnya sebagai gerbang utama arus perdagangan dari Selat Malaka. Batam diharapkan mampu berkembang dan membantu perekonomian Indonesia. Selain itu Kota Batam juga ditetapkan sebagai PKN industri dan perdagangan, PKSN pabean dan imigrasi, serta KEK sentra industri. KPBPB Batam juga memiliki keistimewaan yang hanya dimiliki 3(tiga) daerah lainnya di Indonesia yaitu bebas dari PPN, Pajak Barang Mewah, Bea Masuk, dan Cukai. Dengan insentif tersebut, ternyata selama kurun waktu 10 tahun antara 2009-2019 penerapan KPBPB Batam belum memberikan hasil yang sesuai dengan tujuan awalnya. Kinerja KPBPB Batam berada pada nilai 60% dari 100% yang artinya masih belum mencapai target yang diharapkan sebagai Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas. Nilai indikator kinerja yang rendah adalah kinerja dampak (20%) dan kinerja tujuan (50%), yang dilihat dari nilai pendapatan daerah, jumlah tenaga kerja, dan pendapatan pajak pertambahan nilai yang menurun, serta nilai impor yang lebih besar dari ekspor, sehingga menyebabkan berkurangnya pendapatan dari sektor pajak dan PAD.

Meskipun terlihat adanya kenaikan pada nilai PDRB, pendapatan per kapita dan IPM, namun bila dinilai dari indeks pembangunan kota/CDI, indeks pembangunan Kota Batam menurun bila dibandingkan sebelum penerapan KPBPB. Nilai terendah terdapat pada indikator *city product* yang merupakan indikator pengaruh PDRB terhadap pendapatan per kapita masyarakat. Dapat dikatakan bahwa PDRB yang meningkat tidak cukup memberikan pengaruh terhadap kesejahteraan masyarakat Kota Batam.

DAFTAR RUJUKAN

- Anwar, M.Si, Dr. Khairul dan Nofri Yanti. (2014). *Dinamika Pelaksanaan Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas Batam*. Jom FISIP, Volume 1 No.2
- Aritenang, Adiwan F.A Comparative Study On Free Trade Zone Development Through Spatial Economic Concentration. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Vol. 20 No. 2

*Penilaian Kinerja Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (KPBPB)
dan Pembangunan Kota Batam*

- Badan Pengusaha. (2019). *Development Progress of Batam 2019*. Batam
- Badan Pusat Statistika. (2020). *Batam Dalam Angka 2020*. Batam
- Brata, Susila. (2012). *Fasilitas Kawasan Perdagangan Bebas dan Pelabuhan Bebas (FTZ)*.
- Direktorat Jenderal Bea dan Cukai Competitive Industries and Innovation Program. (2017). *Special Economic Zones – An Operational Review of Their Impact*. The World Bank Group
- Crane, Bret, Chad Albrecht, Kristopher McKay Duffin & Conan Albrecht. (2018). *China's special economic zones an analysis of policy to reduce regional disparities*. *Regional Studies, Regional Science*, 5:1, 98-107
- Kurniawan, Whisnu. (2017). *Free Trade Zone Sebagai Salah Satu Wujud Implementasi Konsep Desentralisasi*. *Jurnal Selat*, Volume 4 Nomor. 2.
- Hadi, Suprayoga. (2008). *Kajian Penyusunan Indikator Tipologi dan Indikator Kinerja Pengembangan Kawasan Strategis Nasional Bidang Ekonomi di Indonesia*.
- Hamed, Heidi Essam. (2014). *A Comparative Analysis of Free Trade Zones The Case Of Nnassr City, Egypt*. University of Cambridge
- Zaenuddin, Muhammad. (2012). *Kajian FTZ Batam-Bintan-Karimun*. *EKO-REGIONAL*, Vol.7 No.2.